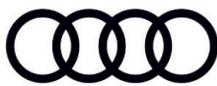


Crisi economica, carenza di chip e agitazioni internazionali non hanno fermato il cammino di Audi Italia nel 2022, capace di chiudere l'anno con 56 mila immatricolazioni e una market share superiore al 4% che si traduce in un record nazionale per il marchio dei quattro anelli. Inoltre una vettura "premium" su 4 venduta nel nostro Paese lo scorso anno è stata targata da Audi: risultati che confermano l'Italia come il quinto mercato al mondo per il marchio tedesco, il terzo in Europa, ribadendo la leadership Audi tra

Per il marchio tedesco l'Italia è il quinto mercato al mondo



i costruttori premium per il 14esimo anno consecutivo. Anche il 2023 si è aperto con cifre molto positive, a conferma del fatto che il mercato del lusso non conosce crisi, con un incremento di immatricolazioni del 32% rispetto al 2022. Significativo nell'ottica del cambiamento il numero di vetture 100% a batteria vendute, con una crescita del 72% rispetto all'anno precedente. L'investimento di Audi del resto è ben noto: il 50% dei 20 nuovi modelli previsti da qui al 2026 saranno esclusivamente elettrici.

Fabrizio Longo: «L'innovazione fine a se stessa è un atto di vanità. Vale solo ciò che restituisce vantaggi all'utente»

ALBERTO CAPROTTI

«In passato era considerato leader di mercato chi vendeva di più. Poi lo è diventato chi faceva più profitti. Oggi leader di mercato è chi è in grado di guidare il cambiamento...». Basta questa frase a Fabrizio Longo, direttore di Audi Italia, per riassumere l'obiettivo del costruttore tedesco, e di tutto l'attuale settore automobilistico. «Siamo di fronte a una fase storica cruciale - spiega Longo - caratterizzata per Audi da un'offensiva di prodotto senza precedenti. Il nostro marchio farà debuttare 20 nuovi modelli entro i prossimi due anni, metà dei quali 100% elettrici, con 28 miliardi di euro di investimenti stanziati su digitalizzazione e charging delle vetture a batteria, per arrivare al traguardo del 2026 quando verrà prodotta l'ultima autovettura con motore termico di Audi».

Il 2022 ha espresso numeri esaltanti per Audi in Italia, quinto Paese al mondo in termini di immatricolazioni per il marchio, con il 4,2% di quota in un mercato che sta cambiando completamente...

Si tratta di un risultato frutto di un percorso circolare fatto di immagine, valore, produttività e flessibilità. E' vero, il mercato è cambiato radicalmente in poco tempo: oggi il 70% dei clienti Audi accede alle nostre vetture attraverso formule di noleggio, mentre chi le acquista sa che il valore residuo è il nostro fiore all'occhiello e un valore aggiunto decisivo. Ma la rivoluzione è solo all'inizio: ba-



Fabrizio Longo

sti pensare al modello "pay per use" che abbiamo adottato su molti optional che oggi si possono aggiungere all'auto anche dopo averla acquistata. Funzioni "on demand", come ad esempio le luci più performanti, o i sistemi di infotainment, che sono dormienti e attivabili come in una sorta di affitto a tempo, da un giorno a per sempre. Questo elimina i vincoli, consente di adattare la propria vettura ai bisogni del momento, e cambia completamente l'approccio a un bene impegnativo come quello dell'automobile.

Perché è importante raccontare come sta cambiando radicalmente e in senso ecologico anche la produzione delle auto? Prima di tutto perché non parlia-

mo di futuro, ma di ciò che sta già accadendo. E secondo perché il pubblico ha il diritto di essere informato e vuole scegliere chi opera sul serio per un mondo migliore anche in settori sensibili come il nostro.

Avete annunciato di voler ridurre le emissioni di CO2 fino a estendere la produzione "carbon neutral" dagli attuali 4 siti produttivi a tutti gli impianti entro il 2025... Per raggiungere questo traguardo, è necessario un approccio olistico e multidisciplinare in grado di ripensare l'intero processo produttivo delle vetture - dalla catena dei fornitori alle emissioni negli stabilimenti di produzione, fino alla progettazione sostenibile dell'intero ciclo di vita del mezzo. Decarbonizzare è un atto di coerenza, come rivelare che ad esempio che Audi ricicla il

90% degli elementi delle batterie delle sue vetture ibride Plug-in e avvia al riuso quelle delle 100% elettriche.

Non crede che l'eccesso di tecnologia nelle auto attuali risulti spiazzante per molti e addirittura pericolosa in futuro? L'innovazione fine a se stessa è un atto di vanità e a volte le azien-

de ne sono soggette. La discriminante per noi è riconoscere ciò che è in grado di retrocedere e restituire vantaggi all'utente finale. Se questa è la filosofia di base, non esiste alcun pericolo.

La recente apertura del Consiglio Europeo ai carburanti sintetici, da molti è stata interpretata come una parziale retro-marcia sulla scelta del "solo elettrico" dopo il 2035... La nostra posizione a riguardo è molto laica: è giusto consentire l'utilizzo degli e-Fuels anche dopo il 2035 se si tratta di un modo per accompagnare più dolcemente il cambiamento. Ma l'elettrico puro resta un obiettivo senza se e senza ma. La transizione avverrà comunque, ritardarla non serve a nessuno. Occorre coraggio per affrontare le novità, e bisogna usarlo se le novità sono giuste e inevitabili.

28 mld

E' l'investimento previsto da Audi per digitalizzazione e charging delle vetture a batteria, per arrivare al 2033 quando produrrà la sua ultima auto con motore termico

Audi House of Progress



«Guidiamo il cambiamento» Audi ha scelto dove andare

Cosa risponde a chi pensa che l'abbandono dei motori tradizionali comporterà la perdita di molti posti di lavoro in Europa e soprattutto in Italia?

Rispondo che non sarà così: la svolta elettrica anzi ha un potenziale enorme in termini occupazionali. Basta pensare al recupero e al riciclo delle batterie, che apre grandi e nuove opportunità. Occorre un cambio di pelle strutturale, e fidarsi del fatto che stanno già nascendo nuove professionalità giovani in questo campo.

Come giudica la diffusione delle colonnine di ricarica in Italia un costruttore che entro dieci anni abbandonerà del tutto la produzione di nuove auto a motore tradizionale. Siamo così in ritardo?

Più che altro siamo vittime di tanti luoghi comuni. E' indubbio che occorra accelerare, e che i fondi del Pnnr andrebbero usati senza indugi per ampliare le infrastrutture. Ma chi vuole spingere il cambiamento ha il dovere di muoversi anche autonomamente, senza aspettare che lo facciano gli altri. Audi ha stretto accordi con partner importanti che forniscono impianti di ricarica ad alta potenza come Enel X, Ionity, Ewiva ma si è dotata anche di una propria forte rete di ricarica di colonnine HPC presso i concessionari ufficiali per arricchire l'ecosistema di rifornimento Audi e-tron Charging Service che conta su 38 mila punti di ricarica e il 92% della rete italiana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA GAMMA

Autonomia record per le nuove Q8 e Q6 e-tron



Il 2023 sarà caratterizzato dall'arrivo su strada della Q8 e-tron, il maxi Suv a "zero emissioni" con 600 km di autonomia, mentre entro la fine dell'anno verrà svelata la Q6 e-tron in ver-

sione Suv e Sportback, primo modello costruito sulla nuova piattaforma nativa elettrica PPE capace di "incamerare" 300 km di energia in soli 10 minuti di ricarica. La piattaforma na-

tiva elettrica PPE, acronimo di Premium Platform Electric, è destinata ai modelli di segmento D ed E dell'intero Gruppo Volkswagen: la Q6 e-tron farà parte degli oltre 20 nuovi mo-

delli lanciati da Audi entro il 2026 di cui oltre 10 full electric. Tra questi la nuova Audi A6, in versione Avant ed e-tron, che dovrebbe debuttare entro la fine del prossimo anno.

RIDUZIONE DELLE EMISSIONI: ELETTRICO, MA NON SOLO

Dalla fabbrica alla strada, il senso della "Mission Zero"

MAURIZIO BERTERA

Per continuare a produrre modelli su modello senza deviare dalla rotta aperta nel 2018 con la e-tron, per Audi il progresso non consiste solo nell'introduzione di vetture full electric. Al di là della scelta della tipologia di propulsione, il vero obiettivo è la riduzione delle emissioni di CO2 puntando alla cosiddetta "carbon neutrality". La Casa di Ingolstadt - che ha aderito subito all'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici - dal 2020 l'ha messa al primo posto dei suoi sforzi per arrivare a un bilancio "carbon neutral" di tutte le sue attività, entro il 2050. Non è marketing: su questa rotta Audi è impegnata, con investimenti ingenti, mai come ora - 28 miliardi di euro entro il 2027 - nello sviluppo di un ecosistema totale che spazia dal prodotto finale ai sistemi per costruirlo. Il colossale progetto ha un nome ad effetto quale "Audi Mis-

sion:Zero" e si articola nel coinvolgimento e monitoraggio di tutti i livelli della catena di fornitura, dal reperimento delle materie prime sino al fine vita dell'auto. In questo senso, un primo grande risultato è stato ottenuto con l'avvenuta conversione ecologica di quattro siti che hanno reso Audi l'unico costruttore premium a proporre un'intera gamma elettrica la cui produzione è certificata "carbon neutral". Un primato che sarà ulteriormente rafforzato con il completamento della conversione di tutti gli stabilimenti entro il 2025, nel quadro della radicale decarbonizzazione delle attività del brand: a fine 2030 Audi vuole che sia abbattuto del 50% il proprio impatto ambientale rispetto ai valori registrati nel 2018. Si diceva della complessità di Audi Mission:Zero: un programma che è impostato su tre direttrici fondamentali: il ricorso all'energia rinnovabile, l'implementazione dei cicli chiusi delle materie prime altamente energivore (come plastica, acqua, acciaio, vetro e alluminio), e la rigenerazione dei materiali. Dietro queste parole, ci sono iniziative concrete che hanno già portato al risparmio, nel 2021, di 480mila tonnellate di CO2, valore equivalente alla "carbon footprint" - l'impronta carbonica che misura le emissioni nocive - prodotta da una città di 70mila abitanti.

Sull'energia rinnovabile, si è arrivati a fare ancora di più, con un risparmio impressionante: il 41% dell'elettricità utilizzata nei vari processi produttivi del Gruppo Audi proviene da fonti rinnovabili e l'obiettivo è toccare il 100% entro il 2030. E' un orizzonte condiviso da Volkswagen Group Italia che nella sua sede di Verona utilizza già integralmente energia green, e che trova concretizzazione negli stabilimenti di Győr, Bruxelles e Ingolstadt. Il primo sito, in Ungheria, può contare sull'impianto solare a tetto più esteso nel Vecchio Continente, con una superficie ampia quanto 22 campi da calcio, per una produzione annua di elettricità corrispondente al fabbisogno di 5.000 famiglie.

Anche sui cicli chiusi - secondo pilastro di Audi Mission:Zero - si registra un sensibile progresso, come evidenzia l'Aluminum Closed Loop che ha debuttato nel 2017: gli scarti di lamiera prodotti nelle lavorazioni alla pressa tornano direttamente al fornitore, che li rilavora. Successivamente, Audi utilizza le nuove bobine in lega leggera così realizzate: procedura virtuosa che le ha già consentito, grazie al risparmio energetico del 95% rispetto all'alluminio primario, di scongiurare l'emissione di 525mila tonnellate di CO2. Per ottenere un risultato ecologicamente analogo sarebbe stat ne-

cessario piantare 500mila nuovi alberi. Quanto alla rigenerazione dei materiali, Audi Mission:Zero prevede il ricorso a componenti secondari o biologici di derivazione non automotive, esterni ai cicli chiusi dell'azienda. Per ora ne hanno beneficiato A3 Sportback e Q4 e-tron che vantano 27 componenti costituiti da una rilevante percentuale di materiali secondari, a partire dai sedili in similpelle e microfibrina Dinamica. E' simile visivamente e al tatto alla pelle scamosciata, ma in ampia parte (45%) realizzata mediante poliestere riciclato ricavato dalle bottiglie in PET, ma soprattutto esibisce gli stessi standard qualitativi, estetici e tattili del tessuto classico. Per il rivestimento di un sedile di Q4 e-tron vengono riciclate 26 bottiglie di plastica da 1,5 litri; 45 bottiglie per una A3. Su questo fronte, ci saranno grandi sviluppi nei prossimi anni, promettono in Audi.

41%

E' la percentuale di elettricità proveniente da energia rinnovabile attualmente utilizzata da Audi nei processi produttivi. Entro il 2030 si stima che sarà il 100%

45

E' il numero di bottiglie di plastica da 1,5 litri riciclate che Audi utilizza per il rivestimento dei sedili della sua A3, materiale che viene usato anche per la similpelle degli interni

© RIPRODUZIONE RISERVATA