

Semiconduttori

Intel, 20 miliardi per due fabbriche di chip in Ohio

Gli Usa rilanciano la produzione domestica di semiconduttori, componente chiave fabbricato prevalentemente in Asia di cui molti settori (dall'industria automobilistica agli smartphone e ai videogiochi) soffrono una penuria mondiale. Il colosso Intel ha annunciato che investirà oltre 20 miliardi di dollari per costruire due impianti per la produzione di chip in Ohio, vicino alla capitale Columbus, creando 7.000 posti di lavoro per la loro realizzazione e altri 3.000 posti permanenti. I lavori cominceranno a fine anno e la produzione dei semiconduttori è prevista a partire dal 2025.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Delibera Agcom

Pubblicità, l'Upa: direttive preziose per i consumatori

Gli investitori pubblicitari esprimono per la delibera di Agcom che va nella consumatori, della trasparenza sui d dell'intero settore dei media. «Appre le linee guida di Upa sulle metodolog settembre (trasparenza, comparabili tempestività; correttezza, cross-mec definire l'evoluzione dei sistemi di m commenta il presidente Upa Lorenz

«Lamborghini verso l'elettrico La spinta per la sostenibilità»

Il numero uno Winkelmann: Motor Valley eccellenza unica al mondo che tutti ci invidiano

«Il distretto industriale della Motor Valley, dove noi siamo insediati, è un'eccellenza unica al mondo che tutti ci invidiano». Questo il primo commento di Stephan Winkelmann, presidente e ceo di Lamborghini.

Lei crede nella forza del made in Italy?

«Certo, Lamborghini e il made in Italy fanno parte di un'unica entità in cui siamo ben radicati, il nostro compito è reinventarci, costantemente, per proporre una tecnologia all'avanguardia, a livello globale. Ma il connubio tra il marchio che trasmette forti passioni e questo territorio non può essere duplicato in qualsiasi altro paese. La manualità, la formazione delle nostre maestranze, è qualcosa di sempre più raro, è un valore aggiunto, uno dei punti di forza. Chi compere una nostra vettura compere una parte di storia italiana, di solito, prima dell'acquisto, visita la fabbrica, per capire, per toccare con mano come sono realizzate le vetture e ne esce entusiasta».

Come avete affrontato questo periodo di transizione che tutto il settore sta vivendo?

«Qualsiasi passaggio ha bisogno del suo tempo, le decisioni devono maturare, il prodotto del futuro ha il compito di essere migliore di quello attuale. Non è sufficiente ridurre le emissioni, nella testa di ognuno di noi è chiaro che i concetti di sportività, di performance, rimangono i punti cardine, insieme al design dalle forme sempre più innovative. Dob-



Al vertice
Stephan Winkelmann, presidente e ceo della Lamborghini

biamo garantire già oggi la sostenibilità della vettura, consolidando la velocità, la sicurezza, con tecnologie mature, ricercando materiali esclusivi. Sperimentiamo soluzioni pionieristiche, riflettendo. Una Lamborghini non si improvvisa».

Quando lancerete la prima vettura elettrica?

«Ci siamo concentrati su tre percorsi: il 2022 sarà un ultimo fuoco d'artificio per le vetture a scoppio, con quattro nuovi prodotti, due Huracaan e due Urus. Nel

2023 affronteremo una generazione di auto ibride, tra cui il modello che sostituirà l'Aventador. L'ultima fase, quella legata al motore 100% elettrico, si vedrà nel 2028».

Che aiuto chiedete al governo italiano?

«Noi finanziamo direttamente la nostra evoluzione, senza l'aiuto di nessuno; abbiamo investito sino ad ora 1,5 miliardi di euro, senza considerare il quarto modello. Al governo non chiediamo nulla di specifico, stiamo considerando delle opportu-

1,5

miliardi di euro l'ammontare degli investimenti della Lamborghini per sostenere la transizione energetica dell'auto indirizzata verso l'elettrico

nità, sperando che le infrastrutture, alla fine di questa decade, siano in una fase più adeguata di quella attuale, attrezzate per essere in grado di soddisfare le esigenze di tutti. Oggi si chiede uno sforzo maggiore a chi sceglie un'auto elettrica».

Avete chiuso un anno di grande successo, senza problemi di carenza di semiconduttori?

«Il marchio sta attraversando un momento magico a livello globale, abbiamo immatricolato 8.405 vetture, nel mondo, mai così tante. Con Urus in testa, seguito da Huracaan e Aventador. Anche noi abbiamo registrato delle problematiche sui vari modelli legate ai semiconduttori, potrebbero durare anche nell'anno in corso ma, tramite i nostri contatti, abbiamo mantenuto uno zoccolo duro di forniture che ci hanno permesso di soddisfare il normale ciclo produttivo e confidiamo di continuare con l'identico ritmo».

Quali aree geografiche sono cresciute a doppia cifra?

«Le Americhe con un più 14%, identica quota per Asia Pacifico, in Emea abbiamo ottenuto un più 12%, con l'Italia piazzata al sesto posto grazie alle 359 vetture consegnate. Un solido portafoglio ordini, quasi inaspettato, ci copre, praticamente, la totalità della produzione. Stiamo identificando tutte le opportunità per aumentare la capacità delle nostre linee, coinvolgendo i fornitori, per garantire anche i ricambi».

Bianca Carretto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il fondatore e presidente esecutivo del World Economic Forum che si tiene a Davos, Klaus Schwab

Il Forum torna in presenza

Il Forum economico mondiale (Wef) di Davos terrà il suo meeting annuale del 2022 in presenza, il primo dall'inizio della pandemia, dal 22 al 26 maggio. Lo ha annunciato l'organizzazione, parlando di una «opportunità per i leader mondiali di fare il punto sullo stato del mondo»

«Il distretto industriale della Motor Valley, dove noi siamo insediati, è un'eccezione unica al mondo che tutti ci invidiano». Questo il primo commento di Stephan Winkelmann, presidente e ceo di Lamborghini.

Lei crede nella forza del made in Italy?

«Certo, Lamborghini e il made in Italy fanno parte di un'unica entità in cui siamo ben radicati, il nostro compito è reinventarci, costantemente, per proporre una tecnologia all'avanguardia, a livello globale. Ma il connubio tra il marchio che trasmette forti passioni e questo territorio non può essere duplicato in qualsiasi altro paese. La manualità, la formazione delle nostre maestranze, è qualcosa di sempre più raro, è un valore aggiunto, uno dei punti di forza. Chi compra una nostra vettura compra una parte di storia italiana, di solito, prima dell'acquisto, visita la fabbrica, per capire, per toccare con mano come sono realizzate le vetture e ne esce entusiasta».

Come avete affrontato questo periodo di transizione che tutto il settore sta vivendo?

«Qualsiasi passaggio ha bisogno del suo tempo, le decisioni devono maturare, il prodotto del futuro ha il compito di essere migliore di quello attuale. Non è sufficiente ridurre le emissioni, nella testa di ognuno di noi è chiaro che i concetti di sportività, di performance, rimangono i punti cardine, insieme al design dalle forme sempre più innovative. Dob-



Al vertice
Stephan Winkelmann, presidente e ceo della Lamborghini

biamo garantire già oggi la sostenibilità della vettura, consolidando la velocità, la sicurezza, con tecnologie mature, ricercando materiali esclusivi. Sperimentiamo soluzioni pionieristiche, riflettendo. Una Lamborghini non si improvvisa».

Quando lancerete la prima vettura elettrica?

«Ci siamo concentrati su tre percorsi: il 2022 sarà un ultimo fuoco d'artificio per le vetture a scoppio, con quattro nuovi prodotti, due Huracan e due Urus. Nel

2023 affronteremo una generazione di auto ibride, tra cui il modello che sostituirà l'Aventador. L'ultima fase, quella legata al motore 100% elettrico, si vedrà nel 2028».

Che aiuto chiedete al governo italiano?

«Noi finanziamo direttamente la nostra evoluzione, senza l'aiuto di nessuno; abbiamo investito sino ad ora 1,5 miliardi di euro, senza considerare il quarto modello. Al governo non chiediamo nulla di specifico, stiamo considerando delle opportu-

1,5

miliardi di euro l'ammontare degli investimenti della Lamborghini per sostenere la transizione energetica dell'auto indirizzata verso l'elettrico



Il fondatore e presidente esecutivo del World Economic Forum

Il Forum torna in presenza

Il Forum economico meeting annuo dall'inizio della settimana annunciando l'ordine per i leader mo-

nità, sperando che le infrastrutture, alla fine di questa decade, siano in una fase più adeguata di quella attuale, attrezzate per essere in grado di soddisfare le esigenze di tutti. Oggi si chiede uno sforzo maggiore a chi sceglie un'auto elettrica».

Avete chiuso un anno di grande successo, senza problemi di carenza di semiconduttori?

«Il marchio sta attraversando un momento magico a livello globale, abbiamo immatricolato 8.405 vetture, nel mondo, mai così tante. Con Urus in testa, seguito da Huracan e Aventador. Anche noi abbiamo registrato delle problematiche sui vari modelli legate ai semiconduttori, potrebbero durare anche nell'anno in corso ma, tramite i nostri contatti, abbiamo mantenuto uno zoccolo duro di forniture che ci hanno permesso di soddisfare il normale ciclo produttivo e confidiamo di continuare con l'identico ritmo».

Quali aree geografiche sono cresciute a doppia cifra?

«Le Americhe con un più 14%, identica quota per Asia Pacifico, in Emea abbiamo ottenuto un più 12%, con l'Italia piazzata al sesto posto grazie alle 359 vetture consegnate. Un solido portafoglio ordini, quasi inaspettato, ci copre, praticamente, la totalità della produzione. Stiamo identificando tutte le opportunità per aumentare la capacità delle nostre linee, coinvolgendo i fornitori, per garantire anche i ricambi».

Bianca Carretto

