

Handelsblatt

HandelsblattNr. 198 vom 13.10.2021 Seite 044

Unternehmer des Tages

Christian Wermke Scarmagno

Die alten Fabrikhallen haben Rost angesetzt, Scheiben sind eingeschlagen, Gerüste stützen die marode Betondecke. Alles sieht hier ein bisschen aus wie bei „The Walking Dead“. Statt Zombies läuft ein drahtiger Mann im Anzug durch die verwitterte Kulisse, blaue Slipper an den Füßen, dicke Schnalle am Gürtel: Lars Carlstrom will dieses Areal im Norden Turins, das 30 Jahre brachlag, zu neuem Leben erwecken.

Der Schwede plant auf den Industrieruinen des Computerherstellers Olivetti die größte Batteriefabrik Italiens. Eine Gigafactory, die 319.000 Quadratmeter groß werden soll – und wegen der Nähe zu Süddeutschland auch die deutschen Autohersteller beliefern könnte.

Es wäre der zehntgrößte Fußabdruck der Menschheit, ungefähr so groß wie das VW-Werk in Wolfsburg.

Lars Carlstrom
Gründer

„Es wäre der zehntgrößte Fußabdruck der Menschheit, ungefähr so groß wie das VW-Werk in Wolfsburg“, sagt Carlstrom, während er über das Gelände stapft. Bis zu 3000 neue Jobs sollen allein bei Italtvolt entstehen, dazu kommen bis zu 10.000 bei den Zulieferern, rechnet Carlstrom vor. Er will die gesamte Wertschöpfungskette in Scarmagno ansiedeln, bis hin zum Recycling. Anfangs sollen hier Batterien nach asiatischem Modell hergestellt werden, langfristig will er eine eigene Technologie entwickeln. „Ich will irgendwann unabhängig sein von Asien“, betont der Mittfünfziger. 45 Gigawattstunden (GWh) jährliche Leistung sollen anfangs entstehen, Batterien für 550.000 Autos pro Jahr. Später ist der Ausbau auf bis zu 70 GWh geplant.

Die Energie dafür soll von Solarpanels auf den Dächern kommen, von Solarparks. Auch ein Geothermie-Kraftwerk ist geplant. Selbstfahrende Busse sollen das Personal auf dem Gelände kutschieren, das von bewaldeten Hügeln und Alpenausläufern umgeben ist. Eine Schule soll entstehen, dazu eine Batterie-Universität, um Mitarbeiter auszubilden. Teile des Geländes werden zum öffentlichen Park. „Wir bauen eine komplett neue Stadt“, sagt Carlstrom.

Der Zeitplan ist straff, schon im Frühjahr soll Asbest entfernt werden, der Abriss von Gebäudeteilen beginnen, 2022 sollen die ersten Bauten entstehen. 2024 will Carlstrom hier die ersten Lithium-Ionen-Batterien fertigen. Vor Kurzem unterschrieb der dreifache Vater den Kaufvertrag für das Grundstück. Bislang war er der einzige Geldegeber, hat fünf Millionen Euro in seinen Batterietraum investiert, beschäftigt sechs Mitarbeiter, pendelt ständig zwischen Mailand und Turin.

Das Startkapital brachte ihm der Verkauf seiner Britishvolt-Anteile – die Firma, die im Nordosten Englands Ende 2023 die ersten Batterien produzieren will, hatte er zuvor geführt. Wegen „strategischer Streitigkeiten“ habe man sich im Dezember 2020 getrennt, sagt Carlstrom. Dabei ging es auch um feh-



Lars Carlstrom: Der Schwede will das Areal im Norden Turins, das 30 Jahre brach lag, mit der Gigafactory zu neuem Leben erwecken.

Lars Carlstrom

Italiens erste Gigafactory

Italtvolt will schon in gut zwei Jahren die ersten Batterien für Elektroautos fertigen. Bislang war das nur eine kühne Vision – nun steigt der erste gewichtige Industriepartner ein.

lerhafte Angaben in seiner Steuererklärung in den 90er-Jahren in Schweden. Carlstrom stößt das Thema übel auf. „Das war vor 26 Jahren“, sagt er. Damals habe er „rund 10.000 Euro“ nicht korrekt versteuert.

Trotzdem verfolgt ihn der Fall. Genauso wie der Fakt, dass einige schwedische Firmen, für die er früher in verantwortlicher Position gearbeitet hat, in die Insolvenz geschlittert sind. Doch Carlstrom schaut nur nach vorn. Vor allem den alten Britishvolt-Mitstreitern will er zeigen, dass er es auch ohne sie schaffen kann. In Italien.

3,5

Milliarden Euro benötigt der Schwede Lars Carlstrom mindestens für sein italienisches Projekt.
Quelle: Recherche

Langsam scheint sein Traum Wirklichkeit zu werden: Nach monatelangen Verhandlungen kann Carlstrom endlich den ersten wichtigen Partner verkünden: Nach Informationen des Handelsblatts wird der schweizerische Technologiekonzern ABB eine Technologie-Partnerschaft mit Italtvolt eingehen. ABB soll seine Expertise etwa bei Automatisierungsprozessen einbringen und bei Robotereinsparungen für die Fabrik helfen. „Die Pläne von Italtvolt für die Großserienfertigung sind entscheidend für die Elektromobilität, mehr Nachhaltigkeit

und die Reindustrialisierung der Region“, erklärt Mauro Martis, der bei ABB für Südeuropa verantwortlich ist. Gemeinsam wolle man „Technologien und Synergien mit Italtvolt erkunden“ sowie Know-how für „dieses ehrgeizige Projekt bereitstellen“.

Für Carlstrom, der in Schweden Wirtschaft studiert und diverse Firmen im Automobil- und Immobiliensektor geführt hat, ist das nur der Anfang. Er braucht dringend Geldgeber: Auf 3,5 bis vier Milliarden Euro beziffert der Schwede die gesamten Investitionskosten. Er hofft dabei auch auf Gelder aus dem EU-Wiederaufbaufonds. Rund ein Drittel der Finanzierung soll von der öffentlichen Hand kommen, ein weiteres Drittel über Investoren, der Rest ist Bankfinanzierung.

Dass sein Wunschpartner Stellantis, der nur 30 Autominuten entfernte und frisch aus Fiat-Chrysler und Peugeot verschmolzene Konzern, kürzlich den Bau einer Gigafactory in Süditalien angekündigt hat, bremst Carlstroms Euphorie nicht aus: „Der Batteriebedarf wird viel höher sein, als die Versorgung in den kommenden Jahren gewährleisten kann.“ Er sei zudem in „laufenden Gesprächen“ mit Firmen wie Stellantis und CNH. Auch mit „einer Reihe von Autoherstellern in Deutschland und Frankreich“ tausche er sich aus.

Eine Fabrik von den Designern der Ferrari-Karosserien

Für das Fabrikdesign zeichnet eine italienische Ikone verantwortlich: Das Studio Pininfarina entwirft sonst Autokarosserien für Ferrari oder Maserati. Senior Vice President Giovanni de Niederhäuser sieht zwischen Italtvolt und Scarmagno eine „perfekte Verbindung“. Alles passe hier zusammen: die Anbindung an die Autobahn, die Nähe zu Turin, genügend Platz. „Natürlich wäre es einfacher gewesen, etwas auf der grünen Wiese zu schaffen. Aber Lars geht es darum, schon beim Bau die Nachhaltigkeit des Projekts zu betonen.“

Auch Patrizia Paglia ist von Italtvolt überzeugt. Zehn Kilometer westlich von Scarmagno produziert ihre Familienfirma Plastikteile für BMW und Stellantis. „Ich sehe bei uns den großen Bedarf an Elektroautos“, sagt Paglia. Sie kenne 80 Unternehmen, die an Italtvolt interessiert seien – als potenzielle Zulieferer. „Lars Carlstrom hat mit allen Verantwortlichen geredet, mit Bürgermeister, Verbänden, der Handelskammer“, sagt Paglia. „Das Projekt hatte einen guten Start.“

Bleibt die Frage, warum ausgerechnet ein Schwede den Italienern zeigen muss, wie man eine Gigafactory baut. Scarmagnos Bürgermeister Adriano Grassino muss nicht lange überlegen: „Er sieht einfach weiter, langfristiger als wir.“ Der 70-Jährige kommt aus dem Ort, hat die goldenen Achtziger erlebt, in denen Scarmagno das Silicon Valley Italiens war und sich innovative Betriebe ansiedelten. 1992 machte Olivetti den Standort dicht – danach kam nichts, außer Niedergang.

„Heute gibt es hier mehr Alte als Junge, kaum Arbeitsperspektiven für die 850 Einwohner“, sagt Grassino. Sein Blick schweift vom Rathausbalkon über das brache Olivetti-Gelände, der schmale gelbe Wasserturm ragt über die Bäume. „In Italtvolt stecken wir als Ort unsere ganze Hoffnung“, sagt Grassino. Sorgen mache er sich nur über den Zeitplan: „Das ist schon alles sehr ambitioniert.“ Bis 2023 ist er gewählt. Er hofft, den Baubeginn noch in seiner Amtszeit zu erleben.

LARS CARLSTROM

La prima *gigafactory* italiana

I vecchi edifici della fabbrica sono arrugginiti, i vetri rotti, le impalcature sostengono il soffitto di cemento fatiscente. Qui tutto assomiglia un po' a "The Walking Dead". Ma al posto degli zombie vi è un uomo slanciato in giacca e cravatta che cammina attraverso le intemperie, mocassini blu ai piedi, una spessa cintura in vita: Lars Carlstrom vuole far rivivere questa zona a nord di Torino, rimasta inutilizzata per 30 anni.

Sulle rovine industriali del noto produttore di computer Olivetti lo svedese sta progettando la più grande fabbrica di batterie d'Italia. Una *gigafactory* di circa 319.000 metri quadrati che, grazie alla vicinanza con la Germania meridionale, potrebbe anche rifornire le case automobilistiche tedesche.

"Diventerebbe il decimo stabilimento industriale più grande al mondo, grande circa quanto quello della Volkswagen a Wolfsburg", afferma Carlstrom mentre attraversa il sito. Solamente alla Italtel verranno creati fino a 3000 nuovi posti di lavoro, oltre ad ulteriori 10.000 posti presso i fornitori, calcola Carlstrom. Vuole costruire l'intero complesso, compresi gli impianti di riciclaggio, a Scarmagno. Inizialmente le batterie verranno prodotte secondo il modello asiatico, ma in futuro vuole sviluppare una tecnologia propria. "Prima o poi voglio essere indipendente dall'Asia", sottolinea il cinquantenne. Inizialmente vi sarà una produzione annuale di circa 45 gigawattora (GWh), che permetterebbe la realizzazione di batterie per 550.000 automobili all'anno. In seguito è prevista un'espansione fino a 70 GWh.

L'energia necessaria verrà prodotta dai pannelli presenti sui tetti dei parchi solari. È prevista anche la costruzione di una centrale geotermica. Autobus a guida autonoma trasporteranno il personale attraverso la *gigafactory*, circondata da colline boschive e rilievi alpini. Verranno costruite anche una scuola e un'università per formare i dipendenti. Alcune aree diventeranno un parco pubblico. "Stiamo costruendo una città completamente nuova", dice Carlstrom.

I tempi stringono: l'amianto deve essere rimosso già questa primavera, la demolizione di alcune parti dovrebbe iniziare al più presto e i primi edifici dovrebbero essere costruiti nel 2022. È qui che Carlstrom vuole produrre le prime batterie agli ioni di litio nel 2024. Carlstrom, padre di tre figli, ha recentemente firmato il contratto di acquisto della proprietà. Finora è stato l'unico finanziatore, ha investito cinque milioni di euro nel suo sogno, ha sei collaboratori e fa costantemente il pendolare tra Milano e Torino.

Il capitale iniziale deriva dalla vendita delle sue azioni Britishvolt. Carlstrom aveva precedentemente gestito la società, che prevede di produrre le prime batterie nel nord-est dell'Inghilterra alla fine del 2023. Ha lasciato la Britishvolt nel dicembre 2020 a causa di un "conflitto strategico". Vi erano di mezzo anche alcune presunte informazioni errate nella sua dichiarazione dei redditi in Svezia negli anni novanta. Carlstrom si risente ancora della questione. "È stato 26 anni fa", dice. Allora aveva sbagliato a pagare la tassa su "circa 10.000 euro".

Tuttavia il caso lo tormenta. Proprio come il fatto che alcune aziende svedesi, per le quali lavorava in una posizione di responsabilità, sono scivolate in uno stato di insolvenza. Ma Carlstrom guarda in avanti. Vuole dimostrare ai suoi vecchi colleghi della Britishvolt che può farcela anche senza di loro. In Italia.

Il suo sogno sembra lentamente diventare realtà e, dopo mesi di trattative, Carlstrom può finalmente annunciare il suo primo importante partner. Secondo informazioni dell'*Handelsblatt*, il gruppo tecnologico svizzero-svedese ABB avvierà una partnership tecnologica con Italtel. ABB contribuirà con la sua esperienza nei processi di automazione, per esempio, e proporrà soluzioni robotiche per l'azienda. "I piani di Italtel per la produzione su larga scala sono cruciali per l'elettromobilità, una maggiore sostenibilità e la reindustrializzazione della regione", spiega Mauro Martis, responsabile di ABB per l'Europa meridionale. Insieme con Italtel vorrebbero "esplorare tecnologie e sinergie" e fornire *know-how* per "questo ambizioso progetto".

Per Carlstrom, che ha studiato economia in Svezia e ha gestito varie aziende nei settori automobilistico e immobiliare, questo è solo l'inizio. Ha urgente bisogno di finanziatori: lo svedese stima il costo totale dell'investimento a 3,5 - 4 miliardi di euro. Spera anche nel denaro del fondo di ricostruzione dell'UE. Circa un terzo del finanziamento verrà dal settore pubblico, un altro terzo da investitori privati e il resto dalle banche.

Il fatto che il suo "ambito partner" Stellantis, gruppo automobilistico a soli 30 minuti d'auto e fresco di fusione da Fiat-Chrysler e Peugeot, abbia recentemente annunciato la costruzione di una *gigafactory* nel Sud Italia non frena l'euforia di Carlstrom: "La domanda di batterie sarà ad ogni modo molto più alta di quanto l'offerta possa garantire nei prossimi anni". Vi sono inoltre "discussioni in corso" con le aziende Stellantis e CNH. Carlstrom starebbe inoltre trattando anche con "un certo numero di produttori di automobili in Germania e in Francia".

Una fabbrica ideata dai designer della carrozzeria Ferrari

Sarà un'icona del *made in Italy* ad occuparsi del design della fabbrica: lo studio Pininfarina progetta abitualmente carrozzerie per Ferrari o Maserati. Il vicepresidente senior Giovanni de Niederhäusern vede una "connessione perfetta" tra Italtel e Scarmagno. Qui tutto combacia perfettamente: il collegamento con l'autostrada, la vicinanza a Torino, spazio a sufficienza. "Naturalmente sarebbe stato più facile creare qualcosa su uno spazio verde. Ma Lars vuole sottolineare la sostenibilità del progetto già a partire dalla costruzione".

Anche Patrizia Paglia è convinta di Italtel. A dieci chilometri a ovest di Scarmagno la sua azienda familiare produce componenti di plastica per BMW e Stellantis. "Vedo la grande richiesta di auto elettriche qui da noi", dice Paglia. Conosce 80 aziende che sarebbero interessate a Italtel, come potenziali fornitori. "Lars Carlstrom ha parlato con tutti i responsabili, i sindaci, le associazioni, la Camera di Commercio", dice Paglia. "Il progetto ha avuto un buon inizio".

Resta da chiedersi perché proprio uno svedese dovrebbe mostrare agli italiani come costruire una *gigafactory*. Il sindaco di Scarmagno, Adriano Grassino, non ci pensa a lungo: "Semplicemente vede più in là di noi, è più lungimirante". Il settantenne è originario del posto e ha vissuto l'epoca d'oro degli anni ottanta, quando Scarmagno era la *Silicon Valley* d'Italia e le aziende innovative vi si stabilirono. Nel 1992 Olivetti ha chiuso il sito e poi non vi è stato altro che il declino.

"Oggi qui ci sono più vecchi che giovani e quasi nessuna prospettiva di lavoro per gli 850 abitanti", dice Grassino. Il suo sguardo è rivolto verso il sito abbandonato dell'Olivetti e lo stretto serbatoio idrico giallo che si erge tra gli alberi. "Abbiamo riposto tutte le nostre speranze in Italtel", afferma Grassino. L'unica cosa che lo preoccupa sono le tempistiche: "Il tutto è davvero molto ambizioso". Rimarrà in carica fino al 2023. Spera di vedere l'inizio la costruzione durante il suo mandato.