

ANTITRUST ACCUSA

Potenzialmente si tratta di una nuova tempesta perfetta: poche ore fa, infatti, l'Antitrust dell'Unione Europea ha ufficialmente accusato BMW, Daimler e Volkswagen Group di essere colluse in una strategia studiata per bloccare deliberatamente il lancio delle tecnologie necessarie a combattere le emissioni inquinanti. Un cartello antiambientale che potrebbe costare multe miliardarie ai colossi tedeschi dell'auto.

Lo riporta Reuters, specificando che le accuse arrivano a quasi due anni di distanza dalle perquisizioni che avevano interessato gli uffici delle suddette compagnie automobilistiche. La Commissione sostiene che la presunta collusione si è verificata tra il 2006 e il 2014 e si è materialmente consumata durante gli incontri tecnici delle case automobilistiche.

“Daimler, VW e BMW potrebbero aver infranto le regole di concorrenza dell'UE e, di conseguenza, ai consumatori europei potrebbe essere stata negata l'opportunità di acquistare auto con la migliore tecnologia ambientale disponibile”, ha dichiarato in una nota il commissario europeo per la concorrenza, Margrethe Vestager.

“Le aziende possono cooperare in molti modi per migliorare la qualità dei loro prodotti, ma le regole di concorrenza dell'UE non consentono loro di colludere esattamente per il fine opposto: non migliorare i loro prodotti, non competere”, spiega la Vestager: “Siamo

preoccupati che Daimler, VW e BMW possano aver violato le regole di concorrenza dell'UE”.

L'attenzione dell'UE si sta concentrando sulla regolarità dei sistemi di riduzione catalitica selettiva, studiati per ridurre le emissioni nocive di ossido di azoto dei motori diesel attraverso l'iniezione di urea (anche indicata col nome di AdBlue) nel flusso dei gas di scarico. Ma al centro delle indagini ci sono pure i filtri antiparticolato adoperati lungo la linea di scarico.

L'opinione preliminare della Commissione è che il comportamento delle case automobilistiche abbia mirato a limitare la concorrenza sull'innovazione per i sistemi di catalizzazione e, così facendo, abbia negato ai consumatori la possibilità di acquistare automobili meno inquinanti, nonostante la tecnologia fosse a disposizione dei produttori.

Daimler, che per prima aveva fatto “mea culpa” un paio di anni fa autodenunciando il cartello, mastica amaro: la società, infatti, sperava di schivare le sanzioni derivanti ed essere premiata per la sua onestà a posteriori (che, comunque, si è appalesata solo dopo lo scoppio dello scandalo emissioni diesel Volkswagen). Gruppo VW rimane sulla linea del ‘no comment’, mentre BMW sta studiando le accuse che le sono state mosse. In ballo ci sono, come scritto pocanzi, multe da miliardi di euro: fino al 10% del fatturato globale delle multinazionali in questione.

Va specificato che questa indagine è limitata a una presunta violazione del diritto sulla concorrenza e, al momento, non si parla di possibili irregolarità in materia di legislazione ambientale. L'indagine sui cartelli è, inoltre, separata e distinta da quelle in corso a seguito dello scandalo emissioni, comprese le investigazioni sui dispositivi illegali per ingannare i test di omologazione.

(Il Fatto)

È il settembre del 2015 quando l’Agenzia per la Protezione dell’Ambiente degli Stati Uniti (EPA) scopre che alcuni modelli di auto Volkswagen venduti sul mercato interno sono equipaggiati con un software, “defeat device”, che permette di modificare le emissioni inquinanti così da superare i test dei gas di scarico, fondamentali per la messa in commercio negli USA.

Il software è in grado di manipolare le emissioni sulla base di input che riceve quali la velocità dell’auto, il numero di giri del motore, la pressione dell’aria ed anche la posizione del volante.

Le risultanze dell’indagine fanno emergere come questo software fosse stato montato su ben 482.000 veicoli commercializzati negli States, tra cui i modelli Jetta, Beetle, Golf e Passat, incluse anche alcune versioni della Audi.

I test sui gas condotti dal Council on Clean Transportation (ICCT) mostrano come le emissioni prodotte a veicolo in moto contengano una quantità di biossido di azoto (NOx) molto superiore rispetto ai test di laboratorio. Conclusa l’indagine, il 18 settembre 2015 l’EPA emette nei confronti del Gruppo VW una citazione per violazione del Clean Air Act, il testo di legge federale che regola le emissioni inquinanti.

A distanza di qualche mese la casa automobilistica tedesca ammetterà di avere truccato le emissioni di 11 milioni di veicoli messi in commercio, di cui 8 milioni destinati al mercato europeo e circa 500 mila su quello statunitense.

Che si sia trattato di una sorta di Stalingrado per la casa automobilistica di Wolfsburg era apparso subito evidente.

Lo stesso CEO del gruppo VW di quel periodo, il dimissionario Martin Winterkorn, arrivò ad affermare che la società aveva “rotto il rapporto di fiducia con i suoi clienti e con il pubblico”.

L'anno successivo il nuovo CEO VW Matthias Mueller annuncia che la casa automobilistica tedesca ha intenzione di richiamare 11 milioni di vetture, un'operazione di immagine che costerà complessivamente 6,7 miliardi di euro.

Nell'ottobre 2016 il gruppo VW rende noto il risultato economico di quel semestre, registrando dopo 15 anni una perdita di 2,5 miliardi di euro.

Ma il costo di quella “defaillance” non si esauriva lì. L'EPA annunciò che avrebbe multato VW per 37.000 dollari per ogni vettura commercializzata negli USA le cui emissioni avessero superato i limiti da essa stabiliti. L'importo complessivo di quella multa sarà di 14,7 miliardi di dollari.

In Europa VW ha richiamato complessivamente 8,5 milioni di auto.

Dal settembre 2015 anche altre case automobilistiche sono rimaste implicate nello scandalo dei falsi test di emissione. Analoghe inchieste svolte in Francia, Germania ed Inghilterra hanno concluso che la gran parte di veicoli diesel in circolazione in Europa superava largamente i limiti delle emissioni di NOx fissati dalla normativa comunitaria.

In particolare le case automobilistiche che avevano prodotto i veicoli più inquinanti erano FIAT, Nissan, Renault e Opel. Dunque la pratica della falsificazione dei test era da tempo largamente diffusa, coinvolgendo anche marche blasonate come Daimler, Audi, Fiat-Chrysler e Renault.

Ma quale è stato l'impatto economico del Dieseltgate per la casa di Wolfsburg? Secondo i dati disponibili sul suo sito, il fatturato del Gruppo VW è passato dai 213 milioni di dollari del 2015 ai 217,3 del 2016. Dunque le vendite non sembrano averne risentito eccessivamente.

Nel 2016 la casa tedesca ha registrato quindi un aumento nel fatturato di 4 miliardi, con un risultato operativo prima delle tasse pari a 14,6 miliardi di euro.

Occorre però sottolineare come mentre nel mercato statunitense le auto diesel rappresentino solo l'1% delle vetture immatricolate, in Europa queste godono di una quota di mercato del 52% delle vetture nuove acquistate.

In termini numerici nel 2016 VW ha venduto in tutto il mondo 10,3 milioni di veicoli, con un aumento del 3,8% rispetto al 2015. In Europa le auto immatricolate VW sarebbero state 4,2 milioni, con un incremento del 4% rispetto all'anno precedente. Un buon risultato se escludiamo il mercato interno con un misero + 0,2%, e se non consideriamo gli Stati Uniti con un -2,6%.

Se andiamo poi a verificare le variazioni delle quote di mercato europeo, per quanto riguarda il 2017, osserviamo come dal mese di gennaio a quello di marzo vi sia stato un calo di due punti percentuali, da 11,7 a 9,7%. Nei mesi successivi però le immatricolazioni hanno ripreso a crescere fino ad arrivare nel mese di agosto a 11,3%.

I dati mensili sulle immatricolazioni relativi all'anno in corso ci dicono che da un 10,2% registrato nel mese di gennaio, febbraio segna un calo di 8 punti percentuali (2,2%), per poi tornare a crescere in marzo di 9 punti (11,2%) e segnare nel mese di aprile una caduta di complessivi 17,8 punti percentuali (- 6,6 + 11,2). In maggio si ha una crescita delle auto immatricolate del 7,6%, per poi discendere nuovamente di 5,5 punti in

giugno (2,1) e riprendersi ancora in luglio (2,7) ed in agosto (5,6).

Le conseguenze sul mercato europeo

L'International Council on Clean Transportation ha stimato che ogni anno in Europa si siano verificate 3.800 morti premature dovute all'inquinamento atmosferico.

Sempre in base ad una stima si calcola come in Europa siano attualmente in circolazione 25 milioni di vetture diesel che producono emissioni di NOx superiori ai limiti consentiti.

Recentemente alcuni membri del Parlamento Europeo hanno criticato, nell'ambito dello scandalo dieselgate, la blanda reazione nei confronti delle case automobilistiche implicate. Sia da parte dei Paesi Membri che della stessa Commissione l'atteggiamento tenuto è stato percepito dall'opinione pubblica troppo accomodante. Soprattutto se confrontato con la multa miliardaria imposta dall'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente statunitense alla Volkswagen (15 miliardi di dollari).

Se la Commissione ha varato nuove norme sui test di inquinamento, norme entrate in vigore dal 1 settembre 2017, le istituzioni dei Paesi Membri hanno mostrato una scarsa reattività sulla vicenda in questione. Neanche una nazione che abbia osato chiedere di sottrarre le spese sanitarie dal patto di stabilità. Eppure le correlazioni tra le emissioni inquinanti dei veicoli diesel ed alcune malattie delle vie respiratorie sono risultate subito evidenti.

Oltre a ciò le nuove norme sui test sulle emissioni consentono ai produttori di continuare a superare per altri tre anni i limiti ufficiali stabiliti per gli inquinanti, di 2.1 volte.

Alcune amministrazioni locali, tra cui quelle di Parigi, Madrid e Brussel, hanno chiesto alla Corte Europea di Giustizia di annullare tale decisione.

Infine le case automobilistiche sono state autorizzate a continuare a vendere veicoli che hanno superato i test di emissione secondo la vecchia normativa, incluse le vetture con il software che truccava le emissioni, previo un suo aggiornamento.

Nulla è ancora stato deciso invece per quel che riguarda le auto attualmente in circolazione le emissioni delle quali sono superiori ai nuovi limiti.

Secondo un sondaggio effettuato dall'emittente televisiva pubblica tedesca ARD prima delle scorse elezioni in Germania, e tendente a valutare gli effetti dello scandalo Dieseldate sulle intenzioni di voto, è emerso come il campione di elettori preso in esame avesse perso molta fiducia nei confronti delle auto a gasolio tedesche. Status symbol oltre che emblema nazionalistico del made in Germany, le auto diesel hanno rappresentato l'immagine della superiorità tecnologica del Paese. Secondo il sondaggio solo il 38% del campione consultato continuava ad avere fiducia nelle auto tedesche, mentre il 57% dichiarava di averla persa definitivamente.

La maggioranza degli intervistati (56% contro il 41%) riteneva inoltre che lo scandalo Dieseldate avrebbe prodotto conseguenze negative sull'intera economia germanica.

Infine ben il 63% del campione si diceva convinto che i politici tedeschi avessero gestito la vicenda avendo come unico riferimento gli interessi dei produttori di auto coinvolti.

In sostanza il sondaggio rivelava come due terzi dei tedeschi si sarebbe aspettato sanzioni gravi nei riguardi dei produttori di auto, rei di avere truccato le emissioni pur di vendere un numero maggiore di vetture diesel, anche a scapito della salute pubblica.

Secondo un sondaggio condotto dal settimanale Die Welt la percentuale di tedeschi che considerava troppo permissivi i politici nei confronti dei produttori di auto diesel era addirittura del 73%.

Ed anche se un gruppo di ambientalisti è riuscito ad ottenere il divieto di circolazione per i veicoli a gasolio nella municipalità di Stoccarda, la patria di Mercedes e Porsche, un portavoce del governo tedesco ha dichiarato ufficialmente che non bisogna demonizzare troppo i motori diesel, grazie soprattutto alle loro minori emissioni di CO₂. In effetti i nuovi modelli diesel Euro 6, producendo minori emissioni di CO₂ rispetto ai veicoli a benzina, sono stati acclamati come l'alternativa "ecologica". Tuttavia, sebbene alcuni di essi montino il filtro antiparticolato, producono ugualmente una data quantità di polveri sottili e di biossido di azoto NO_x.

Intanto le vendite di auto diesel in Germania hanno mostrato, con riferimento al luglio 2017, un calo del 12,7% rispetto al 2016.

Dal canto loro i media tedeschi hanno puntato il dito sull'insana collusione tra partiti politici e case automobilistiche, ree queste ultime di finanziare tanto i partiti di maggioranza quanto quelli di opposizione.

Il livello di critica verso i produttori di auto diesel è ulteriormente salito quando nel luglio di quest'anno il settimanale Der Spiegel ha denunciato l'apertura di un'inchiesta da parte dell'Antitrust tedesco e dell'Unione Europea su di un ipotetico accordo tra i cinque principali produttori di auto germanici: Volkswagen, Daimler, Audi, BMW e Porsche.

Un accordo collusivo tendente a concordare le strategie produttive, tra le cui ricadute vi era anche la fissazione del prezzo del dispositivo (emission treatment system) necessario a ridurre le emissioni diesel, dispositivo che i nuovi veicoli avrebbero dovuto montare.

Il governo federale ed i produttori di veicoli a gasolio si sono incontrati lo scorso agosto in occasione del “Diesel Summit”, tenutosi a Berlino.

Naturalmente la società civile non è stata invitata. Nel corso del summit sono state individuate le soluzioni da adottare per risolvere, solo parzialmente, il problema delle auto diesel in circolazione con le emissioni fuori legge. I produttori di veicoli si sono impegnati a richiamare 5,3 milioni di veicoli a gasolio per un aggiornamento del software.

Tale soluzione, ritenuta estremamente economica, risolve però solo in parte il problema delle emissioni illegali, riducendole parzialmente e solo per i veicoli in circolazione di recente produzione. Lasciando fuori tutti gli altri. Secondo molti commentatori la lobby dei produttori di auto ha giocato un ruolo determinante nell'individuazione di questa alternativa, molto conveniente, rispetto al pagamento di una multa salata.

Che il legame tra governanti e lobbies delle auto sia saldo era del resto emerso a seguito dell'esplosione del Dieselgate. Secondo un'analisi di LobbyControl, dal settembre 2015 al settembre 2017 il governo tedesco avrebbe incontrato ben 325 volte i rappresentanti degli interessi dei produttori di veicoli, contro le sole 46 dei gruppi ambientalisti e le 90 dei sindacati, con questi ultimi che cogestiscono le case automobilistiche. Dal 9 aprile 2015 al 12 luglio 2017 il numero di incontri avuti dai rappresentanti della Volkswagen AG con quelli delle vari direzioni della Commissione sarebbero stati in totale 51.

Il consolidamento del legame tra governo e produttori è mostrato, oltre che dal sistema delle porte girevoli, in particolare dal fatto che lo stato federale della Bassa Sassonia detiene un consistente pacchetto azionario nel Gruppo VW AG, pari al 20% dei diritti di voto. Gli altri principali azionisti sono la famiglia Porsche-Piech, che attraverso la Porsche Automobili Holding SE detiene il 50,7% dei voti, e la Qatar Holding titolare del 17%.

In effetti l'ex Presidente federale dello Stato in cui ha sede la VW, Joachim Gauk, così come l'ex cancelliere Gerard Schroder in qualità di Presidente della Bassa Sassonia ed anche l'attuale vice cancelliere Sigmar Gabriel, attuale Presidente della Bassa Sassonia, sono stati o nell'ultimo caso sono ancora membri del board del Gruppo Volkswagen.

Altri legami ad alti livelli tra politica e produttori di auto grazie al sistema delle "revolving doors" sono emersi recentemente dalla cronaca, con il caso del coordinatore della campagna elettorale di Frau Angela Merkel, Joachim Koschnicke, un tempo capo lobbista di Opel/Vauxhall.

O come l'ex parlamentare europeo tedesco Holger Kraemer (FDP), attualmente Direttore degli Affari Europei dell' Opel Group. O ancora come Eckart von Klaeden, un funzionario senior nello staff del cancelliere Merkel divenuto nel 2013 capo lobbista per Daimler. O anche Matthias Wissmann, attuale presidente della principale associazione lobbistica nel settore auto, Verbandes der Automobilindustrie, che è stato venti anni nel direttivo dell'Unione dei Cristiani Democratici (CDU), il partito della Merkel.

Ovvero come Thomas Steg, ex portavoce di Gerard Schroder e di Angela Merkel, che a partire dal 2011 è divenuto capo lobbista per Volkswagen. O ancora Michael Jensen, capo segreteria della Merkel presso i

Cristiano Democratici dal 2006 al 2009, oggi
responsabile di VW a Berlino.
(Claudio Meloni)