

Un caso di guerra economica :il caso Volkswagen

Come noto la casa automobilistica è accusata di avere, fra il 2009 e il 2015, volontariamente montato sulle proprie automobili diesel un software capace di non far funzionare alcuni meccanismi del sistema antinquinamento, in condizioni normali di circolazione su strada. La direzione del gruppo era al corrente delle scelte prese dalle proprie filiali americane all'origine dello scandalo. Non si tratta peraltro del primo passa falso della casa automobilistica tedesca: già il 5 aprile 1993, José Ignacio Lopez de Arriortua, sino ad allora a capo del settore acquisti della General Motors, casa madre della Opel, fu assunto dal gruppo Volkswagen, con sette dei suoi collaboratori. Fu in seguito sospettato di aver portato con sé documenti confidenziali e per tale motivo la General Motors querelò la Volkswagen, per spionaggio industriale. Dopo una perquisizione, avvenuta nel luglio del 1993, negli appartamenti di una persona vicina a Arriortua, la giustizia tedesca scoprì dei documenti provenienti da General Motors. Due ex collaboratori di Lopez ammisero poi di aver fornito a costui un centinaio di documenti sensibili trafugati a GM. Il gruppo tedesco ha dunque commesso due crimini particolarmente gravi, secondo i parametri della giustizia americana, negli ultimi venti anni.

Gli atti piuttosto gravi della casa automobilistica tedesca non devono tuttavia essere usati per mascherarne altri di eguale gravità.

Contesto

Elementi di comprensione dei meccanismi economici e ripartizione geografica delle aziende leader nel settore automobilistico.

Il gruppo Volkswagen

Il gruppo automobilistico tedesco, fondato nel 1937, ha la propria sede a Wolfsburg, nella bassa Sassonia. Commercializza numerosi autoveicoli, attraverso le proprie marche: Volkswagen, Audi, Skoda e Seat. Possiede anche alcuni marchi di pregio, come Bentley e Bugatti, case automobilistiche sportive (Porsche e Lamborghini), case motociclistiche (Ducati) e per la produzione di mezzi pesanti (Scania e MAN). Il gruppo ha anche sviluppato dei servizi di finanziamento, di leasing e di gestione del parco automobilistico.

Nel 1998, diviene il primo gruppo automobilistico a livello europeo e, nel 2014, a livello mondiale, superando la Toyota (Giappone) e la General Motors (Stati Uniti). Nel 2012, viene inserita all'ottavo posto in una classifica dei più importanti gruppi industriali a livello planetario da *Fortune Global 500*. Il 2015 segna un giro di boa per il gruppo, in quanto subisce i contraccolpi del rallentamento del mercato cinese, il cui tasso di crescita scende dal 13,5% a 7,9%. È in questo contesto penalizzante che, nel settembre 2015, il gruppo VW è coinvolto nel caso dell'aggiramento dei test antinquinanti, la cui risonanza sarà mondiale. Dovrà riconoscere di aver utilizzato, fra il 2009 e il 2015, un software che diminuiva, in maniera fraudolenta, le emissioni inquinanti di uno dei suoi motori diesel, al momento dei controlli di omologazione. Ad essere coinvolti sono molti dei marchi afferenti al gruppo, per un totale di 11 milioni di autoveicoli, nel mondo.

Le politiche ambientali e le norme

Allo scopo di assicurarsi il predominio della propria industria nazionale, gli Stati Uniti strutturano il mercato attraverso norme e leggi, poi attaccano i loro più pericolosi concorrenti sia attraverso battaglie informative

che legali. Nell'arco di venti anni, hanno messo a punto un armamentario di strumenti che permettono loro di sfruttare i punti deboli dei loro avversari. L'uso di questi attacchi è tanto efficace e violento, nella misura in cui si basa su un arsenale di tattiche ben concepito e sperimentato, che coinvolge ONG, fondazioni, agenzie di Stato, leggi e norme, che agiscono su un triplice livello (politico, economico e sociale).

Nell'ambito delle politiche ambientali e più particolarmente dell'inquinamento atmosferico e della salute pubblica, l'opinione collettiva è fortemente sensibilizzata. I differenti Paesi della federazione hanno adottato misure ambientali, che mirano a fissare standard massimi di emissione per i veicoli su gomma, al fine di ridurre lo smog, sempre più severo sui veicoli nuovi. In Europa norme successive, da Euro 1 a 6, hanno progressivamente attuato politiche di contrasto al fenomeno, ma rimangono meno severe di quelle statunitensi e in particolare di quelle della California. La situazione particolarmente critica in termini di inquinamento delle principali città californiane, ha portato questo Stato ad opporsi violentemente alle regole vigenti nel resto degli Stati Uniti, giudicate troppo permissive. La risposta dell'EPA (Agenzia di Protezione dell'Ambiente) fu sferzante, in quanto si oppose al riconoscimento dei test di legge più severi della California. Oggi tuttavia, l'orientamento è quello di un allineamento delle legislazioni di tutti gli Stati dell'Unione alla normativa ambientale californiana.

L'evoluzione del mercato mondiale dell'automobile

Nel 2013, la produzione mondiale si realizza per il 25% in Cina, per il 23% in Europa (un terzo della produzione europea è realizzato in Germania), il 13% negli Stati Uniti, l'11% in Giappone.

La Toyota conserva il titolo di prima azienda automobilistica mondiale, raggiunto nel 2012, con 10 milioni di autoveicoli prodotti (+2,1% nel 2012 per le conseguenze di quanto avvenuto sul mercato cinese), Volkswagen è il secondo costruttore mondiale con 9,73 milioni di unità (ma prima azienda automobilistica per giro di affari) con l'obiettivo di raggiungere 10 milioni di unità prima del 2018. General Motors è il terzo costruttore (quarta azienda per giro d'affari dietro a Daimler), primo sino al 2008, posto riguadagnato nel 2012, quando uno tsunami distrusse in Giappone gran parte dello stock e alcune fabbriche della Toyota, con 9,71 milioni di veicoli. La Cina è il primo mercato mondiale (26%), l'Europa è il secondo (21%), gli Stati Uniti sono il terzo (19%). La Volkswagen grazie ai suoi investimenti riusciti in Cina e Stati Uniti, pratica in Europa prezzi stracciati; l'obiettivo è migliorare la propria posizione, in quanto nel Vecchio Continente il mercato è saturo e la sovrapproduzione dell'industria automobilistica è valutata fra i 5 e i 6 milioni di veicoli l'anno.

Per guadagnare posizioni, la casa automobilistica tedesca punta sull'accrescimento del proprio portafoglio sul territorio americano e studia l'acquisizione di Chrysler (la cui fusione con Fiat è recente), ma il progetto non avrà seguito. VW vende 100.000 veicoli diesel sul territorio americano.

Dopo il 2009, i costruttori tedeschi promuovono il diesel come alternativa ai veicoli ibridi.

Nel 2014, l'insieme del mercato automobilistico mondiale è in crescita, grazie al mantenimento del mercato cinese (+6,5%), il forte aumento delle vendite dei veicoli sul suolo americano (6%) e il rilancio del mercato europeo (+5,6%). Vengono venduti 88 milioni di veicoli, fra i quali 23,5 milioni di unità in Cina (27% del mercato), 16,8 milioni agli Stati Uniti (19%) e 14,9 milioni in Europa (17%). Toyota rimane il primo costruttore a livello mondiale (10,3 milioni di veicoli venduti, di cui 1,26 milioni ibridi), Volkswagen è il secondo (10,14 milioni), General Motors terzo (9,92 milioni). General Motors e Volkswagen commercializzano ognuna circa tre milioni di autoveicoli in Cina, mentre, a causa dei problemi diplomatici

fra Cina e Giappone, la Toyota non riesce a superare il milione (cui si aggiungono i 2,4 milioni negli Stati Uniti e i 500.000 in Europa).

Il gruppo Volkswagen è organizzato su due mercati: l'Asia (Cina) e l'Europa (Germania).

Per tentare di riprendere il mercato degli Stati Uniti (i suoi veicoli hanno subito un decremento delle vendite del 7% sul territorio della federazione americana), VW prevede di investire 643 milioni di euro nella costruzione della fabbrica Chattanooga (Tennessee), la quale avrebbe creato 2000 posti di lavoro, e che produrrà sino al 2016 un SUV specifico per gli Stati Uniti di motorizzazione ibrida diesel.

Nel 2014, VW non produce che un solo modello sul territorio americano, una versione della berlina Passat. L'obiettivo dichiarato, in una comunicazione del PDG della VW, è di vendere più di un milione di veicoli all'anno sul territorio americano, sino al 2018. Contestualmente il presidente del gruppo annuncia l'investimento di più di 7 miliardi di dollari in Messico fra il 2014 e il 2018. La posizione del gruppo VW sul territorio americano è cresciuta del 2,6%, in un mercato in crescita del 7,6%, grazie alla vendita di Audi e Porsche, che sono riuscite a compensare la perdita del 7% del marchio VW. General Motors si tiene molto meglio sui due territori: Cina e Stati Uniti.

Sul piano economico, Toyota resta l'operatore, che ha realizzato il maggiore reddito (30% meglio di Volkswagen) con un margine operativo del 10,4% (superiore ai costruttori premium BMW o Audi).

Nel 2015, al momento dell'inaugurazione dell'85° salone di Ginevra, M. Yong-Geun Kim, presidente dell'Organizzazione Internazionale dei Costruttori di Automobili, annuncia che circa 91 milioni di automobili avrebbero dovuto essere prodotte e vendute quell'anno, in una prospettiva di crescita del 3% rispetto all'anno precedente. Secondo le stime dell'organizzazione il mercato russo avrebbe dovuto decrescere dell'11%, Brasile e Francia rimanere stabili, Germania e Regno Unito crescere dell'1% ciascuna, Gli Stati Uniti progredire del 2%, l'Italia del 4%, La Spagna del 5% e la Cina del 7%.

Implementazioni industriali

La struttura produttiva della Toyota si trova per il 50% in Giappone, le strutture di R&D si trovano invece divise fra Giappone e Stati Uniti, sulla base di un accordo con Tesla Motors del 2012, per permettere lo sviluppo dei suoi modelli integralmente elettrici, come il RAV4.

La struttura industriale della Volkswagen è europea (il 74% dei suoi impiegati si trovano sul suolo europeo, di cui il 60% in Germania) con una forte presenza in Cina. Sul piano industriale, VW prevede di creare con la sua partner First Automotive Works (F.A.W.) e la loro joint venture Shanghai Volkswagen (SVW) due nuove fabbriche in Cina con un investimento di 2 miliardi di euro.

M. Martin Winterkorn (presidente di VAG) annuncia che "la Cina è diventata il nostro più grande e importante mercato". La struttura produttiva della General Motors è maggiormente localizzato sul territorio degli Stati Uniti e in Cina.

Le strategie di motorizzazione delle tre grandi aziende automobilistiche mondiali.

La dipendenza energetica del Giappone orienta la Toyota sin dagli anni '90 del '900 verso le energie alternative agli idrocarburi. La decisione di Tokio di interdire la carburazione diesel in seno alla Capitale incoraggia i costruttori a proseguire sulla via intrapresa. Dal 1997, Toyota offre una grande varietà di veicoli ibridi. Nel 2010, realizza una collaborazione con Tesla Motors per sviluppare i suoi futuri modelli integralmente elettrici con la volontà di produrre un nuovo RAV4 nel 2012.

Dal 2011, Toyota ha lanciato una vasta offerta di veicoli ibridi ricaricabili, realizzati sul mercato americano con Chevrolet. La diffusione del diesel in Europa ha invece reso i costruttori tedeschi e fra essi la VW esperti nel settore della motorizzazione diesel (motore economico). Il successivo declino tanto del mercato europeo che della motorizzazione diesel spinge i Tedeschi a promuovere l'uso del diesel negli Stati Uniti e in Cina.

Bosch, nel 2013, prevede che la parte del diesel negli Stati Uniti dovrebbe passare dall'1 al 10% in 5 anni. Se il mercato cinese non è un reale obiettivo di questo tipo di motorizzazione, il mercato indiano è invece il secondo mercato mondiale del diesel (l'India rappresenta il 15% del mercato mondiale e un veicolo su due venduto è un diesel). General Motors ha dispiegato una strategia di veicoli elettrici (Volt & Bolt). Dal 2011, GM & Ford promuovono l'uso del diesel per i loro grandi pick up).

Conclusione sul mercato delle automobili

Nel 2015, Volkswagen ha conquistato il primo posto fra i costruttori di automobili in un mercato di forte concorrenza fra i tre principali operatori economici del settore: General Motors, Toyota e Volkswagen.

Il caso Volkswagen

L'attacco di Greenpeace contro Volkswagen nel 2011

Nel 2011, Greenpeace International lancia una campagna contro Volkswagen, "Il lato oscuro della Volkswagen", composta da: un rapporto, in cui si denunciava la casa automobilistica di non dotare tutti i propri autoveicoli delle ultime tecnologie rispettose dell'ambiente e di portare avanti azioni di lobbying, al fine di mettere fine alle normative anti-inquinamento; da una pubblicità, in cui l'associazione ambientalista denuncia il pericolo costituito dalle emissioni di CO₂, attraverso lo slogan "per proteggere il nostro mondo, unitevi alla ribellione", visionato 40 milioni di volte su Youtube; dalla pubblicazione su internet di una petizione per ridurre l'impatto inquinante delle automobili sul clima e l'ambiente con il messaggio "Raggiungete l'alleanza ribelle adesso!": 88.876 firme. Il link per firmare la petizione porta al sito Europa vs CO₂: <http://www.euvsco2.org>.

Nel 2013, Peter Mock direttore dell'ICCT in Europa rileva alcune differenze tra le quantità di polveri inquinanti misurate su strada e quelle misurate al momento dei test da parte di autoveicoli del gruppo Volkswagen, ma anche BMW. Sulla base di questa constatazione e, partendo dal principio che la normativa anti-inquinamento americana è più severa di quella europea, egli contatta il suo omologo americano, John German, per condurre lo stesso test con le versioni americane delle tre auto. John German dà mandato al professor Grégory Thompson, del Centro per le emissioni, i motori e i carburanti alternativi (CAFEE) dell'Università del West Virginia – che dispone del materiale necessario per misurare le emissioni su strada – di realizzare dei test su tre veicoli differenti del gruppo VW (Passat, Jetta e BMW i5). Questo studio mira a

misurare le emissioni degli autoveicoli in condizioni di utilizzo reale. Contemporaneamente vengono realizzati anche dei test in laboratorio, sugli stessi autoveicoli, da parte dell'*Agenzia di protezione della qualità dell'aria californiana* (Californian Air Resources Board, CARB). I risultati di questo studio, pubblicato nel 2014, mostrano che in condizioni reali i modelli Volkswagen emettono dei livelli di ossido di azoto di molto superiori alle norme (la Jetta fra le 15 e le 35 volte e fra le 5 e le 20 la Passat), mentre il test viene superato dalla BMW. L'ICCT ne informa l'Agenzia di Protezione Ambientale US (EPA). Nel maggio del 2014, le autorità americane aprono un'inchiesta e scoprono che su diversi modelli Volkswagen e Audi era montato un software, che riduceva le emissioni di gas inquinante durante i controlli.

Gli sviluppi giudiziari

18 settembre 2015

Il caso scoppia in occasione del Salone automobilistico di Francoforte (dal 17 al 27 settembre) con un annuncio pubblico dell'*Agenzia americana di Protezione Ambientale* (EPA) in occasione di un incontro con il gruppo Volkswagen.

L'EPA accusa il gruppo di aver volontariamente manipolato l'esito dei test, montando sulle proprie autovetture diesel, fra il 2009 e il 2015, un software che rendeva inoperanti alcuni elementi del sistema antinquinante in condizioni normali di circolazione su strada, cosa che costituiva una violazione ai sensi della legge *Clean Air Act*. Quest'episodio precipita il gruppo in un'autentica bufera.

Fra il 19 e il 22 settembre, le azioni del gruppo precipitano alla Borsa di Francoforte del 40%. Il 23 settembre, il presidente del gruppo, Martin Winterkorn, rassegna le proprie dimissioni.

Il gruppo finisce sotto inchiesta: il Dipartimento di giustizia americano annuncia l'apertura di un'indagine nei confronti della Volkswagen, per violazione del *Clean Air Act*, infliggendo all'azienda un'ammenda di 37,500 dollari per autoveicolo truccato ed una complessiva di 18 miliardi di dollari (quasi 15,8 miliardi di euro).

Il tribunale tedesco di Brunswick annuncia di aver inviato avvisi di garanzia per frode ai vertici dell'azienda automobilistica.

Negli Stati Uniti, le autorità proibiscono a Volkswagen la vendita dei suoi modelli automobilistici diesel 2016. Il 25 e il 26 settembre, la Svizzera e poi il Belgio li imitano.

Di fronte a questa onda d'urto, il gruppo mette a punto una serie di risposte.

Il 25 settembre, il PDG viene sostituito da Matthias Müller, presidente della Porsche.

Il 29 settembre, il gruppo annuncia di aver depositato denuncia contro ignoti, al fine di fare luce sulle responsabilità.

Il giorno seguente il gruppo annuncia il congelamento delle assunzioni nel suo settore finanziario.

Il 2 ottobre 2015, VW istituisce un numero verde e apre una piattaforma internet, che permette ai proprietari di veicoli Volkswagen di sapere se le loro automobili sono coinvolte nello scandalo.

Nel quadro dell'inchiesta interna, e per incoraggiare i dipendenti a collaborare, Muller annuncia di voler aprire un programma di cooperazione, che si sarebbe concretizzato in «un periodo di libertà di parola» e

nell'offerta di una sorta di amnistia per quei dipendenti che avessero voluto fare denunce senza temere per il proprio posto di lavoro.

Novembre 2015

Il 2 novembre 2015, l'EPA accusa Volkswagen di aver truccato anche le uscite della V6 TDI e della 3L.

Il 3 novembre VW decide di rivelare «alcune inspiegabili incoerenze» relative a quasi 800.000 autovetture, fra le quali 98.000 a benzina, della VW, della Audi, della Skoda e della Seat, le cui emissioni di diossido di carbonio sarebbero state di circa il 18% superiori a quelle dichiarate sulla carta dai costruttori.

Questo secondo dossier viene poi ridimensionato il 9 dicembre con l'ammissione da parte di Volkswagen di aver truccato 36.000 autoveicoli prodotti all'anno, cifra pari allo 0,5% della produzione mondiale del gruppo VW. Non viene perciò confermata la precedente stima degli 800.000 autoveicoli. Malgrado ciò, il caso americano del software truccato, che coinvolge 11 milioni di macchine diesel del gruppo sul pianeta, non si sgonfia e l'attenzione sulla Volkswagen continua a rimanere alta.

A inizio gennaio, il Ministro della giustizia dello Stato di New York, Eric Schneiderman, dichiara «la nostra pazienza ha dei limiti» e accusa il secondo costruttore mondiale di automobili di farsi scudo della legge tedesca per non collaborare con la giustizia americana, comunicando informazioni sui propri dirigenti.

A questo punto il gruppo deve far fronte a numerose accuse.

Il gruppo e i suoi marchi di maggiore pregio, Porsche e Audi, sono perseguiti civilmente dal Dipartimento della giustizia, che richiede loro almeno 20 miliardi di dollari vale a dire 37,500 dollari per ogni autovettura truccata e 2,750 dollari per ogni software installato.

In una quarantina di Stati americani, fra cui New York e Connecticut, si apre un altro fronte giudiziario relativo alla mancanza di cooperazione dell'azienda nel corso delle inchieste che la riguardano.

Altri Paesi sono sul piede di guerra: la giustizia belga apre un'inchiesta per produzione di documenti falsi, quella spagnola per estorsione. Un'inchiesta a Brunswick coinvolge poi l'ex patron del gruppo, Martin Winterkorn. Anche il Parlamento europeo apre un'inchiesta e i ricorsi collettivi si moltiplicano.

Il 29 marzo l'Autorità per la Concorrenza americana (FTC) sporge denuncia contro VW per il caso dei diesel truccati. Il bilancio economico per il gruppo diviene sempre più pesante.

Infatti Volkswagen incorre in una sanzione civile di 20 miliardi di dollari (18,5 miliardi di euro) o più, per i 600.000 veicoli, equipaggiati di software truccati oltre atlantico.

Questa ammenda molto pesante non è comunque che una parte di un conto economico ancor più oneroso: il Dipartimento americano della Giustizia si riserva infatti la possibilità di aprire un procedimento penale contro il gruppo VW, che potrebbe costare a quest'ultimo altri 1,5 miliardi.

Le cause collettive di acquirenti di autoveicoli VW contro il gruppo potrebbe portare via al produttore tedesco, secondo le stime di Natixis, un ulteriore capitale pari a 6,5 miliardi di dollari.

Un rapporto della Bundestag a Berlino di fine ottobre assicurava che gli acquirenti di autoveicoli VW avrebbero potuto ricevere “a certe condizioni” il rimborso per i propri autoveicoli. Infine Volkswagen dovrebbe accollarsi il costo tecnico degli stessi ricorsi giudiziari, delle azioni correttive essenzialmente

elettroniche che assorbiranno dai 30 ai 60 minuti per automobile. Gli esperti stimano che il costo totale del caso potrebbe salire sino ai 100 miliardi di dollari.

«Ciò che appare chiaro è che gli Stati Uniti sembrano determinati a sfruttare il caso per indebolire la posizione della Volkswagen», spiega un analista finanziario sulla stampa.

Esistono precedenti relativamente a questo caso, ma non delle stesse proporzioni. Gli Stati Uniti hanno in effetti fatto causa a altre due aziende costruttrici.

Infatti nel 2013, Toyota ha dovuto pagare 1,2 miliardi di dollari agli USA, per uno scandalo del 2009-2010, che aveva portato al ritiro di 10 milioni di autoveicoli, che presentavano problemi di accelerazione e di frenaggio, cioè un problema tecnico mortale. L'ammenda che rischia oggi VW (20 miliardi di dollari) è di circa 20 volte superiore.

Nel 2014, General Motors ha dovuto richiamare alla fabbrica 2,6 milioni di veicoli con accensione difettosa, la quale aveva provocato 124 decessi e centinaia di feriti. General Motors se l'è cavata soltanto con un'ammenda di circa 900 milioni di dollari, dopo che la sig.ra Barra, PDG del gruppo, ha fatto un pubblico *mea culpa* e dichiarato che da allora in poi il *rischio zero* sarebbe stato la norma in materia di sicurezza automobilistica.

Gli Stati Uniti hanno imposto sanzioni anche ad altri gruppi automobilistici per non aver rispettato le leggi americane, che regolano il loro mercato, ma le cifre non hanno niente a che vedere con quelle del caso VW (BNP-Paribas si è vista infliggere, la primavera scorsa, un'ammenda di 9 miliardi di dollari, per alcune transazioni in violazione dell'embargo contro alcuni Paesi, specialmente il Sudan).

Nel caso Volkswagen se si sommano tutti i costi diretti e indiretti generati dallo scandalo, si arriva alla cifra di 80 miliardi di euro. Dunque non ci troviamo più nella situazione di una semplice ammenda nei confronti di un operatore economico scorretto, ma nel quadro di un'operazione, che mira a mettere in ginocchio uno dei leader mondiali nella produzione automobilistica.

Dopo una breve riflessione, il gruppo VW, ad appena tre settimane dallo scandalo dei diesel americani e nel mezzo della tempesta mediatica, ha annunciato, per bocca del suo patron, Herbert Diess, che i loro autoveicoli sarebbero stati equipaggiati, il più rapidamente possibile, con sistemi anti-inquinamento, utilizzando la migliore tecnologia ambientale. Ciò passerà attraverso un piano di austerità: il gruppo ridurrà i suoi investimenti di un miliardo di euro all'anno, accelerando il suo programma di riduzione dei costi. In terzo luogo, l'azienda punta soprattutto sullo sviluppo di veicoli ibridi e elettrici. Infatti la nuova Phaeton sarà interamente elettrica.

In Francia

Sulla base della segnalazione di un Parlamentare, eletto nel collegio Île de France, è stata avviata un'inchiesta amministrativa per appurare se altri costruttori hanno usato gli stessi metodi per aggirare i test anti-inquinanti. Il Ministero dell'Ecologia, attraverso Ségolène Royal, ha parlato di «furto nei confronti del contribuente e dello Stato», nella misura in cui questi autoveicoli beneficiano di incentivi pubblici, precisando che si tratta di una truffa tanto più grave in quanto ha delle ricadute sulla salute pubblica.

In Spagna

Il Ministro dell'Industria spagnola ha dichiarato che VW dovrà rimborsare gli incentivi versati dallo Stato.

In Australia

L'agenzia regolatrice del mercato automobilistico ha annunciato la richiesta di un'ammenda di 1,1 milioni di dollari australiani per motore truccato.

In Germania

Il Cancelliere Angela Merkel ha richiamato il gruppo VW ad una maggiore trasparenza e il Ministro dell'Economia Wolfgang Schäuble ha condannato l'avidità del costruttore tedesco.

Negli Stati Uniti

Il Ministro della Giustizia degli Stati Uniti e l'EPA hanno aperto ufficialmente una procedura civile contro il gruppo automobilistico tedesco, per violazione del *Clean Air Act*. Uno dei Ministri aggiunti alla giustizia, John Cruden, ha dichiarato che la VW avrebbe minacciato la salute pubblica e sarebbe stata sleale verso i propri concorrenti, aggiungendo che gli Stati Uniti avrebbero fatto ricorso a tutti gli strumenti legali appropriati contro VW per ottenere riparazione.

EPA-United States Environmental Protection Agency

Con un budget di più di 8 miliardi di dollari e 15.500 funzionari, l'agenzia federale amministrata dal 2009 da Gina McCarthy è incaricata di approntare delle strategie d'azione, che mirano a proteggere la salute pubblica e l'ambiente, negli Stati Uniti. Si tratta di un organo esecutivo che appronta disegni di legge per il Congresso, fa rispettare le leggi in materia ambientale e informa il pubblico.

L'EPA è all'origine della tempesta che ha colpito VW, dopo le primissime segnalazioni dell'ICCT. Il 18 settembre 2015, l'Agenzia ha emesso una notifica di violazione (NOV) del *Clean Air Act* a Volkswagen AG, Audi AG e Volkswagen Group of America, Inc.

L'EPA lavora, agli esordi del caso, a stretto contatto con il CARB.

L'agenzia e i suoi collaboratori, il CARB e l'Environnement of Canada stanno attualmente testando tutte le VL diesel 2015-2016 per trovare eventuali difetti. Infatti il diesel resta un obiettivo importante per l'EPA.

Le Istituzioni europee

Commissione

Elzbieta Bienkowska, commissario europeo all'industria, ha sollecitato un incontro con i vertici dell'azienda tedesca per capire e esaminare la situazione.

Parlamento

Il Parlamento ha votato il varo di una commissione di inchiesta con 354 voti contro 229. L'iniziativa è stata presa dai Verdi, sostenuti dai liberali e dai conservatori. Il mandato di questa commissione era piuttosto ampio. Del resto tale commissione dispone di un importante budget e poteri quasi inediti con la possibilità di «convocare i responsabili per delle audizioni o reclamare dei documenti», poteri di cui, ad esempio, la commissione tasse non dispone per l'accertamento dei casi di evasione e elusione fiscale.

Organizzazioni internazionali

WTO

Il WTO, attraverso una delle sue agenzie specializzate, il Centro Internazionale di Ricerca sul Cancro (CIRC) ha classificato dal 2012 il gas che fuoriesce dai tubi di scappamento dei diesel come sicuramente cancerogeni.

ONU

Il portavoce dell'ONU, Stéphane Dujarric, ha sottolineato l'importanza per «l'industria automobilistica di essere un partner nel contrasto al cambiamento climatico», prima di precisare che egli era convinto che Volkswagen cooperasse pienamente per la risoluzione del problema. La responsabile della lotta contro il cambiamento climatico, Christiana Figueres si è detta «entusiasta di Volkswagen», aggiungendo poi «dovremo finirla con il diesel e passare ai veicoli elettrici».

Organizzazioni non governative

CARB – California Air Resources Board

Attraverso il proprio braccio operativo, il CARB, promuove lo sviluppo di veicoli elettrici e all'idrogeno. Fra il 2006 e il 2010, ha avuto luogo un braccio di ferro molto duro fra CARB e petrolieri americani, alleati di General Motors. GM si è infine allineata alle direttive del CARB, adottando la tecnologia ibrida sulla sua Chevrolet Volt. Il CARB funziona grazie a un budget annuale di più di 860 milioni di dollari e conta 1.300 impiegati. Mary D. Nichols è la presidentessa di questa agenzia dal 2007, oltre ad essere amministratore aggiunto dell'ufficio *Air and Radiation* dell'EPA.

Californians Against Utility Company Abuse

Finanziata dalle compagnie petrolifere, raccoglie petizioni e organizza manifestazioni contro i VE e altre campagne di informazione, dal 1994, dai tempi dello scontro cioè fra GM e Carb sullo sviluppo dei veicoli elettrici.

AECC – Associations for Emissions Control by Catalyst

Raggruppa le imprese europee che elaborano delle tecnologie per la riduzione delle emissioni dai veicoli a motore.

Transport et Environnement

Si tratta di un'associazione, con sede a Bruxelles, che raggruppa una cinquantina di ONG, e che lotta contro l'uso degli idrocarburi. È finanziata da *European Climate Foundation*, finanziata a sua volta da *Energy Foundation*, a sua volta foraggiata da *Climate Works Foundation*. È dunque un braccio europeo dell'ICCT, di cui condivide gli stessi obiettivi e le stessi fonti di finanziamento. Nonostante i due organismi lavorino a stretto contatto dal 2012, questo legame non è mai sottolineato dai media.

ICCT

L'*International Council of Clean Transportation* Si presenta come un «gruppo di ricerca indipendente senza scopo di lucro», con uffici a New York, San Francisco e Berlino. Tale organismo è definito, nella pagina Wikipedia dedicatagli, come ONG, mentre in quella LinkedIn del suo fondatore, Drew Kodjak, come un think tank. Kodjak, che ha creato l'ente nel 2005, è un ex consigliere della divisione inquinamento atmosferico dell'Agenzia Americana per l'Ambiente (*Environmental Protection Agency*, EPA), che ha come principali donatori delle fondazioni private come *Climate Works Foundation*, la *William and Flora Hewlett Foundation*, la *Climate and Clean Air Coalition* e l'*European Climate*.

Nel 2014, ICCT ha percepito da questi finanziatori circa 10.461.690\$.

Diamo uno sguardo più da vicino a questi finanziatori:

Climate Works Foundation

Nata dalla confluenza della *Hewlett Foundation*, *Packard Foundation*, *KR Foundation*, *MacArthur Foundation* e *Oak Foundation*, questa fondazione riversa 143 milioni di dollari di sovvenzioni e 25 milioni di dollari annui in favore di altre fondazioni europee. *Climate Works Foundation* sponsorizza anche un'altra associazione americana molto attiva: l'*Energy Foundation*, fondata nel 1991, da tre importanti fondazioni, che hanno deciso «che fosse il momento di aiutare il Mondo a vincere le proprie sfide energetiche». Nel 2014, il reddito di *Energy Foundation* era di 120.552.657\$.

Nel 1999, di *David and Lucile Packard Foundation* (8ª fondazione americana per peso economico con 7.084.903.284 dollari e 24ª per entità di donazioni con 291.696.462), *Energy Foundation* ha stabilito una nuova sede a Beijing: il *China Sustainable Energy Program* (oggi denominato *Energy Foundation China* che dopo la sua fondazione ha beneficiato di 200 milioni di dollari). «La nostra unione di investitori filantropi si impegna a costruire la nuova energia del futuro» recita la loro professione di fede. Si tratta di «aiutare la Cina nella sua transizione verso un avvenire energetico sostenibile, attraverso la promozione delle energie rinnovabili». Proseguendo nel suo sviluppo, *Energy Foundation* ha creato nel 2008 l'*European Climate Foundation* (le cui risorse economiche si aggiravano sui 25.06.000 \$ nel 2014). L'obiettivo di questa fondazione europea è di «guidare la transizione verso un'economia a debole emissione di anidride carbonica». La sua proprietà non è proteggere l'ambiente, ma promuovere un certo tipo di economia. Suo obiettivo secondario è «di sviluppare un quadro intersettoriale per le politiche europee».

La fondazione considera l'Europa un laboratorio per il mondo. Il terzo obiettivo della fondazione è «la limitazione delle emissioni dei combustibili fossili in Europa e nei Paesi vicini». Essa lotta contro una delle rare risorse energetiche affidabili in Europa: il carbone. Il maggiore flusso finanziario della fondazione è diretta verso il «Power Program» e le sue *EU Climate Policies and Low-Carbon Economy Program*. La *European Climate Foundation* finanzia anche alcuni think tank e ONG per produrre rapporti e campagne contro l'uso del carbone in Europa.

William and Flora Hewlett Foundation

Era, nel 2014, una delle fondazioni più ricche, secondo la classifica di Top 100 U.S. (6° posto), con un patrimonio di 9.042.503.000 dollari.

The Climate and Clean Air Coalition

Fondata nel 2012, quest'organizzazione conduce una lotta contro il surriscaldamento globale e l'inquinamento atmosferico. I suoi finanziatori sono vicini ai democratici. Quest'organismo è patrocinato da Hillary Clinton.

The European Climate Platform

(ECP) è stata fondata nel 2005, attraverso l'iniziativa congiunta di MISTRA (*Swedish Foundation for Strategic Environmental Research*) e dal CESP (*Centre for European Policy Studies*, think tank con sede a Bruxelles). Il suo obiettivo, inserendo l'Europa in un contesto globale, è di facilitare l'interazione delle ricerche per fornire una piattaforma di dibattito circa l'elaborazione di una politica internazionale di cambiamento climatico.

Il costo del test

Secondo il giornale *Challenges* il costo complessivo dei test, fatti all'Università, è di 100.000 dollari.

Gli attori fisici della struttura

John German

John German, appartenente all'ICCT, è il principale protagonista del caso Volkswagen. È un ex impiegato della Chrysler, American Honda Motor Company, ha passato tredici anni a redigere regolamenti per l'EPA.

In seguito, è diventato un esperto per l'ONG ICCT, rimanendo un fervente sostenitore delle norme e degli standard americani. Nel marzo 2016, ha prodotto un dossier in cui attua una comparazione fra le regole europee, quelle coreane e quelle californiane relativamente alla diagnostica di bordo (On board Diagnostic OBD). Scopo del lavoro è quello di proporre alla Cina, che aveva deciso di adottare un sistema di diagnostica di bordo dei veicoli leggeri per il controllo delle emissioni, la legislazione più adatta. Il consiglio di German, sostenitore della normativa americana, era di adottare le leggi californiane. In un altro lavoro, risalente al 2015, e diretto a comparare leggi europee e americane in fatto di test e controlli, al fine di armonizzare i due sistemi, German consigliava implicitamente di far evolvere il sistema normativo europeo verso quello americano, di cui non si proponeva al contrario alcuna modifica.

Drew Kodjak

Drew Kodjak, direttore esecutivo dell'ICCT, è un ex consulente giuridico dell'ufficio trasporti e della qualità dell'aria (*Office of Transportation and Air Quality*) dell'EPA. Ha avuto numerosi riconoscimenti per i suoi lavori sulla legislazione concernente i veicoli diesel.

Hinrich Woebcken

Ex quadro del gruppo BMW, Woebcken entra al servizio di Volkswagen nel febbraio 2016, con l'incarico di rendere più dinamiche le attività del gruppo in America del Nord: occuperà tre posti, fra cui quello di direttore della Volkswagen Group of America. Nel marzo 2016, Woebcken prende il posto di Michael Horn come PDG Volkswagen US, anche grazie ai contrasti fra quest'ultimo e il nuovo combattivo PDG di VW, Matthias Muller, che, in seguito allo scandalo, decide di *germanizzare* la direzione della branca americana di Volkswagen.

Università

West Virginia University – CAFEE

Gregory Thompson

Questo accademico è di fronte ai media di una discrezione quasi impenetrabile.

Club economici americani

Tech Amici

Il programma *Clean Air Act* presentato dal Presidente americano mira a ridurre del 32% in rapporto al 2005 l'emissione di gas a effetto serra da qui al 2030. Di fronte all'opposizione che il programma ha riscontrato e per aiutare il tribunale a prendere la giusta decisione, i tycoon di Silicon Valley, minacciati da Volkswagen nel gennaio 2016, hanno lanciato diverse campagne di stampa (in particolare Elon Musk infierendo sul caso Volkswagen), hanno promosso petizioni, hanno posto in essere la creazione del club *Tech Amici* e hanno infine scritto una lettera ufficiale indirizzata alla Corte Suprema.

Bibliografia

Ecole de Guerre Economique, *Les dessous de l'affaire Volkswagen*

<http://www.ege.fr/index.php/actualites/la-revue-de-presse/item/l-ecole-de-guerre-economique-publie-l-etude-les-dessous-de-l-affaire-volkswagen.html>