



ITALIA
EXPO MILANO 2015



CONFINDUSTRIA

Commissioni riunite Attività
Produttive e Ambiente

Camera dei Deputati

21 ottobre 2015

Audizione Parlamentare



ITALIA
EXPO MILANO 2015



CONFINDUSTRIA

Audizione Parlamentare

Il caso “*Volkswagen*”

Giorgio Squinzi

Presidente di Confindustria

Onorevoli Presidenti, Onorevoli Deputati,

un ringraziamento dovuto per consentire a Confindustria di presentarVi le nostre analisi e riflessioni sul caso *Volkswagen*, un fatto complesso e grave, perché investe non solo la salute dei cittadini e l’ambiente, ma anche l’immagine e la credibilità di un’industria che ha fatto dell’affidabilità e della tecnologia il suo vanto.

Il comportamento della *Volkswagen*, inoltre, rischia di tradursi in minore fiducia verso tutta l’industria europea, anche quella italiana.

Sarebbe un esito estremamente dannoso, che va scongiurato, ricordando e sottolineando anzitutto le punte di eccellenza del nostro settore manifatturiero in materia di efficienza energetica, sostenibilità e rispetto delle regole ambientali.

Dobbiamo, cioè, riconoscere alle nostre imprese di aver realizzato cospicui investimenti in ricerca e in nuove tecnologie, per raggiungere gli obiettivi e applicare gli standard sempre più rigorosi e stringenti adottati a livello europeo, evitando che un caso singolo diventi il paradigma di un’intera industria.

Per questo voglio subito ribadire che non esiste un “dieselgate” o una “questione diesel”.

Certo, non si può sottacere che questa tecnologia sia stata anche “privilegiata” da scelte adottate tempo fa a livello europeo e fortemente sostenute proprio dalla Germania, ma contemporaneamente non si può negare che siano stati fatti progressi significativi per rendere il *diesel* sempre più efficiente e sostenibile.

Nel caso *Volkswagen* sono stati manomessi dispositivi che avrebbero dovuto misurare l’efficienza e la compatibilità delle emissioni, anziché conseguire concretamente gli standard imposti dalla normativa tecnica.

Per questo riteniamo che la vicenda *Volkswagen* vada vista per quello che realmente è: una frode, con conseguenze che vado a sintetizzare.

Impatto economico

Sul piano economico, gli effetti del caso *Volkswagen*, per le sue dimensioni, si estenderanno inevitabilmente oltre i confini dell'impresa: stiamo parlando, infatti, del secondo produttore mondiale di autoveicoli.

Ci vorrà tempo per stimare sia l'impatto di quanto accaduto sul settore automobilistico e sull'economia tedesca, sia le possibili ripercussioni di tipo macroeconomico.

Lo scandalo è scoppiato il 18 settembre e solo tra tre-quattro mesi avremo indicatori che ci daranno uno scenario attendibile delle ricadute. Allo stato attuale, e mancando ancora un set di dati solido, si può notare solo la marcata caduta in ottobre dell'indice che sintetizza la fiducia degli investitori tedeschi.

Le indicazioni, invece, dalle imprese italiane non segnalano al momento rilevanti e anomali cambiamenti negli ordini.

Molto di quello che accadrà dipenderà dalle decisioni e soluzioni che saranno adottate per contrastare le reazioni del mercato e affrontare gli enormi costi che l'azienda dovrà sostenere, quali: il pagamento della multa che verrà inflitta dagli Stati Uniti, i risarcimenti dei danni che emergeranno dalle *class action* avviate dai consumatori americani e, eventualmente, di altri paesi europei, nonché gli oneri per i richiami delle autovetture e il loro adeguamento.

Le stime dell'ammontare totale del danno variano in un *range* molto ampio, al momento difficilmente quantificabile.

Inoltre, ad incidere sulla tenuta finanziaria dell'impresa concorreranno la strategia di *marketing* e il cambio di rotta tecnologico, verso opzioni più costose, con conseguenti erosioni più o meno forti dei margini.

Margini, peraltro, ampi grazie al *premium price* di cui Volkswagen ha finora goduto.

Al momento, la reazione più forte è arrivata dai mercati finanziari. Il titolo della società ha registrato enormi perdite in Borsa (fino al 43% e tuttora è sotto di oltre il 38% rispetto al 18 settembre), trascinando al ribasso anche le quotazioni delle altre case automobilistiche.

Preoccupazioni ha destato l'annunciato taglio degli investimenti annui per circa un miliardo di euro. È una scelta che auspichiamo non metta in discussione la leadership innovativa dell'azienda, ulteriormente confermata dall'intenzione di rafforzare gli investimenti sull'auto elettrica.

Per quanto riguarda l'Italia, lo scenario presenta luci e ombre. Segnali rassicuranti sono giunti pochi giorni fa in merito ai piani di investimento per i marchi italiani che fanno parte del gruppo tedesco: Ducati, Lamborghini e Italdesign non verranno toccati dai tagli.

Al contrario, nutriamo forti preoccupazioni per i possibili effetti dello scandalo sul nostro indotto. Le imprese italiane della componentistica auto hanno da tempo indirizzato una quota crescente delle proprie produzioni verso le commesse tedesche, tant'è che la Germania è il nostro primo partner commerciale, pesando per il 25% sulle vendite italiane all'estero.

I dati dell'Osservatorio della Filiera Autoveicolare mostrano come metà del fatturato complessivo annuo della componentistica auto sia costituito dall'export (20 miliardi di euro su 40 miliardi complessivi). Di questi, ben 4 miliardi derivano dall'export verso la Germania, dei quali 1,5 miliardi sono frutto delle commesse per il gruppo *Volkswagen*.

È evidente, quindi, che sebbene sia ancora presto per quantificare i danni per il nostro Paese, come il futuro del nostro indotto sia strettamente legato a quello della casa madre.

Controlli e politiche ambientali

Oltre che per l'impatto economico, il caso *Volkswagen* preoccupa anche per le sue possibili ricadute sulla politica industriale europea e, in particolare, sulle politiche ambientali.

Da questo punto di vista, crediamo sia necessario evitare sia frettolose o improprie valutazioni sulle scelte di politica ambientale assunte dall'UE, sia possibili e pericolose “virate”.

La vicenda *Volkswagen* deve essere sempre ricondotta esclusivamente al comportamento di quell’impresa e non ad un generale atteggiamento delle imprese costruttrici di autoveicoli.

In secondo luogo, l’eco mediatica di questo caso non deve spingerci a credere che l’Europa sia più tollerante degli Stati Uniti verso le case produttrici o, addirittura, che nel nostro continente non si effettuino controlli efficaci sui consumi delle auto.

Ciò che va detto chiaramente, invece, è che le norme europee e americane relative all’immissione dei veicoli sul mercato non sono confrontabili, perché prevedono procedure e sistemi di controllo completamente diversi, ma anche che nessuna delle due è di per sé migliore dell’altra.

In Europa si utilizza lo strumento dell’omologazione, con verifiche di laboratorio e, solo in una seconda fase, test a campione sulla linea di produzione.

Negli Stati Uniti, i produttori forniscono un’autocertificazione all’Agenzia per la Protezione Ambientale (EPA), rinnovata di anno in anno, la quale successivamente procede a controlli campionari.

Peraltro, quanto accaduto non si lega direttamente al tema “controlli su strada” o “controlli in laboratorio”, perché sia in Europa che negli Stati Uniti i cicli di prova sono svolti interamente in laboratorio. Inoltre, anche laddove si volesse entrare nel merito, esiste una “naturale” e già acquisita divergenza tra i risultati dei test in laboratorio e le misurazioni sulle emissioni fatte su strada: le prestazioni divergono per via di fattori esterni, come le condizioni climatiche, il carico del mezzo, il percorso, la guida e così via.

Va anche evidenziato, ed è quello che maggiormente rileva in questo contesto, che le politiche ambientali in materia di controllo dell’inquinamento atmosferico sulle due sponde dell’Atlantico sono incentrate su obiettivi strategici diversi.

Mentre negli Stati Uniti il controllo è prevalentemente sulla qualità dell’aria a livello locale, e quindi uno dei principali gas sottoposti a limiti stringenti è l’ossido di azoto prodotto soprattutto dai motori diesel, in Europa, per effetto della politica di lotta ai cambiamenti climatici, il controllo è più rigido sulle emissioni di CO₂, che dipendono strettamente dal consumo di carburante.

Questa differenza di “approccio” incide necessariamente sugli standard applicati per il controllo dei veicoli. La regolamentazione americana sulle emissioni di ossido di azoto, infatti, è più restrittiva di quella adottata a livello europeo, che, invece, è più severa sulle emissioni di CO₂.

Tutto ciò si ripercuote direttamente sulle politiche di investimento tecnologico delle imprese. La tecnologia diesel, infatti, è quella che consente alle imprese europee di raggiungere più agevolmente i target per il 2020 sui consumi di CO₂. Ciò dipende dal fatto che rispetto ad un motore a benzina, un motore diesel consuma meno e produce circa il 15-20% in meno di CO₂. Diversamente, poiché il diesel ha maggiori emissioni di ossido d’azoto, negli Stati Uniti questa tecnologia ha peso residuale rispetto alle altre. Un raffronto sulle quote di mercato può tornare utile: in Europa il parco auto si compone del 50% di vetture diesel, contro il solo 3% di quello americano.

Ciò premesso, va anche detto che l’Europa non ha certo ridotto i suoi sforzi per ridurre le emissioni di ossido d’azoto dei motori diesel. Dai motori Euro 3 ai motori Euro 6 i consumi di ossido di azoto si sono ridotti dell’84% e proprio la normativa Euro 6 ha introdotto limiti sfidanti, spingendo i costruttori ad adottare sistemi di abbattimento delle emissioni basati su un pool di tecnologie differenti.

Anche sul fronte dei controlli, il nostro continente si sta ulteriormente rafforzando. E questo ben prima, quindi indipendentemente, del *caso Volkswagen*.

La disciplina europea in materia di omologazione sarà soggetta a breve a revisione, attraverso l’introduzione di nuove procedure di verifica (*Real Driving Emissions - RDE*) che si svolgeranno anche su strada per misurare con maggiore precisione le emissioni.

Non intendiamo addentrarci in questa sede nel merito del pacchetto di nuove misure antinquinamento europee in corso di negoziazione, tuttavia vorremmo assicurarci che quanto accaduto al colosso tedesco non porti ad assumere decisioni sull’onda dell’emotività, compromettendo la qualità delle norme e introducendo standard più rigidi di quelli necessari.

Farlo vorrebbe dire mettere in discussione, indirettamente, le strategie di *policy* ambientale assunte fino ad oggi dall’Europa, con effetti enormi sulla tenuta del mercato

dell'auto, sulla competitività e sugli investimenti in corso e programmati delle imprese produttrici.

L'*automotive* dopo anni di crisi ha ricominciato a virare in positivo: la produzione globale è in crescita e in Europa dovremmo arrivare a circa 23 milioni di autoveicoli nel 2020, ossia il 23% della produzione mondiale e il 3% in più del 2013.

In Italia, dovremmo arrivare ad oltre 250.000 vetture prodotte in più nel 2015 rispetto al 2014.

Si tratta di risultati incoraggianti che consentono alle imprese europee di portare avanti con successo strategie di investimento tecnologico per migliorare efficienza e sostenibilità ambientale.

Fino ad oggi, infatti, i costruttori di auto hanno adottato un *mix* di tecnologie differenti (GPL, metano, diesel, ibrido ecc.) per abbattere le emissioni inquinanti, sebbene nessuna delle tecnologie adottate si sia affermata in modo prevalente rispetto alle altre.

In Italia, poi, l'incremento della quota delle auto a gas sul mercato ha consentito al nostro Paese di diventare uno dei paesi più virtuosi dell'Unione Europea in materia di emissioni inquinanti.

Il gas, infatti, insieme alle altre tecnologie “ponte” a basso impatto ambientale, può contribuire in maniera significativa alla riduzione dell'inquinamento dell'aria nel medio e lungo periodo.

Questo scenario ci consente di fare un'ulteriore considerazione: ai fini del raggiungimento dei *target* ambientali europei non esiste una tecnologia auto migliore dell'altra.

È quindi importante che l'Europa non decida di abdicare a quel principio di neutralità tecnologica che le è proprio, imponendo alle imprese costruttrici non più standard e *target* ambientali, ma la tecnologia stessa da utilizzare.

Il regolatore deve continuare a svolgere il suo ruolo di indirizzo, fissando obiettivi strategici e adottando le relative *policy* a supporto di un coerente sviluppo del sistema

industriale, assicurando alle imprese la libertà nel definire strategie di investimento in ricerca e sviluppo.

Industria e sostenibilità ambientale

Come accennavo all’inizio del mio intervento, il timore è che la vicenda *Volkswagen* comprometta la credibilità non solo del comparto *automotive*, ma dell’intera industria.

Non è una questione solo di immagine.

Quanto accaduto non può e non deve rappresentare l’occasione per alimentare un’avversione generalizzata verso le imprese e l’industria. Significherebbe deprimere uno dei settori che sta trainando la debole ripresa dell’economia, ma anche compromettere il raggiungimento degli obiettivi che ci siamo posti in termini di riduzione delle emissioni, efficienza energetica e sostenibilità.

Ecco perché vogliamo che non si prescinda dai dati oggettivi, mettendo in ombra i progressi che il settore industriale ha realizzato in termini di sicurezza e di tutela dell’ambiente.

La percezione, a volte e a torto diffusa, di un’industria insofferente alle regole ambientali e insensibile alla domanda crescente di sostenibilità non rappresenta la realtà del nostro sistema produttivo.

Al contrario, le imprese hanno investito e investono molto per garantire la compatibilità ambientale delle proprie produzioni e dei propri processi.

In questi anni le politiche ambientali europee hanno affidato in maniera prevalente all’industria gli oneri connessi al raggiungimento dei *target* ambientali: per raggiungere i *target* fissati a livello europeo per il 2020, l’industria, più di altri settori, ha ridotto i propri consumi energetici e le proprie emissioni, sostenendo, allo stesso tempo, i maggiori costi per il raggiungimento degli obiettivi.

I più recenti dati dell’ISPRA segnalano come dal 1990 al 2013 il settore industriale abbia ridotto del 24,5% i propri consumi finali di energia e ridimensionato le emissioni di gas serra del 16,5% nell’attività di produzione energetica.

Questo ha permesso, peraltro, al sistema industriale di interpretare la sostenibilità anche come un *driver* su cui puntare per crescere e competere, aprendosi allo sviluppo di nuovi prodotti e tecnologie *green*.

Con questi numeri, non possiamo quindi ammettere che il caso *Volkswagen* venga visto come la cartina di tornasole dell’impegno *green* e della trasparenza delle politiche aziendali dell’intero sistema industriale. Piuttosto, questa potrebbe essere l’occasione per avviare una più ampia e complessa valutazione sui profili di natura regolatoria, legati in particolare alla definizione degli standard e allo svolgimento dei controlli.

In conclusione desidero richiamare la vostra attenzione su alcuni profili di natura più politica e di interesse per il sistema industriale, legati alla vicenda *Volkswagen*.

Mi riferisco, in primo luogo, agli esiti dei negoziati per il Trattato transatlantico sul commercio e gli investimenti, che vedono Stati Uniti e Europa su fronti opposti e alle prese con la definizione delle regole di accesso ai rispettivi mercati.

L’accaduto ha purtroppo indebolito fortemente e, direi, ulteriormente, la posizione negoziale europea, rispetto alla definizione di standard produttivi che dovranno essere applicati prima a queste due aree e poi all’Asia.

Il rischio è che il nostro continente possa subire le decisioni assunte dagli americani o addirittura standard decisi da Stati Uniti e Paesi asiatici. Questo potrebbe provocare asimmetrie nella concorrenza e non vi nascondo il nostro timore per un simile scenario.

Altrettanto rilevanti possono essere gli effetti del caso *Volkswagen* su alcuni dossier in corso di definizione a livello sia europeo che nazionale e che necessitano del pieno coinvolgimento dell’industria.

Penso alla revisione in dirittura d’arrivo della Direttiva *Emissions Trading*, ma anche al varo del *Green Act* in Italia: indebolire la credibilità del nostro sistema industriale in questa fase potrebbe condurre a chiudere i pacchetti legislativi con misure che andrebbero ad incidere negativamente sulla tenuta della nostra industria.

Inoltre, non si può non notare come questa vicenda coinvolga direttamente il c.d. “*made in Germany*” e confermi, come l’Italia chiede da tempo, l’opportunità di introdurre una legislazione a beneficio dei consumatori, che contenga informazioni sulla sicurezza dei prodotti.

Infine, non mi sottraggo ad una riflessione sul rapporto, anche scivoloso, tra imprese e pubblica amministrazione, tra *lobby* e politica.

In settori come l’*automotive*, dove uno standard può determinare lo sviluppo di un’azienda, di un comparto e addirittura di un Paese, la collaborazione tra imprese e pubblica amministrazione è fondamentale, ma deve essere trasparente e oggettiva. L’industria, infatti, possiede il *know how*, conosce e sviluppa le tecnologie ed è in grado di fornire le informazioni necessarie per la definizione degli standard tecnici.

Per scongiurare la “cattura del regolatore” da parte del regolato si devono adottare meccanismi trasparenti di consultazione come tavoli tecnici e gruppi di lavoro, che migliorino il livello di competenze necessarie nel processo di definizione degli standard.

Il nostro auspicio è che, in ogni campo, il Legislatore ponderi l’esigenza di assicurare il perseguimento di obiettivi ambientali e in generale di *policy* con le prospettive di un’industria che, nell’interesse del Paese e dei cittadini, deve poter continuare a crescere e restare competitiva a livello globale.

Grazie e buon lavoro.