

Pronti i richiami delle auto: in Italia sono circa un milione. Interventi gratuiti, i clienti contattati direttamente. L'azienda stringe i tempi per intervenire su 11 milioni di vetture in tutto il mondo. Padoan: «Temo conseguenze a catena anche da noi, spero che siano limitate».

ROMA Gli ingegneri del centro tecnico automotive più grande del mondo lavorano giorno e notte, i vertici della Volkswagen sono determinati a trovare una soluzione al problema delle centraline truccate il più velocemente possibile. In Italia, intanto, cresce la preoccupazione per le possibili conseguenze economiche e occupazionali che potrebbero coinvolgere il nostro paese.

Ieri la Frankfurter Allgemeine Zeitung ha parlato con un portavoce dell'azienda: gli sforzi dei tecnici tedeschi sono finalizzati a un'azione di richiamo che coinvolgerà gli 11 milioni di auto interessate. L'intervento potrebbe avvenire in tempi brevi, già nelle prossime settimane e, chiaramente, sarebbe del tutto gratuito. Già la prossima settimana i dealer potrebbero dare informazioni ai clienti.

INVESTIMENTI A RISCHIO

Vista la delicatezza dell'argomento la cautela è massima per evitare di generare altro panico. I clienti interessati, quando sarà il momento, verranno contattati direttamente come di solito avviene per le campagne di richiamo. Da noi, dopo la dura critica del premier («le truffe non hanno colori e nazionalità, vanno sempre perseguite»), è intervenuto ieri il ministro dell'Economia Padoan: «Non mi vengono in mente numeri, ma mi preoccupa del problema: temo conseguenze a catena che mi auguro siano limitate, ci potrebbero essere effetti sull'industria italiana che non ha colpe. Il caso non riguarda solo la Germania e l'America, ma tutta l'Europa: se la fiducia viene intaccata sono a rischio gli investimenti».

UN SETTORE STRATEGICO

Il settore della componentistica automotive da noi è molto qualificato e di straordinaria importanza, i costruttori tedeschi acquistano da fornitori tricolori quasi 4 miliardi di euro, uno e mezzo dei quali arrivano dal Volkswagen Group. Le aziende legate al comparto auto sono 144 mila, generano un fatturato di 117 miliardi e danno lavoro a 485 mila addetti. Nel polverone sollevato dal caso è finito in numerosi paesi il motore diesel poiché molti organi di controllo (come è avvenuto in Italia) hanno disposto verifiche su vetture anche di altri brand (o addirittura di tutti i marchi) e questo potrebbe generare qualche apprensione con riflessi sulle vendite che nei mesi scorsi erano in buona ripresa trainate proprio dalle vetture a gasolio. Bisogna guardare positivo e sperare che le ricadute siano minime.

Analisti ed esperti che seguono quotidianamente l'andamento dei mercati e formulano le previsioni cercano però di anticipare cosa accadrà e si teme che una contrazione delle vendite possa avere ripercussioni anche sulle entrate dello Stato visto che il settore automotive è sempre il primo contribuente del nostro fisco.

CLIENTI TUTELATI

Il vice ministro dei Trasporti Nencini ha fatto un punto della situazione: «Le auto diesel vendute da Volkswagen in Italia dal 2008 al 2015 sono circa un milione, sono in corso controlli per capire quante di queste auto siano state truccate. Le verifiche riguarderanno anche altri marchi. I proprietari delle auto sono vittime di una truffa e di ciò bisognerà tener conto nel valutare le conseguenze. L'indagine potrebbe chiudersi in pochi mesi, entro la fine dell'anno. Auspico che Volkswagen risolva rapidamente la situazione, si stanno muovendo con grande celerità, hanno cambiato i vertici in poche ore dall'esplosione dello scandalo».

Quando il tema diventa politico posizioni e dichiarazioni si fanno aspre. Duro l'intervento del vice presidente del Senato Calderoli che, al pari del Codacons, ha chiesto al premier di bloccare le vendite come avvenuto in Svizzera. In realtà il blocco non coinvolge i modelli Euro 6, quelli attualmente in vendita, quindi le conseguenze sono minime come ha fatto notare l'associazione dei venditori elvetica che ha criticato il provvedimento.

Il ministro degli Esteri Gentiloni ha invece invitato a non esagerare: «La vicenda della Volkswagen è devastante per la Germania, tutto dobbiamo manifestare tranne che la felicità per le disavventure degli altri». Sul tema è intervenuto anche l'Osservatore Romano, il giornale della Santa Sede: «L'onda dello scandalo della truffa sulle emissioni nocive è lunga: né le scuse, né le teste cadute, né la riorganizzazione manageriale annunciata stanno riuscendo a contenerla».

Interventi gratuiti, i clienti contattati direttamente

ROMA Un milione di auto in Italia, altrettanti clienti preoccupati che attendono di sapere cosa accadrà. Le autorità in quasi tutti i paesi compreso il nostro aspettano informazioni dalla Germania, dalla motorizzazione tedesca e dalla Volkswagen stessa, ma intanto hanno espresso una posizione di fondo. Gli automobilisti sono vittime della truffa quindi dovranno essere in ogni caso tutelati e subire meno disagi possibili.

A prescindere da quelle che saranno le evoluzioni delle procedure omologative, gli acquisti fatti in passato sono a norma di legge perché erano le autorità preposte che si dovevano accorgere che qualcosa non andava e non i consumatori. Non è il caso quindi di agitarsi più di tanto prima di sapere quali sono i modelli coinvolti e se il problema si allargherà, come ventilato dalla Germania, anche a propulsori di architettura e cilindrata diversa, come l'1.6 e l'1.2.

È molto probabile che abbiano il software incriminato le vetture prodotte fra il 2008 e il 2015 che montano il motore EA 189, cioè il 4 cilindri 2 litri. Come ha risposto l'ad di Volkswagen Group Italia Massimo Nordio al ministro dell'Ambiente Galletti «le vetture attualmente in vendita nelle concessionarie in linea con la nuova normativa Euro 6 non sono coinvolte, non hanno il dispositivo incriminato». Sul tema è stato chiarissimo anche Herbert Diess il nuovo numero uno del brand Volkswagen (viene dalla Bmw) che vende sei milioni di auto l'anno in tutto il mondo e fino a qualche tempo fa era sotto la responsabilità diretta dello stesso Winterkorn.

Diess ha spiegato che le vetture del brand coinvolte sono 5 milioni sugli 11 totali, (in Italia questo rapporto potrebbe essere leggermente diverso poiché il brand Volkswagen vede oltre la metà del totale del gruppo) fra queste esemplari della sesta generazione di Golf, della settima di Passat e della prima di Tiguan (quindi tutti modelli con l'EA 189).

MODELLI ATTUALI IN REGOLA

Non sono invece coinvolti i motori due litri delle attuali Golf, Passat e Touran. Diess ha promesso che i clienti verranno tempestivamente informati e le loro vetture messe in regola perché l'obiettivo primario è riconquistare la fiducia dei consumatori. Dalla Germania è stato anche spiegato che tutte le operazioni che verranno effettuate saranno concordate con le autorità dei singoli paesi. Trovata la soluzione il tutto dovrebbe svolgersi come le classiche azioni di richiamo: i clienti verranno contattati direttamente ed invitati in officina dove non dovranno pagare nulla per l'intervento (anche le autorità americane non hanno ancora obbligato il richiamo).

Cosa riusciranno a trovare gli ingegneri tedeschi nessuno lo sa, ma la priorità è lavorare sul software visto che è il particolare incriminato e visto che si aggiorna con una certa facilità. Dalla Germania non escludono interventi anche all'hardware, ma nulla sarà a carico dei proprietari delle vetture.