

Il governo tedesco a Volkswagen: in 10 giorni un piano per tornare in regola. Ultimatum della Motorizzazione. Il nuovo Ceo Mueller scrive ai dipendenti: spietata operazione di pulizia interna. In Italia blocco delle vendite per 2.500 vetture “euro 5”

ROMA Niente weekend. E anche la domenica al lavoro. Non c'è pace in Volkswagen, una gigantesca task force è impegnata giorno e notte nella corsa contro il tempo per trovare soluzione al più grande scandalo che ha mai coinvolto l'azienda e la Germania intera. La sensazione da fonti vicine al colosso di Wolfsburg è che la svolta potrebbe essere vicina: da una parte iniziano ad emergere le responsabilità e l'ampiezza dell'affaire grazie alle inchieste in corso, dall'altra i tecnici sarebbero ad un passo (forse avverrà oggi) dal formulare il percorso per mettere in regola le vetture incriminate. Che non si scherzi lo confermano le mosse più recenti, sia dell'apparato istituzionale che dei nuovi vertici della società. Il quotidiano economico Handelsblatt riporta i passaggi di una lettera scritta dal nuovo ad Matthias Mueller con l'avallo del responsabile dei lavoratori Bernd Osterloh a tutti i dipendenti del Gruppo (600 mila nel mondo): «Volkswagen darà luogo ad una spietata operazione di pulizia interna per eliminare del tutto i trucchi utilizzati nei test. Svilupperemo e attueremo i più rigidi standard di governance». La pressione sull'azienda è forte, Berlino teme ripercussioni forti sul made in Germany e sull'intero modello tedesco e vuole uscire dall'angolo nel più breve tempo possibile. Dopo le richieste di chiarezza fatte dalla cancelliera Merkel e dal ministro dei Trasporti Dobrindt è stata la motorizzazione a lanciare l'ultimatum a Wolfsburg.

Dalla sede di Flensburg (nel profondo nord, vicino Kiel) i vertici della Kba hanno scritto ai piani alti del quartier generale di Wolfsburg. Il testo integrale è riportato dalla Sueddeutsche Zeitung, i punti salienti sono questi: «In seguito alla vostra ammissione di irregolarità sul software di alcuni motori vi invitiamo a chiarire con una dichiarazione vincolante se la vostra azienda è in grado di eliminare i problemi ai propulsori. Entro il 7 ottobre dovete spiegare le misure che intendete adottare e i tempi necessari per rendere conformi alle normative i veicoli circolanti». Non c'è però alcuna minaccia di bloccare i 2,8 milioni di veicoli coinvolti che circolano in Germania.

IL CASO NASCE NEL 2005

I quotidiani della domenica riportano particolari che stanno emergendo dalle indagini e che fanno risalire molto indietro nel tempo l'inizio della truffa e ampio il numero delle persone a conoscenza dell'imbroglio. La Bild am Sonntag parla di un report dell'inchiesta sui tavoli aziendali già venerdì secondo fonti del consiglio di sorveglianza. Sarebbero stati trovati lettere e documenti scottanti in cui risulta che alti vertici della società sapevano già dal 2007. Il fornitore Bosch avvisò Volkswagen delle problematiche del software ricordando che quel materiale poteva essere utilizzato solo a titolo sperimentale e non sulle vetture di serie perché non in linea con le normative.

La Frankfurter Allgemeine SonntagsZeitung riporta che nel 2011 fu un dipendente della casa tedesca a sollevare il caso avvisando i superiori, ma a quanto pare nulla accadde. Automotive News fa una sua ricostruzione basandosi su fonti tedesche. Il caso risalirebbe addirittura al 2005, quando alla guida di Wolfsburg c'era Pischetsrieder e non Winterkorn. L'allora capo del brand Volkswagen Bernhard chiamò l'ingegner Krebs per mettere a punto un nuovo motore in regola con le norme Usa, ma il costo della soluzione trovata era troppo elevato e si passò ad un'altra strada. Bernhard lasciò l'azienda prima che il propulsore EA 189 andasse in produzione, Krebs fu spostato ad altri incarichi e Winterkorn affidò a Hackenberg e Hatz (che erano in Audi) l'incarico di continuare a Wolfsburg lo sviluppo del 4 cilindri incriminato.

In Italia blocco delle vendite per 2.500 vetture “euro 5”

LE MISURE

ROMA Dopo le preoccupazioni esternate dal ministro dell'Economia Padoan, ieri è di nuovo intervenuto sul caso Volkswagen il premier Renzi e lo ha fatto dalle Nazioni Unite: «Non sono preoccupato, la crescita dell'Italia è nelle mani degli italiani. Possiamo affrontare la ripresa con grande determinazione». Il ministro Delrio ha ribadito che il piano di verifiche messo in atto riguarderà tutti i brand, non solo quelli della casa tedesca: «Siamo indignati per quanto accaduto, è un fatto gravissimo che intacca la fiducia fra produttori e cittadini. Vogliamo informazioni dalla Germania, ma con i nostri test vogliamo anche capire se qualcun altro ha cercato di fare il furbo. Non dobbiamo in ogni caso gioire se l'industria tedesca va in crisi».

La filiale italiana della casa di Wolfsburg ha preso intanto un'importante decisione per tutelare i clienti e le preoccupazioni ambientali. Un passo che in Svizzera è stato imposto dalle autorità, ma che non pare finora adottato da nessun altro Paese. Volkswagen Group Italia ha inviato una circolare a tutti i propri dealer invitandoli a «sospendere le vendite delle vetture diesel equipaggiate con il propulsore omologato Euro 5» incriminato. La casa tedesca già da giorni ha infatti dichiarato (lo ha fatto per bocca del numero uno del brand Diess e la stessa cosa ha ribadito l'ad di Volkswagen Group Italia Massimo Nordio al ministro dell'Ambiente Galletti) che le auto omologate Euro 6 di tutti i marchi del gruppo non sono coinvolte nella problematica, quindi risultano perfettamente in regola con i requisiti omologativi e con le norme di legge.

PROVVEDIMENTO CAUTELATIVO

Il software truffa è montato sulle vetture Euro 5 che in realtà non potrebbero più essere immatricolate poiché il termine è scaduto il primo settembre.

Per smaltire le rimanenze (i clienti sono chiaramente messi al corrente) è concessa una deroga a tutti i costruttori. Volkswagen, quindi, ha momentaneamente sospeso la vendita di queste vetture in attesa che venga chiarito (potrebbe avvenire già oggi) cosa la casa tedesca farà per gli esemplari già in circolazione in modo da sistemare anche queste vetture nuove e venderle ai clienti perfettamente in regola, senza la necessità di un'azione di richiamo a cui si dovrà invece sottoporre chi è già in possesso dell'auto.

Gli esemplari coinvolti non sono numerosi, circa 2.500, e il blocco non dovrebbe durare molto. La stessa lettera spiega che il provvedimento è solo cautelativo.