

# La precisione tedesca



Il calcio e i motori fanno battere più forte il mio cuore «tedesco», anche se sono diventato già da tempo cittadino svizzero. Nulla da eccepire sui calciatori tedeschi: bella sportività e prestazioni di alto livello. Non si può dire invece altrettanto dell'industria automobilistica tedesca: un comportamento faloso della massima bassezza.

Uno scandalo che ha messo in cattiva luce la Germania e la reputazione della precisione tedesca.

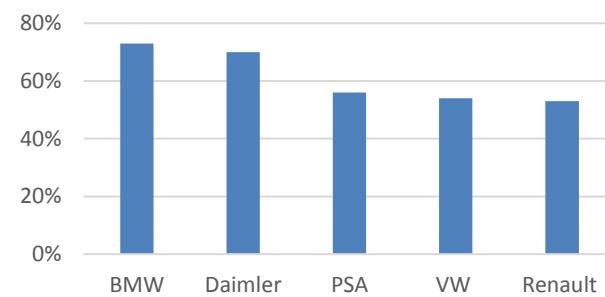
A fine luglio è emerso che le maggiori case automobilistiche tedesche hanno violato le leggi anti-cartello, coordinando le loro attività in materia di sviluppo di veicoli, costi, fornitori e mercati. Sotto accusa VW, Audi, Mercedes, Porsche e BMW, mentre Ford e Opel rimangono fuori dal mirino. In diversi gruppi di lavoro istituiti da queste grandi marche, si sono presi degli accordi tesi a impedire la concorrenza. I produttori avrebbero così concordato, per esempio, di limitare a 50km/h la velocità alla quale le vetture cabriolet possono abbassare o alzare la capote. Ma non è tutto. VW e Mercedes si sono in un certo senso auto-denunciate o hanno informato le autorità sulla scia di perquisizioni presso le ditte e il ritrovamento di materiale compromettente. Le quattro ruote tedesche sono in subbuglio e la campagna elettorale è diventata esplosiva.

## Il futuro appartiene al diesel

Eppure il settore viaggiava a velocità di crociera ed era leader di mercato in molti segmenti. VW è certo immersa fino al collo nello scandalo delle emissioni, ma gode dell'alacre protezione della cancelliera federale, pronta a bacchettare chiunque osi infastidire un po' troppo la casa di Wolfsburg. I marchi premium cercano di ridare lustro al mitico settore con innumerevoli nuovi modelli. Ma è sufficiente o l'industria automobilistica non è più al passo con i nuovi sviluppi della mobilità? Forse bisognerebbe fare un flash back: nei primi anni sessanta era praticamente impossibile percorrere 100 km con un maggiolino VW 34cv consumando meno di 10 litri di benzina. I consumatori hanno cominciato a interessarsi a motori sobri solo dopo lo scoppio della crisi del petrolio. Negli anni ottanta vi è stato l'avvento del diesel, considerato come la risposta al dibattito sul CO2. Secondo i costruttori tedeschi, i motori a compressione sarebbero diventati più ecologici di quelli a benzina equipaggiati di catalizzatore. I francesi avevano dato l'esempio. I bassi consumi – sui 5 litri per 100 chilometri – seducevano gli automobilisti attenti all'ambiente. Ma non è tutto oro quel che luccica! Il diesel produce ossido di azoto che preoccupa soprattutto le città, così tanto che in Germania si vorrebbero chiudere i centri urbani alle macchine diesel. Non c'è

Adblue che tenga: il futuro non appartiene al diesel. Questa verità costerà cara a un'industria che ha investito troppe capacità in questa tecnologia. Rimangono ora milioni di proprietari di veicoli diesel che si devono sicuramente sentire truffati. È almeno ciò che provo io. E il fatto che in Germania si siano presi accordi fra costruttori sulle dimensioni dei serbatoi dell'additivo Adblue per il trattamento dei gas non è certo segno di «avanguardia della tecnica» in ambito ambientale. Il settore cercava di eliminare ogni chilo superfluo alle sue automobili, i gadget delle macchine di lusso pesano infatti già abbastanza. E anche quando si è trattato di gestire la crisi delle emissioni, lo si è fatto con minimalismo. I costruttori cercano di rifilare ai clienti degli aggiornamenti di software, anche se sono evidentemente solo un ripiego. Tali errori può farli solo chi si sente sicuro di sé.

## Parte di veicoli diesel



## A passo di lumaca dalla zona di conforto

Un nuovo esempio di tronfiezza di un settore che si sente troppo sicuro di sé e che abusa del suo potere sul mercato: si costruisce un centro dell'industria automobilistica tedesca per le emissioni, si investono 10 milioni di euro all'anno, si ricevono cinque milioni di aiuti dal Land Baden Württemberg, dove – guarda caso – hanno sede Porsche e Daimler, e si pensa di aver fatto il necessario in termini di innovazione e di protezione dell'ambiente – anche se solo in apparenza. Quando i tedeschi puntavano ancora tutto sul diesel, i giapponesi avevano già da tempo inventato la propulsione ibrida, una soluzione per la mobilità individuale effettivamente più ecologica dei motori tradizionali. Le case tedesche hanno dovuto rincorrerli e non sono certo state degli "early mover". Lo stesso vale per i veicoli elettrici. In questo campo è Tesla il precursore, non a caso l'azienda ha quasi la stessa quotazione di BMW, sebbene il fatturato di Tesla sia nettamente inferiore e la ditta sia ancora in rosso. A che punto sono le case automobilistiche tedesche nella transizione da costruttori di macchine a fornitori di servizi di mobilità? È ancora un'incognita, ma non si profilano grandi balzi in avanti. Tutto questo mi ricorda un po' quanto è avvenuto per il carbone e l'acciaio. L'economia tedesca ha sofferto molto dell'abbandono di questi settori. Erano

## La precisione tedesca

tanti i posti di lavoro in gioco. La transizione è stata quindi molto lenta. La situazione non è forse così grave per il comparto automobilistico tradizionale, ma i big delle quattro ruote dovrebbero almeno accettare l'idea di abbandonare la zona di conforto del successo. Un successo che si riflette in una quota di mercato mondiale dell'80 per cento e che le marche premium tedesche spacciano come risultato di una forte concorrenza in Germania. Almeno ora abbiamo appurato che non è vero. Ma quale insegnamento possiamo trarre? 1. L'abuso di potere in economia non è l'eccezione ma la regola. 2. Chi aggira la concorrenza non è pronto ad affrontarla. 3. Troppa deregulation non fa bene all'economia. Solo pochi ne traggono beneficio.

**Martin Neff, Economista capo di Raiffeisen**

### Importanti note legali

#### Esclusione di offerta

I contenuti della presente pubblicazione vengono forniti esclusivamente a titolo informativo. Essi non costituiscono dunque né un'offerta agli effetti di legge né un invito o una raccomandazione all'acquisto, ovvero alla vendita, di strumenti di investimento. La presente pubblicazione non rappresenta né un annuncio di quotazione né un prospetto di emissione ai sensi dell'art. 652a o dell'art. 1156 CO. Le condizioni complete applicabili e le avvertenze dettagliate sui rischi relativi a questi prodotti sono contenute nel rispettivo prospetto di quotazione. A causa delle restrizioni legali in singoli paesi, tali informazioni non sono rivolte alle persone la cui nazionalità o il cui domicilio si trovi in un paese in cui l'autorizzazione dei prodotti descritti nella presente pubblicazione sia soggetta a limitazioni.

La presente pubblicazione non ha lo scopo di offrire all'investitore una consulenza in materia d'investimento e non deve essere intesa quale supporto per le decisioni d'investimento. Gli investimenti qui descritti dovrebbero essere effettuati soltanto dopo un'adeguata consulenza Clientela privata e/o dopo l'analisi dei prospetti informativi di vendita vincolanti. Decisioni prese in base alla presente pubblicazione avvengono a rischio esclusivo dell'investitore.

#### Esclusione di responsabilità

Raiffeisen Svizzera società cooperativa intraprenderà tutte le azioni opportune atte a garantire l'affidabilità dei dati presentati. Raiffeisen Svizzera società cooperativa non fornisce tuttavia alcuna garanzia relativamente all'attualità, all'esattezza e alla completezza delle informazioni contenute in questa pubblicazione.

Raiffeisen Svizzera società cooperativa non si assume alcuna responsabilità per eventuali perdite o danni (diretti, indiretti e consecutivi), causati dalla distribuzione della presente pubblicazione o dal suo contenuto oppure legati alla sua distribuzione. In particolare, non si assume alcuna responsabilità per le perdite derivanti dai rischi intrinseci ai mercati finanziari.

#### Direttive per la salvaguardia dell'indipendenza dell'analisi finanziaria

La presente pubblicazione non è il risultato di un'analisi finanziaria. Le «Direttive per la salvaguardia dell'indipendenza dell'analisi finanziaria» dell'Associazione Svizzera dei Banchieri (ASB) non trovano pertanto applicazione in questa pubblicazione.