

ROSA LUXEMBURG STIFTUNG
UFFICIO DI BRUXELLES

TOBIAS HAAS
HENDRIK SANDER



LA LOBBY
EUROPEA DELL'AUTO
UN'ANALISI CRITICA SULL'IMPATTO
DELL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

A PROPOSITO DEGLI AUTORI

Tobias Haas

Tobias Haas è dottore in scienze politiche e insegna all'Università libera di Berlino (Freie Universität Berlin) e all'Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) di Potsdam. In particolare si occupa delle tematiche legate alla rivoluzione dei trasporti ancora irrealizzata e ai cambiamenti strutturali nella regione della Lusazia, in Europa centrale. È un ciclista convinto e usa l'auto soltanto se non ci sono altre possibilità.

Hendrik Sander

Hendrik Sander, anche lui politologo, ha conseguito un dottorato su capitalismo verde e svolta energetica e vive a Potsdam. È specializzato in politica energetica, politica sanitaria, mutamenti socio-ecologici e movimenti sociali ed è egli stesso un membro attivo di diversi movimenti. Non possiede un'automobile e non prende mai l'aereo.

ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG

La Rosa-Luxemburg-Stiftung è un'organizzazione senza scopo di lucro vicina al partito tedesco "Die Linke" (partito di sinistra). Il lavoro del nostro ufficio a Bruxelles s'inscrive nel contesto della crisi dell'attuale sistema politico ed economico.

La nostra azione, forte della cooperazione con altre organizzazioni nel mondo, si concentra sulla partecipazione democratica e sociale, il rafforzamento dei gruppi svantaggiati, e le alternative di sviluppo economico e sociale. Le nostre attività internazionali hanno come scopo favorire la formazione politica con il supporto di analisi accademiche, eventi pubblici e progetti realizzati in collaborazione con i nostri partner.

Il nostro obiettivo principale è contribuire a un sistema mondiale più equo fondato sulla solidarietà internazionale e giustizia sociale.

www.rosalux.eu

INDICE DEI CONTENUTI

Introduzione	4
Lobby nell'UE: espressione dei rapporti di forza sociali	6
Istituzioni e portatori di interesse della politica europea dei trasporti	9
Il complesso politico-auto-industriale	11
Lobby in azione: i valori limite di CO₂ per il parco macchine	16
Lotta per i primi valori limite vincolanti (2007–2009)	17
Battaglia tra lobby per la concreta attuazione degli obiettivi (2012–2014)	18
Atto terzo: il progetto della Commissione per gli obiettivi 2030	19
La risposta del Parlamento europeo e del Consiglio dei Ministri circa gli obiettivi 2030	20
Il potere delle lobby impedisce la rivoluzione dei trasporti	22
Strategie per una rivoluzione socio-ecologica dei trasporti	24
Bibliografia	28

INTRODUZIONE

La storia dell'Unione europea (UE) è spesso presentata come una storia di pace e di prosperità economica. Tuttavia, può essere espressa anche in termini di rapida crescita del settore dei trasporti, che è sotto il fermo controllo del capitalismo fossile. Nel cuore di questo modello di mobilità che porta alla distruzione dell'ecosistema c'è il motore a combustione interna (Candeias et al. 2011; Balsmeyer/Knierim 2018; Haas 2018).

Basta guardare il bilancio delle emissioni di gas serra per rendersene conto: nel 2015 circa il 25% delle emissioni complessive nell'UE era imputabile al settore dei trasporti. Anche se i costruttori automobilistici hanno promesso fin dal 1998 di ridurre le emissioni di gas serra, tale impegno volontario non ha portato a una loro riduzione. Per questo motivo l'UE ha deciso dapprima di fissare una soglia limite vincolante per il parco macchine pari a 95 grammi di CO₂ al chilometro per il 2021 e successivamente, alla fine del 2018, che le emissioni dei nuovi veicoli dovranno scendere mediamente del 37,5% entro il 2030. Pur trattandosi di un successo per i difensori dell'ambiente, dette decisioni sono ancora molto al di sotto degli obiettivi dell'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici (2015) in base ai quali il riscaldamento globale dovrebbe essere limitato a 1,5 gradi Celsius.

La crescita del traffico non si limita a riscaldare l'atmosfera terrestre. Le emissioni di polveri fini e di ossido di azoto dei motori a combustione interna danneggiano gravemente la salute umana. Il cosiddetto Dieselpgate ha rivelato che i gruppi automobilistici hanno manipolato i software dei veicoli a gasolio in modo che le analisi effettuate nei laboratori sulle emissioni di polveri fini e di ossido di azoto giungessero a risultati di gran lunga inferiori a quelli riscontrabili effettivamente nella circolazione stradale. Mentre negli Stati Uniti i tribunali hanno condannato la Volkswagen, in particolare, a pagare risarcimenti per miliardi, nell'UE i politici hanno finora trattato l'industria automobilistica con i guanti di velluto.

Le automobili continuano a emettere enormi quantità di inquinanti tossici e la politica non intraprende alcun passo effettivo, in gran parte per via del potere economico e dell'attività di lobby politica dei gruppi automobilistici. Volkswagen e gli altri costruttori sono tra le imprese più potenti dell'Unione europea, da decenni legate strettamente alle istituzioni dell'Unione e in grado di influenzarne pesantemente la politica. Sinora, i costruttori automobilistici hanno ostacolato l'implementazione di efficaci misure di protezione dell'ambiente e connesse al clima nel settore europeo dei trasporti.

Ciononostante, rischiano di perdere una possibilità di cambiamento epocale. Da anni è in aumento l'importanza di forme alternative di trazione, quali le batterie dei veicoli elettrici, di nuovi servizi a favore della mobilità come il car-sharing e dell'interconnessione di varie modalità di trasporto. Nel frattempo, si stanno perfino sperimentando le automobili senza conducente (PwC 2017/2018; Daum 2018). In prima linea troviamo qui gruppi come Tesla, Apple, Google o il cinese BYD. Anche i costruttori tradizionali investono nel frattempo miliardi in nuove tecnologie, ma allo stesso tempo cercano di difendere quanto più a lungo possibile il vecchio modello aziendale basato sul motore a combustione interna, finora con un certo successo.

Sia che i grandi gruppi automobilistici riescano a conservare la vecchia scena automobilistica grazie alla loro capacità di lobby, sia che a medio termine le nostre strade siano percorse da grandi quantità di automobili elettriche a guida autonoma, entrambi gli scenari sono insufficienti per soddisfare le esigenze di una rivoluzione dei trasporti in senso socio-ecologico, che dovrebbe invece basarsi sulla sostituzione dell'automobile con mezzi pubblici, sull'eliminazione del traffico e infine sulla ristrutturazione delle aree abitative e degli orari di lavoro (Balsmeyer/Knierim 2018; MISEREOR/Brot für die Welt/Powershift 2018; Haas 2018). In che modo gli attori politici di sinistra possono contribuire a raggiungere valori limite ambiziosi, accelerando la fine del motore a combustione interna? E ancora, in che modo possono impedire che la rivoluzione dei trasporti si fermi alle auto smart ed elettriche? La prima condizione per conseguire tali risultati è l'analisi dell'enorme potere lobbistico del capitale automobilistico nell'UE, per poi elaborare le strategie necessarie per spezzarlo.

A blurred night photograph of city lights, likely from a car or a moving camera. The lights are out of focus, creating a bokeh effect. There are several bright yellow and white lights, possibly streetlights or building lights, and some red lights, possibly traffic lights or car taillights. The background is a dark blue night sky.

**LOBBY
NELL'UE: ESPRESSIONE
DEI RAPPORTI DI FORZA
SOCIALI**

ALTER-EU, che riunisce numerose organizzazioni della società civile, definisce *corporate capture* il fenomeno che consiste nella capacità dell'economia di influenzare la legislazione dell'UE a proprio vantaggio (ALTER-EU 2018). Non si tratta soltanto di interventi puntuali ma, anzi, nel tempo sono nati rapporti stabili e a lungo termine tra le istituzioni dell'Unione europea e i rappresentanti del capitale. Questi intervengono in tutte le fasi del processo decisionale politico: dalla definizione dell'agenda all'attuazione delle politiche passando per la legislazione vera e propria. Per loro è un vantaggio che nella legislazione dell'Unione la materia sia spesso complessa e che il pubblico non sia praticamente in grado di comprendere i processi politici.

La dimostrazione sta nelle cifre: a Bruxelles operano da 15.000 a 30.000 lobbisti, ossia da 20 a 40 per ciascun eurodeputato. Di questi soltanto il 12,5% difende gli interessi dei lavoratori dipendenti, i diritti umani o l'ambiente, mentre gli altri lavorano per il capitale. Sono circa 500 i gruppi transnazionali e circa 1.500 le unioni imprenditoriali che dispongono di un ufficio nella capitale europea. A questi si aggiungono innumerevoli studi legali, agenzie PR, società di consulenza e gruppi di riflessione che normalmente lavorano per le imprese. Si arriva addirittura ai cosiddetti *front groups* – organizzazioni di facciata che pretendono di essere neutrali o perfino di sostegno ai cittadini ma che, in realtà, fanno attività di lobby nell'interesse dei loro committenti (Eberhardt 2012). È dunque vero, come suggerisce ALTER-EU, che l'intera UE sia stata "presa in ostaggio" dalle imprese?

Per spiegare l'attività di lobby dell'industria automobilistica è importante capire il carattere dell'UE. Si tratta di una forma particolare di statalismo capitalista: l'influenza descritta, esercitata dai gruppi, non significa che questi si infiltrino e corrompano dall'esterno un'UE di per sé neutrale, democratica e orientata al bene comune. D'altro canto, è altrettanto sbagliato assumere che le imprese manovrino i funzionari europei come marionette o che le istituzioni UE e i gruppi si siano fusi per diventare un'unica entità.

È più sensato definire l'UE come un "condensate of class forces" (addensamento dei rapporti di forza sociali), come sostiene il teorico dello Stato Nicos Poulantzas (Poulantzas 2002). Gli interessi degli attori sociali e le loro discussioni sono cristallizzati nelle istituzioni dell'UE, trasformando l'Unione in una *forma coagulata dei conflitti sociali*. Allo stesso tempo, nel capitalismo le istituzioni statali godono sempre di una *certa autonomia* nei confronti delle singole associazioni di difesa degli interessi. Elaborano i conflitti sociali in modo specifico, tale da privilegiare sistematicamente gli interessi dei gruppi capitalistici. Le diverse varianti dell'atti-

vità di lobby costituiscono un esempio concreto di come si iscrivano negli apparati dell'UE gli interessi delle società.

La particolarità delle istituzioni UE rispetto agli Stati membri consiste nel fatto che dispongono di un'autonomia inferiore e di una *selettività strategica* (Jessop 2010) ancora più forte nei confronti dei gruppi imprenditoriali dominanti. Mentre i gruppi di capitale si appoggiano essenzialmente agli organi esecutivi tecnocratici della Commissione, praticamente incontrollabili democraticamente, altri interessi sociali sono per lo più rappresentati in seno a un Parlamento relativamente debole (Eberhardt 2012). Caratteristica della governance nell'UE è anche la flessibilità degli attori di potere che portano avanti i propri interessi passando dal livello locale al regionale, nazionale e sovranazionale. Queste caratteristiche si ritrovano anche nella politica dei trasporti.

ISTITUZIONI E PORTATORI DI INTERESSE DELLA POLITICA EUROPEA DEI TRASPORTI

All'interno della Commissione europea la competenza per la politica dei trasporti è suddivisa tra diversi Commissari e Direzioni generali (DG). I principali sono:

- > la DG Mobilità e trasporti (MOVE);
- > la DG Clima (CLIMA);
- > la DG Mercato interno, industria, imprenditoria e PMI (GROW);
- > la DG Ambiente (ENV).

Nel Parlamento europeo è la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) a occuparsi della maggior parte delle questioni legate alla politica dei trasporti. Spesso però la guida è demandata alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (ENVI) o alla commissione per i problemi economici e monetari (ECON). A livello governativo gli Stati membri dell'UE sono normalmente rappresentati nel consiglio Trasporti, telecomunicazioni ed energia (TTE). Non di rado, tuttavia, certe questioni inerenti alla politica dei trasporti vengono affrontate dai Consigli dei Ministri dell'economia (il consiglio Ecofin) o dell'ambiente (il consiglio ENVI). Le decisioni importanti sono prese nella maggior parte dei casi nel quadro della cosiddetta 'procedura di trilogò', che si verifica quando la Commissione, il Parlamento e il Consiglio – ovvero le parti di queste istituzioni che hanno responsabilità in materia – si accordano su una decisione comune.

Le discussioni in materia di politica dei trasporti si strutturano perlopiù lungo la classica linea di conflitto tra la rappresentanza degli interessi industriali da un lato e le associazioni ambientaliste e di tutela dei consumatori dall'altro. Mentre queste ultime si esprimono a favore di limiti di emissioni rigidi e di direttive che prevedano sanzioni, l'industria automobilistica favorisce essenzialmente gli impegni volontari o la definizione di valori limite molto vaghi e poco ambiziosi.

Sotto il profilo della dimensione degli apparati di lobby, la parte del capitale è decisamente superiore a quella degli attori ecologici. Se poi si mettono a confronto le lobby automobilistiche dei grandi paesi produttori di veicoli, possiamo constatare un chiaro predominio del capitale tedesco. A Bruxelles i 10 principali gruppi e associazioni automobilistici hanno una settantina di lobbisti e spendono ogni anno 20 milioni di euro. La metà di questo importo (10 milioni di euro) proviene dalla sola industria automobilistica tedesca, che impiega circa 50 dei suddetti lobbisti (Katzemich 2018).

È anche importante conoscere le diverse strategie a lungo termine dei costruttori automobilistici europei per capire il loro comportamento nei conflitti politici: la forza di BMW, Daimler e anche Volkswagen si trova nella fascia alta del mercato. Costruiscono automobili particolarmente costose, veloci, pesanti e pertanto inquinanti. Per questo vogliono rallentare il passaggio all'auto elettrica e conservare il più a lungo possibile il mercato per i loro diesel inquinanti. Altri paesi invece si dirigono con decisione verso un mondo automobilistico post combustibili fossili. Paesi come la Danimarca, il Belgio e i Paesi Bassi hanno fissato obiettivi nazionali in base ai quali, nel giro di 10 o 20 anni, i veicoli nuovi venduti non possano essere equipaggiati di motori a combustione interna. Entro il 2040, il governo francese – in accordo con la sua industria automobilistica – intende vietare nuovi veicoli a benzina o diesel (T&E 2018b).

- > L'associazione dell'industria automobilistica tedesca (VDA)¹ rappresenta gli interessi dei costruttori tedeschi (BMW, Daimler, Volkswagen, Opel) e dell'indotto (Bosch, Continental, ZF ecc.). Per le sue attività a Bruxelles nel solo 2017, il budget dell'associazione era di 2,5 milioni di euro. Il già citato profilo di specializzazione dei costruttori automobilistici tedeschi implica che l'associazione mantiene una posizione particolarmente reazionaria.
- > A livello europeo è l'Associazione dei costruttori europei di autoveicoli (ACEA)² a difendere gli interessi di tutti i produttori. Il suo budget annuale supera i 2 milioni di euro.

Di fronte alla lobby dell'industria troviamo associazioni ambientaliste che dispongono di risorse decisamente inferiori. Nel settore dei trasporti la più attiva è l'ONG generale Trasporti & Ambiente/Transport & Environment (T&E)³ che vanta 53 associazioni membri e dispone di un personale costituito da circa 30 collaboratori per l'intera gamma di attività legate alla politica dei trasporti.

1 Verband der Automobilindustrie: www.vda.de/en

2 European Automobile Manufacturers' Association: www.acea.be

3 Transport & Environment: www.transportenvironment.org



**IL COMPLESSO
POLITICO-AUTO-
INDUSTRIALE**

Nel corso degli anni la lobby automobilistica ha intessuto una fitta rete di contatti con le istituzioni dell'UE (Bandelow / Kundolf / Lindloff 2014). Il potere politico di Volkswagen e Renault e degli altri marchi si basa essenzialmente sulla loro importanza economica. Nella sola Germania sono circa 800.000 i dipendenti delle industrie automobilistiche. In molti membri stati dell'UE l'industria automobilistica e il relativo indotto rappresentano un settore essenziale. Questo potere economico spiega perché i costruttori automobilistici incontrino un tale successo con le loro attività di lobby (Katzemich 2018). Va però notato che vi sono vari modi per esercitare influenza e stabilire contatti:

- > Lo strumento più evidente dell'attività di lobby è costituito soprattutto dagli *incontri* tra i rappresentanti dell'industria automobilistica e quelli dell'UE. Il registro dell'UE per la trasparenza rivela quante volte i lobbisti europei dell'industria automobilistica abbiano presentato le loro rivendicazioni ai decisori politici. Dalla fine del 2014, l'ACEA ha incontrato 91 volte Commissari e Direttori Generali dell'UE. Sessanta incontri sono stati condotti da Volkswagen. Se consideriamo i 15 operatori più attivi del settore automobilistico possiamo vedere che i gruppi tedeschi e la VDA hanno avuto un numero di colloqui equivalente a quello degli altri 10 operatori messi insieme (Katzemich 2018). E questa è soltanto la punta dell'iceberg lobbistico: infatti il registro dell'UE riporta soltanto gli incontri con i massimi rappresentanti dell'Unione europea, ma non la moltitudine di colloqui informali con innumerevoli eurocrati.
- > Una particolarità dell'UE è il forte coinvolgimento degli attori economici in tutti i processi politici. Ciò non è dovuto soltanto all'impostazione neoliberale, ma anche al numero relativamente ridotto dei suoi funzionari (circa 32.000), per cui dipende da esperti esterni. A tal fine, vengono istituiti *forum di discussione tecnica a lungo termine*. Il formato principale è costituito dai circa 1.000 *gruppi di esperti* della Commissione. All'inizio di un iter legislativo, i loro membri elaborano una linea di massima per le politiche in oggetto, che solitamente viene seguita dalla Commissione. I gruppi, ai quali possono partecipare anche attori sociali, sono spesso dominati dai rappresentanti del capitale (Eberhardt 2012).

L'ACEA è rappresentata in 18 gruppi di esperti. Nel 2005 l'allora Commissario per l'industria, Günter Verheugen del Partito socialdemocratico di Germania (SPD), e l'allora presidente del consiglio d'amministrazione Volkswagen nonché presidente ACEA, Bernd Pischetsrieder, istituirono la

piattaforma *CARS 21* (Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century (quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo)). Un'occhiata ai suoi membri evidenzia il dominio dell'industria automobilistica: i costruttori più importanti e le loro associazioni occupavano sette seggi. Da parte dell'UE c'erano tre Commissari e due deputati filo industriali. V'erano inoltre singoli ministri di paesi con forte presenza dell'industria automobilistica. Per la società civile presenziavano soltanto due organizzazioni. Questo chiarisce l'obiettivo di *CARS 21*: indirizzare le politiche UE verso una crescita della competitività dell'industria automobilistica europea (CEO/FoE Europe s. a.; Katzemich 2018).

Ufficialmente la piattaforma ha concluso i lavori nel 2012. Ma appena terminato sono nate le successive versioni *CARS 2020* e, più tardi, *GEAR 2030*⁴, praticamente identiche all'originale. Ad esempio, il 90 per cento dei 61 membri di *GEAR 2030* ha legami con gli interessi dei gruppi industriali (CEO 2017).

- > Analogamente ai gruppi di esperti esistono i cosiddetti *intergruppi* che gravitano intorno al Parlamento europeo. Alcuni di essi sono registrati presso il Parlamento, altri hanno carattere informale. Tutti hanno in comune lo scopo di riunire lobbisti ed eurodeputati di tutti i pertinenti gruppi parlamentari per mantenere contatti stretti tra economia e politica (Eberhardt 2012). Il *Forum for Mobility and Society* (FMS) è considerato la roccaforte della lobby automobilistica, ma trattandosi di un gruppo informale, di questa piattaforma si sa poco. Tra i cofondatori troviamo l'ACEA e tra i membri c'è BMW. Cinque membri parlamentari su dieci partecipano anche alla commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo e si sono ripetutamente impegnati affinché le politiche dell'UE fossero modificate a vantaggio dei produttori (CEO 2015).
- > Le *interconnessioni personali* costituiscono un'altra forma volta ad associare a lungo termine attori economici e statali, nonché uno dei numerosi meccanismi che tengono in vita le reti informali della classe dominante, prevalentemente maschili e bianchi (Eberhardt 2012, 116). La metafora dell'*effetto porta girevole* illustra il fenomeno in base al quale i funzionari che hanno maturato una lunga esperienza nel capitale assumono spesso

4 GEAR 2030 sta per "High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union" (Gruppo ad alto livello per la competitività e la crescita sostenibile dell'industria automobilistica nell'Unione Europea).

posizioni di rilievo in apparati dello Stato. Ancora più spesso, i politici che hanno terminato il loro mandato passano al mondo economico. Questo permette alle imprese e alle associazioni di comprarsi preziose conoscenze interne e un accesso diretto al sistema politico.

Prima di assumere la posizione nelle lobby dei gruppi automobilistici tedeschi, la maggior parte di loro ricopriva funzioni influenti in Germania o nell'UE. Uno dei più noti ad avere *cambiato campo* è Matthias Wissmann. Negli anni 1990 era Ministro federale dei Trasporti nel governo di Helmut Kohl e pertanto collega di gabinetto di Angela Merkel, che all'epoca era Ministra dell'Ambiente. Dal 2007 al 2018 è stato presidente della VDA e come tale si è ripetutamente servito dello stretto contatto con la Cancelliera federale Merkel per proteggere i produttori tedeschi di automobili da vincoli regolamentari a livello nazionale ed europeo (Greenpeace 2016, 7; Katzemich 2018).

- > Un altro tipo di interconnessione personale è costituito *dai secondi lavori o dalle doppie funzioni* dei politici. Molti eurocrati si ritrovano sul libro paga di società di lobby e grandi gruppi in qualità di consulenti o altra mansione. Un tipico *doppiogiochista* è Sigmar Gabriel (SPD). Nel periodo in cui era Presidente dei Ministri della Bassa Sassonia (1999–2003) era anche ex ufficio membro del consiglio di vigilanza di Volkswagen. Successivamente, nella sua qualità di leader dell'opposizione nel Parlamento del Land Bassa Sassonia, ha creato la società di consulenza *Communication, Network, Service* (CoNeS). Per un'attività di consulenza ha ricevuto da Volkswagen 130.000 euro. L'allora presidente ACEA Bernd Pischetsrieder lo aveva incaricato di attivarsi contro i valori limite delle emissioni previsti dall'UE. Nel 2005, come Ministro Federale dell'Ambiente designato, ha ottenuto che il nuovo Governo facesse propria la posizione dell'ACEA in materia di regolamentazione delle emissioni (Greenpeace 2016, 30).

Le organizzazioni di difesa dell'ambiente e dei consumatori hanno al contrario una posizione debole in seno alla politica dei trasporti dell'UE. Non soltanto hanno un peso politico inferiore, ma dispongono anche di meno risorse per la loro attività di lobby. L'ONG T&E era rappresentata almeno temporaneamente in seno all'influente gruppo di esperti CARS 21. Non è un fatto scontato: spesso i gruppi comprendono soltanto funzionari del capitale. In tal caso le ONG devono lottare per un posto in fondo al tavolo tra lobbisti e burocrati denunciando pubblicamente la

loro esclusione. Le ONG possono in parte compensare la debolezza del loro potere di lobby con il proprio riconoscimento ufficiale. Se riescono a bollare le attività illecite dell'industria automobilistica con l'aiuto dei media e a rendere pubblica la loro controanalisi, possono esercitare pressioni sulle istituzioni dell'UE.

Lobbisti dell'industria automobilistica e difensori dell'ambiente hanno legami diversi con le istituzioni dell'UE, le quali esprimono una *selettività strategica* a vantaggio degli attori sociali che preferiscono. Tutti i Commissari per l'industria e la loro Direzione generale (GROW) hanno difeso sistematicamente gli interessi del capitale automobilistico che è anche in grado, con il suo imponente apparato lobbistico, di agire in modo flessibile sugli altri Commissari. Al contrario le Direzioni generali Ambiente (ENV) e Azione per il clima (CLIMA) sostengono piuttosto le posizioni delle ONG. Quando si tratta di regolamentare i veicoli a motore, il Commissario per l'Ambiente è spesso in contrasto con il Commissario per l'Industria.

Nel Parlamento europeo si ritrova una situazione analoga. La commissione ECON protegge l'industria automobilistica mentre la maggior parte della commissione ENVI difende le rivendicazioni degli attori ecologici. Le organizzazioni come T&E possono rivolgersi soprattutto ai responsabili della politica ambientale – anche oltre i limiti dei gruppi parlamentari. Gli organi esplicitamente responsabili della politica dei trasporti (DG MOVE, la commissione TRAN e il consiglio TTE) non hanno un ruolo centrale in molti contrasti legati all'industria automobilistica. In generale, hanno una posizione meno rigida dei dipartimenti competenti per l'economia o l'ambiente, ma tendenzialmente sono anch'essi dalla parte delle industrie.



**LOBBY IN AZIONE:
I VALORI LIMITE DI CO₂
PER IL PARCO MACCHINE**

La lobby dell'auto dispone di molti canali e di numerosi alleati negli apparati UE per perseguire i propri interessi. Questo risulta evidente in diversi contrasti in merito alla regolamentazione politica dell'industria automobilistica. Un esempio particolarmente importante è quello dei valori limite di CO₂ per il parco macchine, vale a dire la fissazione di un limite superiore per le emissioni medie dei veicoli nuovi venduti dai costruttori automobilistici. Da un lato questi valori influiscono sull'efficienza del motore a combustione interna, dall'altro hanno anche effetto sull'intensità dell'impegno in relazione all'immissione sul mercato di auto elettriche e di altre forme alternative di trazione. Le discussioni politiche in merito rivelano come l'industria automobilistica – e in particolare i costruttori tedeschi – continui a tentare di indebolire e rinviare gli obiettivi, e come le associazioni ambientaliste e i loro interlocutori all'interno delle istituzioni lottino per ottenere valori limite ambiziosi. Uno studio di Felix Nowack e Benjamin Sternkopf (2015) descrive i contrasti in materia di valori limite di emissione per il parco macchine, fino al 2014.

LOTTA PER I PRIMI VALORI LIMITE VINCOLANTI (2007–2009)

Dopo aver riconosciuto, all'inizio del 2007, che gli impegni volontari dei costruttori automobilistici erano rimasti lettera morta, la Commissione europea annunciò che la sua nuova strategia avrebbe comportato l'emanazione di un regolamento vincolante. Il fatto che la Commissione, nella sua dichiarazione, facesse espressamente riferimento a una relazione del gruppo CARS 21 (v. sopra) del 2006 rendeva già evidente quale sarebbe stata la direzione seguita. La lobby automobilistica era avvantaggiata dalla possibilità di accedere direttamente ai Commissari in una fase molto precoce e dal fatto che questi richiedessero la *competenza tecnica* dell'industria anche per la valutazione d'impatto. La lobby ecologista era invece esclusa dalla definizione dell'agenda. Nel dicembre 2007 la Commissione presentò poi la sua proposta di regolamento che, pur facendo concessioni di lieve entità alla parte ambientale, sostanzialmente soddisfaceva la parte del capitale.

In seguito, però, la falange dell'industria automobilistica europea si spezzò e l'ACEA perse la sua forza unificatrice. Il regolamento, infatti, avrebbe colpito i produttori tedeschi, particolarmente forti nella fascia alta del mercato, in modo molto più pesante della concorrenza francese e italiana. Insieme con la VDA essi si avvalsero dunque di attività di lobby interne al Governo federale, sfruttando gli stretti contatti che avevano con la Cancelliera Angela Merkel, con il Ministro dell'Ambiente Sigmar Gabriel e con il Ministro dei Trasporti Wolfgang Tiefensee,

che si impegnarono nella difesa dei costruttori automobilistici. Gabriel accusò la Commissione di aver scatenato una guerra della concorrenza tra l'industria automobilistica tedesca e quelle francese e italiana (Tagesschau.de 2007).

Nel corso di un vertice bilaterale nel giugno 2008, si arrivò a una prova di forza tra i due più importanti protagonisti, Germania e Francia. La parte tedesca riuscì a ottenere concessioni importanti per la sua industria automobilistica. Le ONG ambientali tentarono di impedire un ulteriore indebolimento del regolamento attraverso la commissione ENVI del Parlamento europeo, ma la successiva procedura di trilogo non lo permise, e il regolamento 443/2009 del 23 aprile 2009 portava chiaramente la firma tedesca. Nel 2015 le nuove immatricolazioni non potevano superare in media i 130 grammi di CO₂ al chilometro, che dovevano scendere a 95 grammi nel 2020 (il cosiddetto obiettivo 2020). Inoltre, veniva assegnato a ogni società un limite di emissioni individuale in funzione del peso medio dei veicoli nuovi. I costruttori di auto pesanti erano ricompensati con il permesso di emettere maggiori quantità di gas serra. Pur essendo d'accordo con gli obiettivi, le associazioni ambientaliste lottarono invano contro una serie di scappatoie e per un'applicazione più rigida. I valori indicati non creano problemi insuperabili alla maggior parte dei costruttori automobilistici. La misura non ha comportato sfide che trascendessero lo sviluppo tecnologico nello scenario "business as usual".

BATTAGLIA TRA LOBBY PER LA CONCRETA ATTUAZIONE DEGLI OBIETTIVI (2012-2014)

Nel regolamento 443/2009 la Commissione si impegnava a presentare entro la fine del 2012 una proposta per l'attuazione concreta dell'obiettivo 2020. Nelle relative discussioni, rimase invariato lo *squilibrio strutturale dei rapporti di concorrenza* tra lobby dell'auto e lobby ambientaliste (Nowack / Sternkopf 2015, 52). La proposta della Commissione non soltanto fu preceduta da un nuovo documento strategico di orientamento redatto dal gruppo CARS 21, ma i dirigenti delle lobby tedesche intervennero presso i loro alleati degli apparati statali tedeschi ed europei al fine di indebolire l'impatto del regolamento.

Dopo una serie di colloqui riservati con le lobby, alcuni funzionari del Ministero federale per l'Economia si rivolsero al loro capo Philipp Rösler, del Partito liberale democratico (FDP), che prese contatto con il Commissario europeo per l'energia Günther Oettinger dell'Unione cristiano-democratica tedesca (CDU). Parallelamente, il 5 luglio 2012 l'amministrato delegato della Volkswagen Martin Winterkorn scrisse una lettera a Oettinger, il quale impose alla Commissaria europea per il

clima Connie Hedegaard una serie di concessioni a favore dell'industria automobilistica (Greenpeace 2016, 24). Anche l'amministratore delegato della Fiat Sergio Marchionne riuscì a sensibilizzare il Commissario per l'industria Antonio Tajani (un italiano) riguardo alle preoccupazioni dell'industria automobilistica. L'11 luglio, la Commissione approvò così una versione edulcorata della proposta di regolamento. Il giorno successivo, Oettinger trasmise una lettera di risposta a Winterkorn riferendo che la missione era stata compiuta (Gammelmin / Cáceres / Bigalke 2015). Quando poi la critica accese l'opinione pubblica, il presidente della VDA Matthias Wissmann protestò Oettinger. Nessuna sorpresa perché entrambi facevano parte del cosiddetto *Patto andino* tedesco (*Andenpakt*), una 'rete di vecchi compagni' della CDU (Greenpeace 2016, 24).

Il 24 giugno, l'annuncio da parte dei rappresentanti UE di aver raggiunto un accordo nella procedura di trilatero innescò una frenetica attività presso i gruppi tedeschi, che riuscirono a indurre all'azione un alleato importante, il Presidente dei ministri bavarese Horst Seehofer. Questo chiamò immediatamente Merkel. Per chiederne l'appoggio, le scrisse anche il presidente VDA Wissmann. Ebbe successo: nei giorni successivi la Cancelleria telefonò agli altri Governi. La decisione del Consiglio dei Ministri sul compromesso, prevista per il 27 giugno, era considerata una pura formalità, ma Merkel convinse l'irlandese Enda Kenny, capo di governo del paese che all'epoca presiedeva il Consiglio europeo, a ritirare il punto dall'ordine del giorno (Brühl 2013; Lamparter / Pinzler / Tatje 2013; Greenpeace 2016, 19). Dalla crisi finanziaria, l'Irlanda dipende dalle garanzie di credito della Germania. Pochi mesi dopo BMW espresse la propria riconoscenza alla CDU con un'offerta generosa. Soltanto il 29 novembre fu possibile trovare un nuovo compromesso, ufficialmente approvato nel febbraio 2014, e in cui, tra l'altro, l'obiettivo 2020 veniva rinviato al 2021 (T&E 2018a).

ATTO TERZO: IL PROGETTO DELLA COMMISSIONE PER GLI OBIETTIVI 2030

Nel 2017, la Commissione europea presentò una nuova proposta di come intendesse fissare i valori limite di emissione per il parco macchine all'orizzonte del 2025 e del 2030. Secondo T&E, per rispettare l'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, nel 2030 i nuovi veicoli avrebbero dovuto emettere almeno il 60% di CO₂ in meno rispetto al 2021. Jos Delbeke, Direttore generale della DG CLIMA dell'UE, spiegò alla T&E che la Commissione intendeva integrare nel regolamento una quota fissa di *automobili a emissione zero* (T&E 2017). A prescindere da questo,

ancora una volta il progetto era chiaramente ispirato dalla VDA, in particolare l'idea di non fissare per il 2030 un obiettivo assoluto, ma soltanto percentuale. La VDA considerava realistica una percentuale del 20% al massimo, ma la minacciata quota di auto elettriche era percepita come una spina nel fianco.

Poiché la Cancelliera Merkel si trovava nel pieno delle discussioni per la formazione di un governo di coalizione, il 26 ottobre 2017 il presidente della VDA Wissmann contattò Martin Selmayr, capo gabinetto del Presidente della Commissione europea Jean-Claude Juncker. L'obiettivo? Evitare che l'UE sanzionasse i costruttori automobilistici che non rispettavano le quote di auto elettriche. Contemporaneamente, i ministeri tedeschi competenti si rivolsero a Günther Oettinger, nel frattempo diventato Commissario al Bilancio, che intervenne nuovamente presso i colleghi della Commissione per gli aspetti di loro competenza. Lo stesso Ministro degli Esteri Sigmar Gabriel non si lasciò sfuggire l'occasione di fare pressioni su Juncker. Alla fine, la Commissione rinunciò a imporre quote per le auto elettriche. Tuttavia, i tedeschi non riuscirono a sovvertire l'obiettivo intermedio 2025 (Becker / Schult / Traufetter 2017; Götze 2017; Hucko 2017).

L'8 novembre 2017, i commissari presentarono la loro proposta: entro il 2025 i nuovi veicoli di tutti i gruppi avrebbero dovuto emettere mediamente il 15% di CO₂ in meno, che sarebbe diventato il 30% entro il 2030. Inoltre, entro il 2025 avrebbero dovuto vendere il 15% di automobili a basse emissioni (elettriche o ad altra trazione alternativa), percentuale che sarebbe salita al 30% entro il 2030. Invece di sanzioni, la Commissione puntava a incentivi politici (Spiegel Online 2017). Mentre le associazioni ambientaliste come T&E si mostrarono deluse dalla proposta di regolamento, i costruttori automobilistici gioirono per l'anticipato regalo di Natale.

LA RISPOSTA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI CIRCA GLI OBIETTIVI 2030

Emerse una nuova speranza nel Parlamento europeo: Miriam Dalli (Malta), relatrice della commissione ENVI, si fece carico delle richieste delle associazioni ambientaliste. Nonostante un'attività massiccia di lobby da parte dell'industria, alla riunione della commissione ENVI del 10 settembre riuscì a riunire una maggioranza su obiettivi ambiziosi (Morgan 2018). Il 3 ottobre, il Parlamento europeo accolse gran parte delle proposte della sua commissione Ambiente: i costruttori automobilistici europei avrebbero dovuto ridurre le emissioni CO₂ dei loro veicoli nuovi del 20% entro il 2025 e del 40% entro il 2030. I veicoli a basse emissioni o

a emissioni zero dovrebbero rappresentare il 20% dei nuovi veicoli entro il 2025, e il 35% entro il 2030. A differenza della Commissione, il Parlamento europeo prevedeva inoltre pesanti sanzioni qualora i costruttori non avessero rispettato le quote (Spiegel Online 2018b). Quando la VDA e l'ACEA profetizzarono la fine dell'industria automobilistica europea, la Commissione si pose al fianco dell'industria, mettendo in guardia dalle possibili conseguenze della proposta presentata dalla commissione ENVI. Le organizzazioni di difesa dei consumatori e dell'ambiente come T&E accolsero invece con favore la decisione del Parlamento, pur affermando che non sarebbe stata sufficiente per rispettare l'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici (T&E 2018e).

Fu quindi la volta del Consiglio europeo. Le diverse strategie a lungo termine dei Governi spiegano i negoziati diplomatici che avvennero dietro le quinte nelle settimane precedenti alla riunione del Consiglio. Mentre alcuni erano favorevoli a mantenere quanto più a lungo possibile il motore a combustione interna, altri prendevano misure concrete e decise a favore dell'auto elettrica. I fronti risultarono subito chiari: da un lato alcuni paesi automobilistici come Francia, Italia e Spagna, guidavano un gruppo formato da 19 paesi favorevoli a un obiettivo 2030 mediamente ambizioso che prevedesse almeno il 40%, rafforzando dunque la posizione del Parlamento. Dall'altro lato v'era un gruppo con a capo la Germania che comprendeva Romania, Bulgaria, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca, intenzionato a discutere sulla base dell'obiettivo del 30% proposto dalla Commissione. La Cancelleria tedesca fece un altro giro di telefonate ai diversi paesi per convincerli a lasciare l'alleanza avversaria (T&E 2018d; Zeit Online 2018a). Julia Poliscanova della T&E avvertì giustamente che non si doveva permettere alla Germania di tenere in ostaggio un intero continente per favorire la sua strategia fallimentare a favore del diesel (T&E 2018e).

Nel frattempo, la Ministra dell'Ambiente Svenja Schulze (SPD) si era dissociata dalla posizione frenante della Germania, esigendo anzi una riduzione del 50% per il 2030. I rappresentanti dell'industria, però, intervennero. Merkel richiamò la sua Ministra e il 25 settembre, alla giornata annuale dell'industria tedesca (*Tag der Deutschen Industrie*) organizzata dall'Associazione degli industriali tedeschi (BDI) si espresse inequivocabilmente a favore della posizione pro auto della Commissione. Schulze, costernata per il fuoco amico, gettò la spugna (Spiegel Online 2018a; Traufetter 2018).

Prima della riunione decisiva del Consiglio del 9 ottobre, dichiarò pubblicamente che avrebbe sostenuto la posizione tedesca per ordine governativo. Il suo peso nelle 14 ore di riunione maratona che seguirono fu comunque marginale. La Cancelleria telefonò nuovamente agli altri Governi per ribadire fino all'ultimo minuto la sua posizione pro auto. Alla fine, l'ago della bilancia a favore della Germania fu la Ministra dell'Ambiente austriaca Elisabeth Köstinger. In quel momento l'Austria aveva la presidenza del Consiglio europeo. Köstinger raggiunse un compromesso: il 35% nel 2030 – con una serie di eccezioni che annacquavano ulteriormente l'obiettivo (Pieper 2018) – e il 15% nel 2025. Nel 2030 i veicoli a basse emissioni o a emissioni zero venduti avrebbero dovuto essere il 30% del totale delle auto, tuttavia non erano previste sanzioni qualora i gruppi non avessero raggiunto la quota (Kafsack 2018).

Alla fine, il 17 dicembre, a conclusione di una maratona negoziale con procedura di trilogia durata 27 ore, Commissione, Parlamento e Consiglio dei Ministri si accordarono su un compromesso: entro il 2025 le emissioni di CO₂ avrebbero dovuto calare del 15% ed entro il 2030 del 37,5%. La parte dei veicoli a basse emissioni o a emissioni zero avrebbe dovuto raggiungere il 15% nel 2025 e il 35% nel 2030. Tuttavia, l'UE non soltanto aveva rinunciato a un meccanismo di sanzioni per detta quota di auto elettriche, ma permetteva anche alcune scappatoie (T&E 2018f; Zeit Online 2018b). A tutto ciò, negli anni recenti si aggiunse la manipolazione dei test da parte dei gruppi, per cui le emissioni reali superavano anche del 42% quelle dichiarate. È vero che nel settembre 2017 la Commissione introdusse una procedura di analisi più severa – il *World Light Duty Test Procedure* (WLTP) – ma già un anno dopo si vide che i costruttori potevano barare anche con questa. L'effetto reale della nuova soglia di valori potrebbe così risultare notevolmente indebolito (T&E 2018c).

Tutto sommato, comunque, le norme decise costituiscono un relativo successo per i difensori dell'ambiente, almeno per ora. Non bisogna però dimenticare che restano molto inferiori agli obiettivi di Parigi sui cambiamenti climatici. I gruppi devono costruire un numero ben maggiore di automobili elettriche ma questo non basta ad arrestare i cambiamenti climatici.

IL POTERE DELLE LOBBY IMPEDISCE LA RIVOLUZIONE DEI TRASPORTI

Il potere economico e l'attività di lobby politica del capitale automobilistico è un ostacolo fondamentale sulla via di una rivoluzione socio-ecologica dei trasporti in Europa. Anche più che a livello nazionale, la lobby automobilistica può infiltrare i propri interessi direttamente nei centri di potere dell'UE.

Lo dimostrano gli annosi dibattiti in materia di valori limite di emissioni di CO₂ per il parco macchine. Le associazioni e i gruppi automobilistici tengono regolari contatti con le istituzioni dell'UE, dominano in gruppi di esperti come CARS 21 e sfruttano le strette interconnessioni esistenti tra i lobbisti e gli eurocrati, riuscendo in tal modo, ripetutamente, a imporre bassi valori limite di CO₂ e a indebolire la normativa, oppure a rovesciare proposte di regolamento troppo ambiziose. Finora questo ha permesso loro di mantenere i requisiti a livelli poco incisivi, in modo da non doversi sforzare seriamente di superare i livelli di innovazione tecnologica a cui comunque tendono. Le organizzazioni di difesa dell'ambiente e dei consumatori si trovano invece in una posizione difficile, ma nonostante ciò riescono a conseguire qualche successo occasionale, utilizzando le attività di lobby e le critiche, rivolte pubblicamente, per ottenere un inasprimento graduale degli obiettivi in materia di CO₂. L'accordo recente sugli obiettivi per il 2025 e il 2030 deve senz'altro essere considerato una vittoria di tappa della lobby ecologica e dimostra che il potere dei gruppi automobilistici non è illimitato.

I negoziati sui valori limite di CO₂ conoscono anche un'altra linea conflittuale: diversi Stati membri dell'UE sono certamente disposti a imporre condizioni più restrittive – anche perché la loro industria automobilistica gode di vantaggi competitivi nel settore delle automobili a basse emissioni, e inoltre perché si prepara a un passaggio rapido all'auto elettrica. Dopo tutto, la crisi del clima viene percepita sempre più spesso come un problema da affrontare. Al contrario, i gruppi automobilistici tedeschi e il loro governo cercano di impedire con ogni mezzo la fissazione di obiettivi ambiziosi per conservare quanto più a lungo possibile i loro mangia-carburante inquinanti, ma redditizi. Purtroppo, i costruttori automobilistici della Germania godono di una posizione dominante nella lobby automobilistica europea, così come lo Stato tedesco ne gode all'interno dell'UE. È ben vero che non sono riusciti a vincere su tutta la linea, come al solito, quando si è trattato di fissare i valori limite più recenti, ma il loro ruolo frenante continua a essere abbastanza forte da ostacolare una politica ambiziosa in materia di clima. Per questo la politica dei trasporti europea non soltanto rimane molto al di qua degli obiettivi di Parigi sui cambiamenti climatici, ma appare sempre più lontana anche una completa rivoluzione dei trasporti.

A blurred photograph of a city at night, showing streaks of light from buildings and traffic. A prominent blue rectangular light is visible in the upper center. The overall scene is dark with various colored bokeh lights.

**STRATEGIE PER
UNA RIVOLUZIONE
SOCIO-ECOLOGICA
DEI TRASPORTI**

E allora, quale strategia servirebbe per spezzare il blocco del capitale automobilistico a livello europeo e contribuire a questa totale rivoluzione dei trasporti? Quali potrebbero essere gli attori di questa strategia? I partiti e i movimenti di sinistra dovrebbero assumersi un duplice compito e seguire di conseguenza una duplice strategia. Innanzi tutto, devono aiutare a spezzare l'egemonia del capitalismo fossile nel settore dei trasporti e in secondo luogo superare il capitalismo verde⁵ personificato dall'auto elettrica.

La sfida più urgente consiste nel ridurre quanto prima i gas a effetto serra e gli inquinanti prodotti dalle automobili. Al primo punto dell'ordine del giorno troviamo dunque l'imminente fine del motore a combustione interna. A tal fine, occorre sostenere in modo pragmatico gli attori sociali che si impegnano per la definizione di valori limite ambiziosi per il parco macchine e difendono un prossimo cambiamento in direzione dei veicoli elettrici. Tutto sommato, si tratta essenzialmente di indebolire la posizione del capitale automobilistico tedesco e dei suoi complici politici in modo da impedire loro di continuare a bloccare i progressi politici a livello UE. A favore di questa strategia gioca il fatto che, se si riuscisse a spezzare la resistenza dei gruppi più reazionari, si otterrebbe un importante effetto materiale e la massima forza simbolica. Inoltre, è più facile denunciare il modello sociale e le pratiche di lobby di Volkswagen, Daimler e BMW.

Allo stesso tempo, gli attori di sinistra come i movimenti ecologisti di base dovrebbero mettere in questione la nuova visione eco-capitalistica, rendendone visibili le pecche. Ciò significa innanzi tutto lottare contro la prevalenza dell'automobile in sé – sia essa elettrica, autonoma o in rete. Sarebbe anche l'aiuto migliore per le organizzazioni moderate nel settore della politica dei trasporti. La storia dei movimenti sociali mostra infatti che spesso serve un'opposizione radicale degli uni per permettere agli altri di attuare riforme pragmatiche (Müller 2006). La terza via consisterebbe in una radicale rivoluzione dei trasporti basata sullo sviluppo esponenziale dei trasporti pubblici, accessibili a tutti, e tale da interconnettere intelligentemente operatori e modalità di trasporto. Occorre inoltre sviluppare molto le infrastrutture destinate ai pedoni e ai ciclisti, in modo da ridurre il ricorso al veicolo motorizzato privato che in questo modello rivestirebbe ormai un ruolo marginale. Un tale sviluppo comporterebbe necessariamente una serie di cambia-

5 Un capitalismo verde rinnoverebbe la società capitalistica in crisi indirizzandola nel suo insieme verso un ammodernamento ecologico di tutti i settori sociali. Questo potrebbe eventualmente aprire certi campi d'investimento permettendo di elaborare la crisi dell'egemonia del capitalismo. Le ragioni fondamentali della crisi socio-economica non verrebbero tuttavia risolte.

menti nelle strutture residenziali rurali e urbane, nonché nell'organizzazione degli orari di lavoro e delle attività quotidiane. Per i numerosi lavoratori che oggi sono ancora direttamente o indirettamente dipendenti dall'automobile, bisognerebbe sviluppare approcci di conversione e transizione equa (Candeias et al. 2011).

La summenzionata duplice strategia deve essere applicata contemporaneamente su diversi piani. Il lavoro critico di ONG quali T&E, Corporate Europe Observatory e così via è indispensabile per fare da contrappeso al capitale automobilistico e ottenere miglioramenti nella normativa dell'UE. Per questo è utile ricorrere alla denuncia delle sue pratiche – non per ritrovare un'UE apparentemente neutrale e orientata all'interesse generale ma per far retrocedere la lobby automobilistica sul terreno assai conteso dell'attività legislativa dell'UE. A tal fine, occorrerà in definitiva consolidare i principali punti d'appoggio degli attori ecologici presenti negli apparati UE (v. sopra) poiché bisognerebbe rendere più democratica l'UE, nel suo insieme, rivalutando il ruolo del Parlamento. Le strutture democratiche sono infatti le più atte a permettere agli attori della società civile allargata di esprimersi, mentre il capitale automobilistico continua a trarre profitto proprio dalla dipendenza dell'UE dalle opache attività del suo organo esecutivo, la Commissione (Candeias / Demirović 2017).

Per far questo occorre però un'imponente spinta dal basso. Proprio a causa della massiccia *selettività strategica* dell'UE, è in pratica impossibile vincere la battaglia solo su questo terreno. Gli sforzi fatti a Bruxelles restano una battaglia contro i mulini a vento se non sono sostenuti da un ampio movimento per la rivoluzione dei trasporti a diversi livelli. Ovunque in Europa, si trovano iniziative di questo tipo, come il movimento pro ciclista "*Volksentscheid Fahrrad*" (il quale promuove un referendum sull'utilizzo della bicicletta a Berlino), la campagna contro la privatizzazione delle ferrovie tedesche (*Deutsche Bahn*), fino ai movimenti provocatori contro grandi progetti di politica dei trasporti come l'aeroporto previsto a *Notre-Dame-des-Landes* (Francia) o le nuove piste di atterraggio a Vienna, Londra o Francoforte. A esse si aggiungono incoraggianti progetti municipali in materia di trasporti, che spaziano dalle infrastrutture destinate ai ciclisti a Copenaghen o Amsterdam, al progetto di rendere gratuiti i trasporti pubblici in Lussemburgo o l'iniziativa di trasformare in zona pedonale il centro di Madrid. In effetti, ci sono molte iniziative a favore di una rivoluzione dei trasporti in aree urbane e in molti casi nascono dal basso.

Finora però queste iniziative sembrano più un tappeto di pezze che un mosaico coerente. Per questo ci vuole un movimento più provocatorio e proattivo che crei un punto focale; ci vuole un Game Changer, un elemento di svolta che dovrebbe agire partendo da una posizione relativamente esterna, tale, proprio per questo, da modificare le regole del gioco. Il suo compito consisterebbe innanzi tutto nel delegittimare pesantemente le grandi aziende e i loro prodotti, le automobili, per poter successivamente attaccare la base materiale del loro potere. Soltanto quando l'automobile sarà disprezzata quanto la sigaretta si potrà mandare alle corde il potere di lobby dei costruttori automobilistici (Aljets / Müller 2018).

Il movimento per la giustizia climatica può servire da esempio perché negli ultimi anni è riuscito nell'impresa di costituire gruppi di azione permanenti in molti punti dell'Europa, che poi si uniscono in reti transnazionali. Le loro azioni di disobbedienza civile interessano siti regionali che causano cambiamenti climatici, come centrali a carbone, miniere a cielo aperto e gasdotti. Queste tattiche hanno consentito di politicizzare fortemente il settore dell'energia. Partendo dal basso sono riusciti a raggiungere un potere europeo (Sander 2016).

Per questo anche nella politica dei trasporti occorrono azioni di disobbedienza civile. Se un movimento finalizzato a cambiare il settore dei trasporti riuscisse a coalizzare le proprie forze dal basso, a inasprire i conflitti e a ottenere un'ampia visibilità, potrebbe anche avere un analogo impatto a livello UE. Con queste basi e questo appoggio sociale, insieme con le ONG di Bruxelles, si potrebbe riuscire a indebolire efficacemente il potere di lobby dell'industria automobilistica e a spianare la strada a una rivoluzione socio-ecologica dei trasporti.

BIBLIOGRAFIA

Aljets, Janna / Müller, Tazio: Autoland bald abgebrannt? Zwölf Thesen für eine Bewegung gegen die deutsche Automafia, Bruxelles/Berlino 2018.

ALTER-EU: Introduction, in: ALTER-EU (Ed.): Corporate Capture in Europe. When big business dominates policy-making and threatens our rights, Bruxelles 2018, 6–15.

Balsmeyer, Heiko / Knierim, Berndhard: Klimakrise, Autoindustrie und Verkehrspolitik, in: Zeitschrift für marxistische Erneuerung, 114, 2018, 60–69.

Bandelow, Nils C. / Kundolf, Stefan / Lindloff, Kirstin: Agenda Setting für eine nachhaltige EU-Verkehrspolitik. Akteurskonstellationen, Machtverhältnisse und Erfolgsstrategien, Berlino 2014.

Becker, Markus / Schult, Christoph / Traufetter, Gerald: Abgasplan der EU-Kommission Berlin will deutsche Autoindustrie schützen, Spiegel Online, 07.11.2017, sub: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/autoindustrie-berlin-bremst-co2-plan-der-eu-kommission-a-1176859.html> (15.12.2018).

Brühl, Jannis: *Irritationen wegen Merkel und Autolobby*. Politik mit Pferdestärken, Süddeutsche Zeitung, 28.06.2013, sub: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/irritationen-wegen-merkel-und-autolobby-politik-mit-pferdestaerken-1.1707976> (15.12.2018).

Candeias, Mario / Rilling, Rainer / Röttger, Bernd / Thimmel, Stefan (Ed.): Globale Ökonomie des Autos. Mobilität, Arbeit, Konversion, Amburgo 2011.

Candeias, Mario / Demirović Alex (Ed.): Europe – what’s left? Die Europäische Union zwischen Zerfall, Autoritarismus und demokratischer Erneuerung, Münster 2017.

Corporate Europe Observatory (CEO) / Friends of the Earth Europe (FoE Europe): Driving Into Disaster. How the EU’s Better Regulation agenda fuelled Dieselgate, s. a.

Corporate Europe Observatory (CEO): Lobbying under the radar continues: MEP-industry forums still avoid scrutiny, 12.10.2015, sub: <https://corporateeurope.org/power-lobbies/2015/10/lobbying-under-radar-continues-mep-industry-forums-still-avoid-scrutiny> (15.12.2018).

Corporate Europe Observatory (CEO): Corporate interests continue to dominate key expert groups, 14.02.2017, sub: <https://corporateeurope.org/expert-groups/2017/02/corporate-interests-continue-dominate-key-expert-groups> (15.12.2018).

Daum, Timo: Das Auto im digitalen Kapitalismus. Dieselskandal, Elektroantrieb, autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität, Rosa-Luxemburg-Stiftung (Ed.), Berlino 2018.

Eberhardt, Pia: Lobbyismus und europäische Postdemokratie. Einblicke in den EU-Staats-Zivilgesellschafts-Komplex im Kontext der Krise, in: Forschungsgruppe Staatsprojekt Europa (Ed.): Die EU in der Krise. Zwischen autoritärem Etatismus und europäischem Frühling, Münster 2012, 105–122.

Gammelmin, Kerstin / Cáceres, Javier / Bigalke, Silke: *Kampf gegen harte CO₂-Auflagen*. Oettinger, Freund der Autoindustrie, Süddeutsche Zeitung, 02.10.2015, sub: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/kampf-gegen-harte-co-auflagen-oettinger-freund-der-autoindustrie-1.1492871> (15.12.2018).

Götze, Susanne: Autolobby schrottet EU-Sanktionen, Klimaretter.info, 01.11.2017, sub: <http://www.klimaretter.info/politik/hintergrund/23860-autolobby-schrottet-eu-sanktionen-gegen-hersteller> (15.12.2018).

Greenpeace: Schwarzbuch Autolobby, Amburgo 2016.

Haas, Tobias: Verkehrswende und Postwachstum – die Suche nach Anknüpfungspunkten, Working Paper der DFG-Kollegforscher_innengruppe Postwachstumsgesellschaften, vol. 4/2018, Jena 2018.

Hucko, Margret: Streit um CO₂-Grenzwerte in der EU Emissionsfreie Fahrzeuge? Nur unter einer Bedingung, Spiegel Online, 03.11.2017, sub: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/co2-grenzwerte-in-der-eu-emissionsfreie-fahrzeuge-nur-unter-einer-bedingung-a-1175955.html> (15.12.2018).

Jessop, Bob: State Power. A Strategic-Relational Approach, Cambridge 2010.

Kafsack, Hendrik: Vor Verhandlung im Parlament: EU-Staaten beschließen schärfere CO₂-Grenzwerte für Autos, Frankfurter Allgemeine, 10.10.2018, sub: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/diesel-affe/eu-staaten-beschliessen-schaerfere-co2-grenzwerte-fuer-autos-15830131.html> (15.12.2018).

Katzemich, Nina: Dieselgate and the German Car Industry, in: ALTER-EU (Ed.): Corporate Capture in Europe. When big business dominates policy-making and threatens our rights, Bruxelles 2018, 88–105.

Lamparter, Dietmar H. / Pinzler, Petra / Tatje, Claas: Gift für das Klima, Zeit Online, 12.09.2013, sub: <https://www.zeit.de/2013/37/autoindustrie-bundesregierung-lobbyismus> (15.12.2018).

LobbyControl: Lobbyreport 2017, sub: www.lobbycontrol.de/produkt/lobbyreport-2017 (17.12.2018).

MISEREOR / Brot für die Welt / Powershift: Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit. Diesel, Benzin, Elektro: Die Antriebstechnik allein macht noch keine Verkehrswende, Aquisgrana/Berlino 2018.

Morgan, Sam: MEPs put pedal to metal and boost car CO₂ limits, Euractiv, 11.09.2018, sub: <https://www.euractiv.com/section/transport/news/meps-put-pedal-to-metal-and-boost-car-co2-limits/> (15.12.2018).

Müller, Tazio: Other worlds, other values. Alternative value practices in European anticapitalist movement, tesi di dottorato, Sussex 2006.

Nowack, Felix / Sternkopf, Benjamin: Lobbyismus in der Verkehrspolitik. Auswirkungen der Interessenvertretung auf nationaler und europäischer Ebene vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, IVP Discussion Paper 2/2015, Berlino 2015.

Pieper, Malte: Neuwagen bis 2030 EU-Länder für strengere CO₂-Grenzwerte, Tagesschau.de, 10.10.2018, sub: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/eu-grenzwerte-autos-105.html> (15.12.2018).

Poulantzas, Nicos: Staatstheorie: Politischer Überbau, Ideologie, Autoritärer Etatismus, Amburgo 2002.

PricewaterhouseCoopers (PwC): “easycy” – Five trends transforming the automotive industry, Francoforte sul Meno 2017–2018.

Sander, Hendrik: Die Klimagerechtigkeitsbewegung in Deutschland. Entwicklung und Perspektiven, Rosa-Luxemburg-Stiftung (Ed.), Berlino 2016.

Spiegel Online: 30 Prozent weniger CO₂-EU-Kommission beschließt Vorgaben für 2030, 08.11.2017, sub: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/eu-kommission-beschliesst-co2-vorgaben-fuer-2030-a-1177010.html> (15.12.2018).

Spiegel Online (a): Umweltministerin knickt im Streit um Grenzwerte für Autos ein, 26.09.2018, sub: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/svenja-schulze-gibt-forderung-nach-strengen-co2-grenzwerten-fuer-autos-auf-a-1230179.html> (15.12.2018).

Spiegel Online (b): Geringerer Spritverbrauch EU-Parlament stimmt für schärfere CO₂-Grenzwerte, 04.10.2018, sub: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/eu-parlament-stimmt-fuer-schaerfere-co2-grenzwerte-a-1231455.html> (15.12.2018).

Tagesschau.de: Geplante Klimaauflagen der EU für Autobauer. Gabriel spricht von “Wettbewerbskrieg”, tagesschau.de, 19.12.2007, sub: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/eukommission2.html> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E): Commission stands firm on electric vehicle mandate, 03.10.2017, sub: <https://www.transportenvironment.org/news/commission-stands-firm-on-electric-vehicle-mandate> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (a): Most carmakers will meet their 2021 CO₂ targets. Here's how, 02.05.2018, sub: <https://www.transportenvironment.org/news/most-carmakers-will-meet-their-2021-co2-targets-heres-how> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (b): UK and France to end diesel, petrol car sales by 2040, 26.07.2018, sub: <https://www.transportenvironment.org/news/uk-and-france-end-diesel-petrol-car-sales-2040> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (c): Evidence of carmakers manipulating new test to cheat CO₂ targets – Commission, 30.08.2018, sub: <https://www.transportenvironment.org/news/evidence-carmakers-manipulating-new-test-cheat-co2-targets-%E2%80%93-commission> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (d): Everything you need to know about Wednesday's car CO₂ vote, 01.10.2018, sub: <https://www.transportenvironment.org/newsroom/blog/everything-you-need-know-about-wednesday%E2%80%99s-car-co2-vote> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (e): Parliament sends clear signal to ministers: more ambition needed to cut car CO₂, 06.10.2018, sub: <https://www.transportenvironment.org/news/parliament-sends-clear-signal-ministers-more-ambition-needed-cut-car-co2> (15.12.2018).

Transport & Environment (T&E) (f): New CO₂ targets will boost cleaner car sales but fall short on climate ambition, 20.12.2018, sub: <https://www.transportenvironment.org/news/new-co2-targets-will-boost-cleaner-car-sales-fall-short-climate-ambition> (20.12.2018).

Traufetter, Gerald: CO₂-Grenzwerte für Pkw. Finanzminister Scholz düpiert Umweltministerin Schulze, Spiegel Online, 04.08.2018, sub: <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/olaf-scholz-bremst-svenja-schulze-bei-schaerferen-co2-grenzwerten-von-pkw-aus-a-1221545.html> (15.12.2018).

Zeit Online (a): EU-Staaten gegen deutsche Pläne für CO₂-Grenzwerte, 09.10.2018, sub: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-10/autoindustrie-klimaschutzvorgaben-kohlen-dioxid-grenzwerte> (15.12.2018).

Zeit Online (b): Einigung in Brüssel. CO₂-Grenzwerte für Autos werden EU-weit drastisch verschärft, 17.12.2018, sub: <https://www.zeit.de/news/2018-12/17/co2-grenzwerte-fuer-autos-werden-eu-weit-drastisch-verschaerft-181217-99-262357> (17.12.2018).

Rosa-Luxemburg-Stiftung, Ufficio di Bruxelles
Rue Saint-Ghislain 62, 1000 Bruxelles, Belgio
www.rosalux.eu

Responsabile legale, Direttore d'ufficio
Andreas Thomsen

Responsabile di progetto
Janna Aljets

Bruxelles, Marzo 2019

Autori
Tobias Haas, Hendrik Sander

Traduzione
Linguanet

Design & Produzione
HDMH sprl

Cover Foto
© **Artberg**

Fotos
Flickr / Joseph Brauer, CC BY-NC 2.0, p. 6
Flickr / Alessandro Prada, CC BY-SA 2.0, p. 11
© Artberg, p. 16
Flickr / Ian Muttoo, CC BY-NC-SA 2.0, p. 24

Stampato in Belgio

Con il sostegno del Ministero Federale degli
Affari Esteri della Repubblica Federale Tedesca.