

Alcuni giorni dopo che la [**Commissione Europea ha annunciato che sta indagando**](#) su alcuni dei principali produttori di pneumatici in relazione alle accuse di fissazione dei prezzi, le stesse società sono diventate oggetto di un'[**azione legale collettiva simile negli Stati Uniti**](#). I nostri colleghi di [**Tyrepress**](#) hanno approfondito la questione e sono emerse informazioni approfondite interessanti.

Innanzitutto, chiunque si chieda chi ha portato avanti il caso potrebbe essere interessato a sapere che **Rena Sampayan**, residente nello Stato della California, è nominata come querelante. I documenti del tribunale aggiungono che lei personalmente *“ha acquistato pneumatici nello Stato della California direttamente dall'imputato Goodyear”*, secondo i documenti legali.

Andando al sodo, l'azione collettiva riguarda *“...acquisti di pneumatici entro quattro anni prima della presentazione della class action”*, dato che si riferisce chiaramente ad un numero potenzialmente enorme di pneumatici, considerando il mercato statunitense. L'indagine sostiene fondamentalmente che i produttori di pneumatici menzionati abbiano fatto cartello, cospirando per aumentare e mantenere prezzi più alti e che tale azione sia stata almeno in parte facilitata attraverso comunicazioni pubbliche. I produttori di pneumatici menzionati hanno già negato la fissazione dei prezzi e hanno dichiarato il loro rispetto della legge e la loro collaborazione alle indagini in relazione all'inchiesta della Commissione Europea.

La causa statunitense nomina sia le sedi centrali europee che le loro entità legali nordamericane. Nello specifico, “Continental Aktiengesellschaft; Continental Tire the Americas, LLC; Compagnie Générale des Établissements; Michelin North America, Inc.; Nokian Tyres plc; Nokian Tyres Inc; Nokian Tyres U.S. Operations LLC; The Goodyear Tire & Rubber Company; Pirelli & C. S.p.A.; Pirelli Tire LLC; Bridgestone Corporation; Bridgestone Americas, Inc.” sono tutte nominate nella causa. Naturalmente, Goodyear è l'unica azienda in causa a non avere sia la propria sede centrale che la divisione statunitense nominate, poiché Goodyear ha sede ad Akron, Ohio, USA.

Defendant	Effective Date	Price Increase
Michelin	February 1, 2021	Up to 5%
Continental	March 1, 2021	Undisclosed
Michelin	April 1, 2021	Up to 8%
Goodyear	April 1, 2021	Up to 8%
Pirelli	April 15, 2021	Up to 7%
Bridgestone	May 1, 2021	Up to 8%
Goodyear	June 1, 2021	Up to 8%
Michelin	July 1, 2021	Up to 6%
Continental	July 1, 2021	Undisclosed
Pirelli	July 1, 2021	Up to 6%
Goodyear	September 1, 2021	Up to 8%
Michelin	September 1, 2021	Up to 14%
Continental	October 1, 2021	Undisclosed
Pirelli	October 1, 2021	Up to 8%
Michelin	January 1, 2022	Up to 12%
Goodyear	January 1, 2022	Up to 12%
Continental	January 3, 2022	Undisclosed
Pirelli	January 17, 2022	Up to 10%
Continental	April 1, 2022	Undisclosed
Michelin	April 1, 2022	Up to 5%
Bridgestone	April 1, 2022	Up to 10%
Pirelli	April 11, 2022	Up to 10%
Continental	June 1, 2022	Undisclosed
Michelin	June 1, 2022	5-12%
Pirelli	June 15, 2022	Up to 10%
Goodyear	July 1, 2022	Up to 10%
Bridgestone	July 1, 2022	Up to 10%
Bridgestone	October 1, 2022	Up to 9%
Michelin	January 1, 2023	Up to 9%
Bridgestone	January 1, 2023	Undisclosed
Pirelli	January 15, 2023	Up 10%

Il caso aggiunge ulteriori dettagli alle informazioni più generali rilasciate dalla Commissione Europea relative alla sua indagine. Nello specifico, il caso sostiene che i produttori di pneumatici citati e potenzialmente altri “imputati Doe non identificati” hanno stipulato “*accordi illegali*” per “*umentare e fissare artificialmente i prezzi dei nuovi pneumatici sostitutivi per autovetture, furgoni, camion e autobus*” venduti in gli Stati Uniti.

Inoltre, un dettaglio relativamente piccolo del caso europeo viene portato in primo piano negli archivi statunitensi. Ora sappiamo che l'accusa è che gli imputati “*hanno coordinato gli aumenti dei prezzi, anche attraverso comunicazioni pubbliche*”. Naturalmente, ciò non esclude altri mezzi, ma questa formulazione è il suggerimento più chiaro dell'accusa specifica secondo cui gli aumenti dei prezzi sarebbero stati in qualche modo gestiti tramite comunicazioni pubbliche.

La logica del caso statunitense è che gli imputati abbiano coordinato “*improvvisi e drammatici aumenti paralleli dei prezzi, che in assenza di una cospirazione per fissare i prezzi, sono andati contro i loro interessi economici*” così come “*l'alto livello di concentrazione del mercato dei pneumatici*”.

La seconda tranche di argomentazioni contro i produttori di pneumatici appare piuttosto circostanziale. Ad esempio, la causa menziona *“significative barriere all’ingresso”* e una *“mancanza di sostituti economici per i pneumatici”*, così come la *“standardizzazione di pneumatici con un alto grado di intercambiabilità”* e *“la miriade di opportunità che i dipendenti degli imputati hanno avuto per cospirare”* potrebbero potenzialmente essere descritte come opportunità e forse come movente, ma tali argomenti da soli non provano esplicitamente che abbia avuto luogo una presunta collusione.

Ulteriori dettagli sulle accuse

Fotografando lo scenario, il caso descrive il mercato statunitense dei pneumatici come *“oligopolistico”* e afferma che nel 2022, le vendite di Bridgestone, Michelin e Goodyear hanno rappresentato il 64% del mercato totale dei pneumatici sostitutivi (vedi grafico a torta), dato che secondo il querelante porta il mercato ad essere *“più suscettibile alla cartellizzazione”*.

Passando ai fatti, il caso si concentra sul forte aumento dei prezzi dei pneumatici che molti mercati internazionali hanno sperimentato negli ultimi anni. A livello statunitense, l’indagine suggerisce specificamente che gli aumenti dei prezzi dei pneumatici negli Stati Uniti siano stati guidati da *“aumenti di prezzo bloccati”* da parte dei produttori di pneumatici citati.

Inoltre, l’indagine sostiene che i prezzi dei pneumatici sono troppo alti e sono aumentati troppo rapidamente: *“tra il 2021 e il 2023, il prezzo medio dei pneumatici è aumentato del 21,4%, un tasso di crescita superiore di oltre il 70% rispetto all’inflazione core”*. Il caso suggerisce anche che *“i prezzi dei pneumatici sono rimasti elevati nonostante l’attenuazione dell’inflazione e la dissipazione degli effetti della pandemia di COVID-19”*.



Oltre a criticare il tasso di aumento dei prezzi dei pneumatici negli Stati Uniti, l'indagine è sospettosa anche riguardo ai volumi di vendita delle unità di pneumatici: *“Anche il volume delle vendite non ha sofferto a causa degli aumenti dei prezzi, cosa che normalmente si vedrebbe con un aumento dei prezzi in un mercato competitivo.”*

Citando Continental come esempio, il caso sostiene che il volume delle vendite è aumentato del 19,3% nel 2022. La loro relazione annuale di quell'anno indica che *“gli accordi raggiunti con i clienti sull'adeguamento dei prezzi e per compensare gli effetti legati all'inflazione hanno avuto un impatto positivo sulle vendite del settore dei gruppi automotive.”*

In un altro esempio, il querelante cita la relazione del primo trimestre 2022 di Goodyear in cui l'allora direttore finanziario, Darren Wells, disse agli investitori *“l'aumento [di Goodyear] dei prezzi dei pneumatici sostitutivi ha più che compensato i [suoi] costi”*.

In sintesi, con le accuse suscitate da circostanze di aumento dei prezzi dei pneumatici comuni in diverse regioni del mondo, il modo in cui i produttori di pneumatici hanno comunicato gli aumenti delle informazioni sui prezzi sembra essere al centro dell'indagine statunitense. Resta da vedere come il querelante dimostrerà che il rapido aumento dei prezzi, ai tempi del lavoro online e della tecnologia digitale, da solo basti per parlare di collusione.

© riproduzione riservata pubblicato il 13 / 02 / 2024