

Il caso Volkswagen scuote la Germania e il mercato dell'auto **- 30/10/2015 Prospettiva Marxista -**

La scoperta della truffa Volkswagen sulle emissioni manipolate è venuta dal mercato americano, proprio dove Volkswagen stava incontrando più difficoltà. In sole due sedute di borsa i titoli del gruppo automobilistico tedesco hanno perso 25 miliardi di euro. Il meccanismo truffaldino risale al 2009, sei anni fa, e quindi potrebbero essere chiesti cospicui risarcimenti considerando la concorrenza sleale generata in tutto questo periodo. Negli Usa la class action è già partita e potrebbe diventare una class action a livello mondiale, secondo alcune stime per una cifra pari a 50 miliardi di dollari di multa. Solo il costo per richiamare 11 milioni di veicoli taroccati, secondo Sascha Gommel, analista di Commerzbank, potrebbe superare i sei miliardi di euro. Il danno alla reputazione è difficile da quantificare al momento, ma è certo che avrà ricadute sul futuro del gruppo. I concorrenti, che si comportano né più né meno come fanno gli sciacalli su un animale ferito nella savana, stanno sfruttando la situazione. Fca, ad esempio, sta offrendo incentivi a chi passa da Vw a Fiat.

Il ministro delle Finanze tedesco Wolfgang Schäuble ha dichiarato che, comunque vada, *«alla fine Volkswagen non sarà più la stessa»*. I vertici della Casa di Wolfsburg hanno ipotizzato tagli importanti: la cessione del programma dell'auto di lusso Phaeton, la vendita del marchio sportivo Bugatti e il termine delle sponsorizzazioni alla squadra di calcio (il Wolfsburg è stato addirittura campione nazionale nel 2008-09). Ma le misure potrebbero non bastare. Bernd Osterloh, membro del consiglio di sorveglianza di Vw e del consiglio di fabbrica, ha fatto sapere che *«non siamo noi a dover pagare il conto per il comportamento sbagliato di un gruppo di manager»* e ha ribadito che se lo scandalo non ha per ora impatti sull'occupazione, già *«lo ha sui salari e quindi anche sui bonus dei lavoratori»*. I dipendenti tedeschi di Volkswagen avevano infatti ricevuto l'anno scorso quasi sei mila euro a testa di bonus (pari a circa 1 miliardo di euro), che certamente non si ripeteranno per l'anno in corso. Non è la prima volta che si verificano scandali alla Volkswagen: dieci anni fa il management fu implicato in una vicenda di prostitute e venne alla luce che ai rappresentanti sindacali erano state pagate delle vacanze.

Uno scandalo dagli inevitabili riflessi internazionali

Lo scandalo Volkswagen è diventato immediatamente, per la sua dimensione, uno scottante caso politico in Germania anche se il Governo federale ha negato di essere stato al corrente delle manipolazioni delle emissioni, e ha avuto da subito una risonanza internazionale che si è ovviamente inserita nel quadro delle lotte imperialistiche. Ancora una volta un'iniziativa americana ha accentuato le divisioni europee e questa volta ad essere messa sotto accusa è stata la virtuosa e rigorosa Germania. Michel Sapin, ministro francese delle Finanze, ha chiesto un'indagine su scala europea, mentre Romano Prodi, sulle pagine del *Messaggero* (*«La Germania non rispetta le regole che impone»*, 25 settembre 2015) sostiene che l'Europa, sotto guida tedesca, ha imposto a tutti regole severe pretendendo di essere un esempio di coerenza e rigore, regole che in molti casi la stessa Germania non rispetta. Prodi denuncia il ben più severo atteggiamento delle autorità europee nei confronti, per esempio, delle Banche Popolari Italiane rispetto alle *Landesbanken* tedesche, nonostante le cospicue anomalie di queste ultime nei confronti delle regole di mercato. *«Siamo di fronte - sostiene l'ex presidente del Consiglio italiano - ad una situazione del tutto particolare di una politica industriale europea che è (comprensibilmente) guidata dal Paese più forte al servizio dei propri interessi ma questa stessa politica non viene poi rispettata dalle maggiori imprese del Paese stesso»*. Il caso Volkswagen si presta, come è inevitabile che sia, ad un utilizzo politico, soprattutto inter-europeo, animato dai Paesi che hanno più subito le regole imposte dalla forza dell'imperialismo tedesco e che oggi possono godere di un senso di rivalsa nel vedere l'immagine e la reputazione della Germania ferite. La questione ambientale rappresenta solamente la cornice ideologica all'interno della quale si consumano gli scontri imperialisti

tra gruppi economici e apparati statali. Ancora una volta viene a galla la vera natura del capitalismo che, nella sua ossessiva e sfrenata ricerca del profitto, trascura i tanto celebrati principi ambientali per ottenere vantaggi concorrenziali. L'utilizzo strumentale dei temi ambientali, umanitari, morali nella competizione tra interessi capitalistici non è iniziato con il caso Volkswagen e non finirà con esso.

Un modello specifico di cogestione imperialistica

La struttura interna di Vw potrebbe produrre conseguenze politiche locali perché il Governo del Land è compartecipe del gruppo automobilistico. Quello di Vw è un modello di *Mitbestimmung*, ovvero cogestione, con un dualismo tra consiglio esecutivo (*Vorstand*) e consiglio di sorveglianza (*Aufsichtsrat*). Il presidente del Land della Bassa Sassonia, in questa fase il socialdemocratico Stephan Weil, controlla il 20% del capitale di Volkswagen. Inoltre troviamo due sindacalisti in ruoli chiave nel consiglio di sorveglianza, che sono anche al contempo esponenti socialdemocratici. Si tratta di due capi dell'Ig Metall, il sindacato unico dei metalmeccanici tedeschi: Berthold Huber (divenuto addirittura presidente ad interim del consiglio di sorveglianza dopo l'estromissione di Ferdinand Piech) e il già citato Bernd Osterloh, sconfitto nell'ultima corsa al ruolo di amministratore delegato proprio da Martin Winterkorn, che, dopo otto anni, ha appena rassegnato le dimissioni a seguito dello scandalo. I membri del consiglio ristretto sono solo cinque, di cui tre sono sindacalisti, uno è il presidente del Land e uno Wolfgang Porsche, il rappresentante delle famiglie Porsche e Piech, che controllano ancora il 52,2% di Vw. Mentre il sindacato nomina la metà dei venti membri del consiglio di sorveglianza. Capitalismo familiare, sindacato e Land sono strettamente legati a livello gestionale e proprietario, sono soci in affari.

Come si capisce, questo tipo di sindacato che si ritrova nei suoi vertici compartecipe della gestione aziendale, ha assunto tratti da capitalista collettivo e non più di rappresentante della condizione operaia e della sua lotta di difesa economica contro il capitale. Qui i legami tra capitalisti industriali, potere politico borghese e burocrazie sindacali, espressione di un'aristocrazia operaia, non sono occulti, ma anzi sono certificati ed esaltati a sistema, assumono i tratti di un modello specifico di cogestione imperialistica.

Secondo *Il Sole 24 Ore* ("Il caso Vw, Wolfsburg e la sindrome di Detroit", 14 ottobre 2015) a Wolfsburg resiste uno degli ultimi baluardi di aristocrazia operaia europea: in questo «laboratorio di relazioni industriali», a metà anni Novanta, era stata inventata la settimana corta di quattro giorni, con conseguente riduzione dei salari per evitare il licenziamento di 30 mila dipendenti. L'attuale scandalo mette a rischio proprio questo patto sociale che negli anni più recenti aveva visto un ritorno all'aumento dei salari, con bonus annui fino a 6mila euro proprio mentre il resto d'Europa affrontava gli effetti della crisi finanziaria mondiale. Un modello di cogestione imperialistica celebrato, in più occasioni, anche dalla sinistra di casa nostra: il presidente pidino della regione Toscana, Enrico Rossi, esaltava «il modello Volkswagen, basato sul ruolo forte di stato e parti sociali», mentre Giorgio Cremaschi della Fiom vedeva nel «controllo pubblico di Vw» un esempio da imitare «nazionalizzando Fiat». Anche Maurizio Landini, in polemica con Marchionne, ha, in più occasioni, esaltato la politica industriale del gruppo tedesco considerato un esempio in termini di sviluppo e relazioni industriali. Non è la prima volta che l'opportunismo, desideroso di vendere al proletariato l'illusione che le contraddizioni tra capitale e lavoro possano trovare soluzione all'interno dello stesso quadro capitalistico, si infatua di modelli stranieri che vorrebbe importare in patria, per poi essere puntualmente e duramente risvegliato dalla nuda realtà quando la natura borghese di tali modelli emerge con più forza.

L'Ig Metall è tutt'altro che un sindacato di nicchia, ad esso sono iscritti il 95% degli operai di Wolfsburg, e ciò ovviamente non elimina il conflitto tra salariati e capitalisti. Risale al giugno 2003 uno sciopero di tre settimane consecutive dei dipendenti Volkswagen, unitamente a quelli BMW, negli stabilimenti della Germania dell'Est in cui questi chiedevano la settimana lavorativa di 35 ore. A Wolfsburg si registrano salari operai superiori alla media, con orari settimanali anche di 33 ore, esclusi gli straordinari. Si lavora però sui tre turni e

sono ampie le concessioni in termini di flessibilità. Inoltre dal 2012 il sindacato ha dato via libera all'assunzione a tempo determinato con salari inferiori del 20-30% rispetto ai colleghi assunti stabilmente.

Un gruppo strategico per gli interessi tedeschi

Lo scandalo ha rilevanza per il capitalismo tedesco in primo luogo per il semplice fatto che Volkswagen è il maggiore gruppo industriale della Germania: fattura oltre 200 miliardi di euro, più del doppio di Fca, e impiega circa 550 mila dipendenti a livello mondiale. Il gruppo era florido ed in espansione, nel 2014 su un fatturato di 202 miliardi l'utile era stato di 13 miliardi. Qualche mese fa l'amministratore delegato Martin Winterkorn aveva dichiarato che se si fossero considerate nel novero dei ricavi anche le milioni di vetture vendute dalle joint venture attive in Cina, Vw sarebbe già da considerare il numero uno al mondo, avanti a Toyota e General Motors. Secondo le ultime statistiche questo sorpasso è appena avvenuto. Se per settant'anni era stata General Motors leader incontrastato, per poi essere superata nel 2008 da Toyota, ora è il gruppo tedesco a guidare la classifica delle maggiori imprese dell'auto. Sul mercato cinese, che è già il più grande al mondo, è Vw il market leader con ritmi di crescita a due cifre. Ed è probabilmente l'aver messo saldamente un piede in quest'area di forte crescita ad averle consentito queste performance. Volkswagen, letteralmente "auto del popolo", fa parte della storia del capitalismo tedesco: venne fondata su iniziativa di Hitler che negli anni Trenta diede incarico al progettista Ferdinand Porsche di ideare una vettura che sarebbe stata lo strumento per la motorizzazione di massa: quello che poi sarebbe stato il famoso maggiolino. Nel 1938 venne costruito l'enorme stabilimento di Wolfsburg, vicino ad Hannover nella Germania del Nord, attorno a cui crebbe la città. Ancora oggi la sola cittadina di Wolfsburg, una delle ultime "factory town" d'Europa con un paesaggio industriale fatto ancora di alte ciminiere, con poco più di 120 mila abitanti, vede impiegati nella stessa azienda addirittura 72 mila dipendenti. Se si prendessero i dati elettorali di questa città potremmo, senza cadere in facili meccanicismi, constatare, con più facilità rispetto ad altre realtà, l'orientamento politico di un grande gruppo dell'imperialismo tedesco. Del gruppo Volkswagen sono inoltre i marchi Audi, Porsche, Bentley, Lamborghini, Seat e Skoda. Anche Ducati è passata nel 2012 sotto la sua ala.

Ma la crisi in corso è gravida di conseguenze anche per il peso specifico che ha il settore auto nel suo insieme: l'export di auto rappresenta circa un quinto del totale tedesco. Il settore auto e componenti costituisce l'11% di tutta l'industria che costituisce il 23,3% del Pil, stimato in crescita a +1,8% per l'anno in corso. Secondo le stime di Unicredit, questo settore è in grado di generare 270 miliardi di valore aggiunto lordo, pari al 10% dell'intera economia. Anche a livello occupazionale i dati sono importanti: il 2% della forza lavoro totale è impiegata in questo compartimento, per un totale di 775 mila addetti, e nel gruppo Volkswagen, nella sola Germania, ne sono impiegati 270 mila in 29 stabilimenti. La vocazione industriale dell'imperialismo tedesco è dunque ancora importante. Il 77% circa delle auto prodotte in Germania (a Vw vanno aggiunti altri gruppi come BMW e Daimler) vengono esportate e vendute in tutto il mondo. Il mercato americano è ancora il principale con il 13,5% del totale. La Cina rappresenta già il 10% delle esportazioni, mentre in Europa le destinazioni sono, in ordine, Gran Bretagna (12%), Francia (6,5%), Italia e Spagna (4% a testa). Tuttavia in questi dati bisogna contemplare il fatto che il diesel è una piccola quota del totale all'interno del mercato statunitense. I destini dei gruppi protagonisti del mercato dell'auto saranno frutto della lotta di concorrenza, una lotta agguerrita tra grandi gruppi mondiali pronti a sfruttare ogni passo falso dei concorrenti.