



GERMANIA SCONFITTA? NON IMPORTA!



Martin Neff
Economista capo di Raiffeisen

“Es war einmal ein starkes Land”, ossia “C’era una volta un Paese forte”: questo il titolo che si leggeva di recente a caratteri cubitali sulla copertina della rivista tedesca Der Spiegel. Nell’occhiello si trattava di economia, ossia del dieselgate, di politica e dunque di battibecchi della coalizione oppure della questione dei profughi, e ovviamente della cosa marginale più importante dei tedeschi, il calcio. La prima eliminazione nella storia della squadra nazionale tedesca nella fase dei gironi di un campionato mondiale di calcio ha sconvolto i tedeschi, destandoli per un breve momento dal loro letargo. Fino ad allora sembravano narcotizzati dalla politica di temporeggiamento e dello stare a guardare della Merkel e dal predicato dello stare bene grazie un’economia dal perfetto funzionamento e di piena occupazione. Proprio come nell’Antica Roma, quando si tenevano i giochi nel Colosseo, e nel frattempo il regno era già in fiamme su tutti i fronti, vivono i tedeschi. Che sarà mai, se i sudcoreani hanno ferito il loro orgoglio. Passerà prima o poi e si continuerà a lavoricchiare comunque con Jogi.

Per poco un tremito ha attraverso la nazione del calcio, quando il DFB e il suo manager Oliver Bierhoff hanno gettato benzina sul fuoco sotto forma di una comunicazione indiscutibilmente sfortunata, che serve da lezione a ogni specialista di PR su che cosa non bisogna assolutamente fare. Noi in Svizzera talvolta ammiriamo o invidiamo segretamente i tedeschi e – per quanto li possiamo considerare in parte anche arroganti e sfacciati – li imitiamo anche un po’ a volte, in incognito s’intende. Ma che la nostra associazione calcistica dovesse commettere la stessa gaffe è piuttosto imbarazzante. I tedeschi fungono quale modello esemplare nel calcio? Meglio di no. Ma torniamo all’economia in Germania, che i tifosi tedeschi nei fumi dell’alcool amano chiamare “Schland” (diminutivo di Deutschland, ossia Germania).

Senza alternative, o meglio indifferente

Nel frattempo ci si è rassegnati a quasi tutto nel Paese dei nostri vicini settentrionali. Ad esempio al fatto che la formazione del governo abbia preso dei tratti italiani oppure che Horst Seehofer abbia spinto in crisi la coalizione e il

governo, ma continui a portare avanti malamente il proprio programma, che nessuno conosce nello specifico. Che Angela Merkel possa continuare a dirigere il Paese e che una confezione ingannevole con una coalizione debole di volenterosi in Europa sia spacciata per breccia nella crisi dei profughi. Che ora Jogi Löw si sia rivelato privo di alternative, a prescindere dal mancato successo, come Angela Merkel. Che l’industria automobilistica, il settore tedesco per eccellenza, tre anni dopo il dieselgate cerchi ancora di nascondere sotto il tappeto la frode singolare per le proporzioni allo Stato e ai consumatori e che lo Stato seguiti ancora ad agevolare il settore, anziché impartirgli la lezione a dovere. Che per via del cosiddetto “Trump reflex”, ossia le assurdità di Trump, la Germania abbia fatto comunella con la Cina, un Paese che considera i diritti dell’uomo alla stessa stregua con cui Audi and company considerano i valori limite dei gas di scarico. Tutto questo sembra non preoccupare ulteriormente i tedeschi. In fondo se la passano bene e reagire contro la mancanza di alternative significa anche osare uscire dalla propria zona comfort. E ciò non rientra più nella mentalità tedesca. Prima erano maestri per il mondo intero, mentre oggi regna l’indifferenza.

Non importa nemmeno al fiore all’occhiello dei tedeschi

Un tempo il settore automobilistico era il fiore all’occhiello dei tedeschi e guai se non funzionava qualcosa nel lavoro di massa tedesco. Allora diventava rapidamente una situazione esplosiva. Oggi invece i tedeschi al limite osservano ancora en passant come il settore si stia mettendo fuori gioco da solo. Oppure le affermazioni vergognose degli “auto-crati” sono semplicemente troppo per i normali cittadini. Profit warning presso Daimler e campagne di richiamo, che saranno mai? Benz resta Benz, anche se in oltre 750’000 veicoli in Germania hanno constatato sistemi di smaltimento inammissibili. Le cose andranno meglio prima o poi. Neanche per idea! Fino a maggio venivano ancora assemblati i modelli della Classe C con il motore contestato. E poi il boss di Volkswagen Matthias Müller, nel frattempo licenziato quale CEO, che ha accusato Tesla di bruciare milioni – notabene in bavarese – attaccandoli in maniera fuori luogo come se il suo gruppo non avesse mai manipolato i livelli delle emissioni dei gas di scarico. Questo è costato il posto a Müller e Volkswagen ha bruciato miliardi con il software ingannevole. Ma passiamo alla BMW. Il produttore bavarese di automobili compra celle per batterie cinesi per miliardi di euro e in compenso i cinesi costruiscono una grande fabbrica di batterie a Turingia. BMW non è in grado di fabbricarle da sola? Oppure sono troppo occupati a fare i conti con il passato e il presente? O almeno è questa l’impressione che ha dato il numero uno di BMW Harald Krüger in

occasione dell'intervista che ha concesso al quotidiano Handelsblatt lo scorso fine settimana. Si è mostrato colpito dalla dimensione umana della carcerazione del suo collega Rupert Stadler di Audi, ma alla domanda quali conseguenze trae BMW dal danno d'immagine del settore automobilistico, ha annunciato: "Per me è un punto su cui riflettere (...)" aggiungendo poi che la credibilità è un fattore straordinariamente rilevante e uno dei valori più importanti per il gruppo BMW. Deplora molto ed è increscioso che anche BMW abbia dovuto richiamare oltre 10'000 veicoli con software errati di gestione dei gas di scarico. E udite udite: l'installazione del software dei gas di scarico errato è un errore artigianale. Sembra quasi una piccola inesattezza manuale, è così che si spazzano via le incongruenze, guai a dare chiarimenti incondizionati. E ciò che anche noi in Svizzera abbiamo già sentito durante la crisi finanziaria dai vertici delle banche di allora anche Krüger lo serve su un piatto d'argento: "Come posso sapere nel dettaglio ciò che fanno 130'000 collaboratori?" Per la prima volta il gruppo esemplare per eccellenza è fuori controllo. Ma ai tedeschi questo non interessa ulteriormente, ad eccezione dei produttori di automobili che devono risolvere una situazione che altri hanno provocato. Ma grazie a Mutti la Germania se la passa ancora meglio rispetto ad altri.

Zone di sbarco

Forse alcuni di voi si ricordano ancora la hit "Carbonara" della band tedesca Spliff dell'anno 1982. Nella canzone si diceva: "Amaretto ist ein geiles Zeug, ich bin schon lull und lall", che significa "L'Amaretto è una cosa grandiosa, e io barcollo già di qua e di là". Era un motivetto di successo di quei tempi. E per barcolare s'intende essere in uno stato di ubriachezza in cui si dicono cose per lo più incomprensibili e senza senso. Barcolare ha molti significati: tra cui essere senza equilibrio, essere sul punto di perdere potere e autorità,

vacillare, traballare. Oggi la Germania appunta barcolla. Almeno il calcio avrebbe potuto creare qualche emozione, ma ha miseramente fallito in questo senso. Ormai anche questo è già passato. Tuttavia, la forza innovativa in Germania è intatta e culmina nella creazione di neologismi, come ad esempio "zone di sbarco", che trovata! Nessun Stato in Africa le vuole e nessun politico in Europa sa come dovrebbero funzionare. Ma per Merkel il problema è già risolto, visto che è stato rinviato. Ma allora è ancora vivo il sentimento intatto di essere la punta di diamante. Date un'occhiata alla pubblicità di Daimler per la nuova Classe C. Lo slogan è: BEST NEVER REST e accanto alla stella di Mercedes si vedono anche i giocatori della nazionale, l'allenatore della nazionale e gli undici titolari nazionali. Tutti "made in Germany". Non dovremmo fare con la nostra associazione calcistica che imita i tedeschi, si lascia barcolare dal benessere e riposa sugli allori che altri si sono guadagnati. Allora sì che il "made in Switzerland" sarà richiesto. E quale sarà la mia prossima automobile? Forse una francese, magari proprio i nuovi campioni del mondo.

Martin Neff, Economista capo

Editore: Raiffeisen Schweiz, Economic Research | Stampfenbachstrasse 114 | 8006 Zürich | 044 226 74 41 | economic-research@raiffeisen.ch
Abbonamento: Martin Neff, economista capo
Si può abbonarsi alla pubblicazione su www.raiffeisen.ch/web/research+publikationen

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.