

Posti di lavoro a ogni costi?

Raiffeisen Economic Research

economic-research@raiffeisen.ch

Tel. +41 (0)44 226 74 41



Ha ormai assunto contorni pressoché leggendari l'intervento di Matthias Müller in occasione di un convegno a Passau in cui, riferendosi chiaramente a Tesla, l'ex CEO di Volkswagen parlava di campioni del mondo di annunci roboanti e al contempo imputava alla casa automobilistica statunitense, pioniera del comparto

della trazione elettrica, una spiccata capacità di distruzione di valore. Il messaggio di fondo: VW top, Tesla flop. Müller aveva ribadito come VW giocasse in un campionato a parte, in quanto produceva x-volte più auto e inoltre conseguiva utili miliardari e non perdite milionarie a tre cifre. E queste esternazioni avevano visto la luce proprio nel bel mezzo dello scandalo delle emissioni truccate per i motori diesel. Come noto, un simile accesso di arroganza era arrivato poco prima della capitolazione. Nel frattempo Müller è storia passata: sei mesi dopo tale dichiarazione di rara presunzione, è stato infatti sostituito da Herbert Diess alla guida del gruppo automobilistico tedesco. Ancora più infausta è stata la parabola di Rupert Stadler, a lungo alla guida di Audi, il quale è stato arrestato e ha dovuto trascorrere quasi quattro mesi in detenzione preventiva.

Non molto prima, Stadler era ossequiato da tutti come gradito ospite d'onore, e lo si vedeva presenziare altezzoso al trofeo sciistico dell'Hahnenkamm a Kitzbühel oppure nella tribuna VIP del FC Bayern Monaco. E anche in quelle occasioni non mancava di sottolineare come Audi fosse rimasta immune dal «Dieselgate». Il Dipartimento della giustizia statunitense è stato però di diverso avviso: nel suo impianto accusatorio, è emerso che Audi è stata addirittura l'ideatrice del dispositivo per la manipolazione delle emissioni. VW lo ha poi impiegato su larga scala sul mercato. Nel frattempo i contorni del Dieselgate sono ben chiari ed è assodato che Audi è parimenti coinvolta a tutti gli effetti. Eppure Stadler è stato per lungo, lunghissimo tempo un «intoccabile» – probabilmente anche perché le famiglie proprietarie Porsche e Piëch gli avevano rinnovato la propria fiducia anche quando la portata dello scandalo era divenuta di pubblico dominio. Secondo informazioni in possesso della rivista «Der Spiegel» la procura pubblica tedesca starebbe ora definendo precisi capi di accusa contro l'ex capo di Audi. Gli inquirenti hanno nel proprio mirino anche l'ex responsabile del settore sviluppo dei motori Wolfgang Hatz e lo specialista di motori diesel Giovanni Pamio. È inoltre probabile che anche altri manager di Audi ricevano una visita dalla procura pubblica. Ma, come sempre, gli ingranaggi della giustizia girano lentamente. Dallo scoppio del bubbone dello scandalo Dieselgate a settembre 2015 fino al pronunciamento delle prime sentenze saranno passati oltre

quattro anni (se mai si arriverà a tale punto). E questo è solo l'aspetto giuridico dello scandalo.

Nessuna traccia di contrizione

In un certo senso, non si può fare a meno di pensare che in Germania non sia stata ancora acquisita una piena consapevolezza della portata di questo scandalo e che in realtà si vorrebbe soprattutto lasciarsi rapidamente alle spalle l'intera storia. Solo così è possibile spiegarsi la lentezza con cui i nostri vicini settentrionali stanno gestendo la questione. Un atteggiamento altrettanto titubante è evidenziato dalle persone coinvolte per quanto riguarda le ammissioni di colpevolezza. I termini di «pentimento» e «contrizione» appaiono come parole aliene. Anzi, per varie persone l'importante è solo salvarsi la pelle. Per citare un esempio, nel 2016 e 2017 l'ex capo di VW Martin Winterkorn avrebbe trasferito all'estero cifre per svariati milioni – ovviamente in Svizzera. Se proprio si vuole vedere qualcosa in un simile atteggiamento, si tratta di una mossa estremamente riprovevole per lasciarsi alle spalle il passato. La procura pubblica di Braunschweig ha inoltrato il caso all'autorità fiscale di competenza. Anche nel caso di Winterkorn vale il noto principio della presunzione di innocenza. Ma il fatto stesso che gli inquirenti statunitensi così come quelli tedeschi abbiano dei dossier aperti su Winterkorn, segnatamente per frode e manipolazione di mercato, costituisce un ulteriore danno di immagine. Cionondimeno, Winterkorn è tutt'oggi titolare di un mandato: siede infatti nel Consiglio di vigilanza del FC Bayern Monaco, il cui presidente Uli Hoeness era stato richiamato pesantemente all'ordine in occasione dell'assemblea generale annuale e a cui è stata notoriamente comminata una pena detentiva per evasione fiscale, ma che nel 2016 è stato comunque rieletto presidente del FC Bayern. Infatti, il «popolo» dimentica in fretta. Del resto, uno dei tre vicepresidenti del Consiglio di vigilanza del Bayern Monaco è proprio Rupert Stadler. E per quanto riguarda l'aspetto morale dello scandalo, possiamo fermarci qui.

E la politica?

La pienezza di potere induce sempre alla stupidità. E comporta anche una cospicua dose di distacco dalla realtà. A un certo punto molti potenti perdono il contatto con il mondo reale. Non si tratta di un fenomeno prettamente tedesco. Anche qui in Svizzera alcuni banchieri hanno fatto ampio sfoggio di questa «dote». Analogamente al settore bancario svizzero in passato, il comparto automobilistico è «ancora» l'alfiere dei nostri vicini settentrionali. Grazie al cospicuo gettito fiscale e all'occupazione di migliaia e migliaia di dipendenti, alcuni esponenti del settore credono di poter tenere ancora oggi in pugno il mondo della politica. Con le sue moine, la politica ha tuttavia almeno contribuito a destabilizzare il settore. Non si tratta certo di una scusa, ma della ricerca di una spiegazione. Verso la fine degli anni Novanta la

Posti di lavoro a ogni costi?

Raiffeisen Economic Research
economic-research@raiffeisen.ch
Tel. +41 (0)44 226 74 41

politica europea aveva puntato fortemente sul motore diesel, convinta di fare qualcosa di buono per l'ambiente. Al contempo noi cittadini ci eravamo liberati dai sensi di colpa per l'uso dei motori diesel, che in precedenza erano mostri fumanti con enormi emissioni di inquinanti e polveri sottili. In fin dei conti, ci veniva assicurato che questa tecnologia era ora particolarmente rispettosa dell'ambiente e che i suoi valori di consumo erano quasi rivoluzionari rispetto ai motori a benzina. Al contempo, il diesel come carburante ha beneficiato di considerevoli incentivi fiscali in non pochi Paesi. Dal punto di vista odierno, si tratta di un chiaro errore decisionale a livello di politica economica, con un segnale in una direzione sbagliata. E cosa fa la politica (tedesca) adesso? Va da un estremo all'altro. Con il titolo paradossale «Programma immediato per l'aria pulita» (Sofortprogramm saubere Luft) l'obiettivo è ora quello di bandire i diesel dai centri delle città – in concreto, un divieto di circolazione. Questa notizia potrà forse fare piacere agli abitanti delle città, ma cosa faranno ora i milioni di pendolari che si spostano in auto in quanto negli orari di punta (e non solo) i mezzi pubblici di prossimità sono ingolfati al di là di ogni ragionevole speranza. In che modo da un giorno all'altro si vuole sostituire un mezzo di trasporto che proprio nelle aree extraurbane è quello più diffuso? A questa domanda il mondo della politica non ha in serbo alcuna risposta, per non parlare di soluzioni praticabili. E il settore automobilistico lo sa.

Mors tua...

Quindi le case automobilistiche continuano senza remore a mettere bocca nella politica. Ciò appare evidente anche nelle esternazioni di Herbert Diess, attuale CEO del gruppo VW. «Guardando a ex capitali del mondo automobilistico come Detroit o Torino, si capisce subito cosa accade alle città in cui i grandi gruppi che le dominavano si sono indeboliti oltre misura», ha dichiarato Diess non molto tempo fa. Questa affermazione può essere letta anche come minaccia – anzi, Diess traccia scenari ancora più concreti precisando che, se l'UE dovesse adottare valori di soglia più restrittivi per le emissioni di CO₂ delle auto, soltanto presso VW sarebbero in pericolo circa 100 000 posti di lavoro. Sono sicuro che i suoi colleghi di altre case automobilistiche confermeranno questa stima. Chi ha osservato l'operato della signora Merkel lungo la sua intera parabola alla guida della Germania, sa che la Cancelliera non porrà (più) fine agli insanabili intrecci con un settore che per tanto tempo è stato il fiore all'occhiello del Paese. In fin dei conti, sarebbe un lavoro immane – e

perdipiù spiacevole. Se vorranno, potranno occuparsene i suoi successori. I cancellieri del futuro non dovrebbero più farsi mettere in un angolo dalla lobby automobilistica, come invece è accaduto pressoché invariabilmente nel secondo dopoguerra. Perché a causare un'emorragia di posti di lavoro nell'industria automobilistica tedesca non sarà la politica ambientale. A questo provvederanno l'industria 4.0 e l'intelligenza artificiale. Con grande afflizione di molti occupati del settore, ma comunque per la gioia degli azionisti.

Martin Neff, Economista capo di Raiffeisen

Posti di lavoro a ogni costi?

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.
