

Molto si è discusso in queste settimane del caso Volkswagen. Media e *opinion makers* hanno ampiamente ricostruito i fatti e le possibili conseguenze della vicenda. I colpevoli sono stati subito individuati e il Chief Executive Officer della azienda, Manfred Winterkorn ha rassegnato le dimissioni a fronte di un buonuscita di quasi trenta milioni di euro. Individuazione dei cattivi e responsabilità a parte, tuttavia, sullo sfondo è rimasto un tema centrale cioè il rapporto tra impresa e ambiente e con esso gli effetti, diretti e indiretti, sui livelli occupazionali non solo di Volkswagen ma anche dell'indotto che presenta forti interessi anche nel nostro Paese.

Partendo dal principio, la scoperta del sistema escogitato dalla Volkswagen per alterare i dati relativi alle emissioni di ossido di azoto dei più recenti motori diesel, con il risultato di garantire il massimo livello delle prestazioni dei veicoli aggirando le normative a tutela dell'ambiente e della salute, ha gettato nello scompiglio l'intero settore dell'*automotive*, speculazioni finanziarie comprese. Si parla di inestimabili danni subiti dai consumatori e dai paesi importatori tanto da poter qualificare la vicenda una truffa di portata mondiale che darà luogo a sanzioni esose per la casa automobilistica e ad anni di battaglie processuali a seguito delle inevitabili *class actions*. Le conseguenze per l'intero comparto saranno certamente rilevanti, ma anche il danno all'immagine del gruppo e al solidissimo *made in Germany* non sono aspetti da sottovalutare.

In dettaglio, il colosso automobilistico con sede a Wolfsburg, è finito nei guai a causa dei sistemi di catalizzazione installati su taluni modelli di autoveicoli, dotati di un software in grado di contraffare i dati relativi alla presenza degli ossidi di azoto prodotti dalla combustione del carburante. Non appena la frode è stata resa nota dalla International Council on Clean Transportation (ICCT) negli Stati Uniti, ha preso il via quel *dieselgate* di cui si parla tanto e che causerà dei contraccolpi all'intera economia tedesca. Il gruppo del resto è al vertice della produzione automobilistica del Paese, la quale rappresenta uno dei principali settori dell'industria nazionale e che le esportazioni, fiore all'occhiello della Germania patria dell'affidabilità, necessariamente subiranno una battuta d'arresto di cui ancora non si comprende la portata.

Perché allora manipolare i dati sulle emissioni e mettere a repentaglio il mito tedesco del *clean diesel*, motore in grado di garantire le migliori prestazioni con il minor impatto ambientale? Perché non ascoltare i moniti della Commissione europea che già nel 2013, nel

rapporto del Joint Research Centre, lamentava il rischio di falsificazione dei test sulle emissioni da parte delle case automobilistiche? Ecco la risposta: competitività, incrementare fino all'estremo il volume delle esportazioni e delle vendite, che garantiscono alla Germania lo status di leader del settore automobilistico, ma soprattutto di potenza economica mondiale.

Provando ad allargare la visuale, sembrerebbe quasi che il granitico modello economico tedesco cominci a mostrare qualche incrinatura. Il raggio perpetrato dalla Volskswagen si inserisce infatti in un contesto economico ambiguo. Se da un lato, infatti l'export tedesco, basato su settori tradizionali come quello automobilistico, chimico e dell'industria tecnologica va alla grande, merito anche del cambio favorevole, i settori fortemente in sviluppo come le biotecnologie e i software di ultima generazione non brillano. Probabilmente i vertici aziendali devono aver pensato che il gioco valesse la candela visto che il fattaccio rischia di avere effetti devastanti, a partire dallo stesso gruppo. Stando ai dati forniti dalla Vda (Associazione federale dell'industria automobilistica), l'*automotive* registra un fatturato annuo da capogiro, che si attesta intorno ai 384 miliardi di euro, corrispondente ad un quinto del manifatturiero nazionale. Inoltre, solamente in Germania risultano occupati nel comparto ben 775 mila dipendenti, a cui si aggiungono oltre 600.000 addetti in tutto il mondo. Ma i numeri dicono molto di più. Acea (European Automobile Manufacturers' Association) indica che il 30% delle auto costruite in Europa è made in Germany e che il 77% è destinato ai mercati esteri. In buona sostanza, mettere in crisi un sistema simile potrebbe rilevarsi pericoloso per l'intera economia tedesca, non solo per il gruppo, che stando agli standard di Epa (Environmental Protection Agency) rischia di dover pagare sanzioni fino a 18 miliardi di dollari.

Come dimenticare poi le altre potenziali vittime del *dieselgate* ovvero i lavoratori tedeschi e quelli impiegati nelle aziende partners di Volskswagen. Potrebbe non essere roseo il futuro dei lavoratori di Wolfsburg, l'impianto che occupa quasi 20 mila tute blu per un totale di 51 mila dipendenti compresi gli amministrativi e i ricercatori. Quella Wolfsburg in cui regna la *Mitbestimmung*, in cui la IG Metall, a cui è iscritto quasi il 95% per cento degli operai, partecipa a ogni singola scelta aziendale. Difficile immaginare se la scelta dei dipendenti di concedere maggiore flessibilità in cambio della tutela assoluta del posto di lavoro, frutto della negoziazione tra i vertici del gruppo con il sindacato, reggerà all'impatto dello scandalo delle emissioni. Difficile anche comprendere perché un sindacato così forte non abbia di fatto avuto alcuna influenza sulla decisione di mettere in commercio veicoli truccati e che lascia presagire qualche crepa nell'assetto

della governance interna basata sulla tanto declamata cogestione, che sebbene positiva per i bilanci, per il sistema di welfare e per la garanzia del potere contrattuale dei lavoratori, non ha saputo assicurare la legalità dei processi aziendali.

Il risultato è che a temere non è la sola Germania. Anche l'Europa non dorme sonni tranquilli, vista l'intricata rete di subforniture e scambi commerciali tra Germania e Stati membri. Si pensi solo all'Italia: nel nostro Paese le aziende che fanno parte del settore sono 3.200, occupano circa 275.000 lavoratori e il 30% del loro fatturato è realizzato proprio grazie alle transazioni con la Germania. Solo l'indotto Volkswagen fattura oltre 1,5 miliardi e occupa più di 13.000 lavoratori. Di conseguenza, se la Germania subisce una contrazione del settore, l'effetto domino è pressoché assicurato, soprattutto per la filiera componentistica che dopo la crisi Fiat, ha trovato nella Volkswagen un porto sicuro in cui approdare. A dire il vero, però, l'intero comparto è a rischio. Se Volkswagen subirà un calo delle vendite, si verificherà una deflazione del mercato delle auto e gli effetti si faranno certamente sentire anche in Italia, non solo nelle società minori, ma anche nelle realtà quali Ducati e Lamborghini, che nonostante la solidità e l'indipendenza finanziaria sono legate a doppio filo con la holding teutonica. In particolare, in Lamborghini, si è recentemente siglato un importante accordo sindacale incentrato sulla scelta d'investire nello stabilimento di Bologna circa 800 milioni di euro, al fine di promuovere un incremento occupazionale di circa 500 lavoratori. Numeri e prospettive rilevanti, che non possono subire battute d'arresto.

Il contesto delineato ci permette di analizzare in profondità il rapporto irrisolto tra imprese e ambiente, due sistemi che interagiscono incessantemente tra di loro per dirla con l'equazione di Dirac, visto che l'ambiente in cui viviamo garantisce le condizioni che consentono tutte le attività dell'uomo, attività imprenditoriali comprese. Tale consapevolezza implica la necessaria acquisizione da parte delle imprese di una visione che coniughi efficienza economica, tutela ambientale e considerazione delle ricadute sociali della propria attività. Non a caso, si parla tanto di responsabilità sociale di impresa cioè di quell'approccio alla sostenibilità che le aziende maggiormente innovative adottano in modo volontario ottenendo vantaggi competitivi rilevanti, la cui logica se fatta propria, consente una maggiore attenzione nei confronti degli ambienti di lavoro e quindi la salvaguardia dei livelli occupazionali stessi.

Guardando al futuro, l'impeachment in cui è precipitata Volkswagen, ha avuto il merito di far emergere nodi da sciogliere al più presto. L'incresciosa vicenda è difatti la prova provata che politica nazionale e sovranazionale, aziende, sindacato e mondo della ricerca debbano

fare rete per ripensare in un'ottica globale e condivisa il rapporto tra trasporto ed emissioni nonché la gestione delle ricadute sull'ambiente e sul mondo del lavoro. Ulteriormente, il legame tra veicoli e software dimostra come il settore automobilistico si stia integrando sempre di più con la meccanica e con l'elettronica. Cambiamenti come questi richiedono preparazione e capacità di adattamento, soprattutto per sopravvivere alle logiche spietate del mercato. Truccare le emissioni può essere al massimo un espediente per rimanere a galla ma se è vero che i grandi gruppi sanno uscire dalle situazioni difficili più forti di prima, tocca ora a Volkswagen la più difficile delle prove: dimostrare di saper essere leader del settore automobilistico senza barare.

La prevenzione potrà essere la chiave di volta per evitare situazioni come questa. Optare per politiche aziendali in linea con quanto richiede oggi l'ambiente, così troppo spesso sottoposto a soprusi, rappresenta il vero antidoto salvifico, più che la cura delle sanzioni. Senza contare che il perseguimento della sostenibilità ambientale è una grande opportunità che, se saputa cogliere, può rivelarsi una fonte di incremento del reddito, di riduzione dei costi e di un migliore posizionamento nel mercato. Da questo punto di vista, anche la sperimentazione in ottica preventiva di un istituto innovativo ma semi-sconosciuto in Italia come il *whistleblowing*, che ha portato enormi benefici nel Regno Unito, in Australia, in Giappone e negli Stati Uniti, e che prevede che il lavoratore possa rilevare senza ritorsioni una possibile frode, un pericolo o un rischio per dipendenti, clienti o terzi, può essere una soluzione vincente. Come approcciarsi al futuro allora? Con un approccio repressivo e anacronistico o propositivo e innovativo? L'ambiente, l'impresa, la tutela del lavoro richiedono il coraggio delle scelte. Un coraggio che non deve avere solo la Volkswagen, ma tutte quelle le imprese che sanno realmente guardare al futuro.

Serena Santagata

Scuola di dottorato in Formazione della persona e mercato del lavoro

ADAPT, Università degli Studi di Bergamo

@Serena_Santa

Scarica il pdf 