

Volkswagen-gate: un brutto affare che porterà guai seri alla credibilità del cosiddetto

“capitalismo renano”; cioè a quella che è tuttora l’unica alternativa in Occidente al modello, molto meno orientato al welfare collettivo e al raccordo tra le parti sociali, vigente in USA.

Certo, il primo ha tuttora molte carte da giocare; ma la botta è stata pesante perché la truffa del diesel l’ha colpito nella credibilità; quindi pure nella sua affermata reputazione di superiore efficienza, oltreché economica, socio-politica. Il Volkswagen-gate, in altri termini, potrebbe consegnare la vittoria, facendone così il capitalismo 3.0 del nuovo secolo, al modello Wall Street sul Modell Deutschland.

Fuor di dubbio, pure il “modello Wall Street” ha i suoi problemi, evidenziati dalla crisi, ad ora più grave del Volkswagen-gate, dei subprime. Però, ha un vantaggio rispetto al Modell Deutschland: è più coerente con la narrazione ideologica liberista; la qualcosa lo rende, specie dopo uno scandalo, più spendibile nel mercato politico-ideologico. Certo, essendo il mercato una complessa costruzione giuridica, anche negli USA lo Stato interviene, eccome; ma, come dimostra sia l’aver lasciato fallire la Lehman che lo stile in cui ha attuato il salvataggio dell’industria dell’auto, con modalità più liberiste. Al contrario, la Germania è come un incrociatore che fende le onde dei mercati; solo che, come il Titanic, con la truffa del diesel ha trovato un iceberg.

È inutile girarci intorno: il conto sarà salato; e certo non solo per il management della società. Infatti, potrà avere ripercussioni potenzialmente pesanti, a parte l’ambito economico, pure in quello sociale e geopolitico.

Ovvio, d’altronde, se si bada a come la Volkswagen sia strettamente intrecciata al sistema politicotedesco, dai Land a Berlino; e che quindi la crisi dell’una si riverberi nell’altra. E questo vuol dire indebolire la “voce” della Germania, e per il peso di essa dell’Europa, oltreché nell’industria, in molte altre questioni: dai rapporti, via Ucraina, con la Russia di Putin fino al ritorno del Vecchio continente nel business con l’Iran. Molto dipenderà da come Washington userà la truffa diesel per condizionare Berlino in altri dossier delicati. Facile ipotizzare, comunque, che l’Autorità statunitense preposta sarà dura con Volkswagen: la ragione è che oltreoceano la menzogna al mercato, percepita come pericolosa per il “modello Wall Street”, è vista malissimo; un po’ come è vissuto nella cultura tedesca il debito, difatti equiparato a colpa. Ovvio, quindi, che

la truffa della casa Wolfsburg ha rilievo politico: perché facilmente delegittimerà, da Atene a Londra, il peso di Berlino nell'Unione europea; con relativi possibili traumi. Ciò posto, al minimo la truffa della Volkswagen è, come tutte le furberie, una mossa di breve respiro, facilmente destinata ad essere "beccata"; solo che ora, scoperta, inguaia, con la casa di Wolfsburg, l'immagine complessiva di "Das Auto"; con la conseguenza che, se cede il "motore Germania", ne risentirà tutta la manifattura europea, Belpaese compreso. Difatti, nelle auto tedesche c'è molta componentistica made in Italy (dal Piemonte al Nord-Est); pertanto, se l'exporttedesco di auto soffrirà, soffrirà pure la nostra manifattura.

Ovvio, le questioni legali faranno il loro corso, come dev'essere. Peraltro senza che sia scandalo tutto ciò avrà anche le sembianze di una guerra commerciale (direttamente tra Volkswagen/Germania e USA; indirettamente pure con chiunque sia nella catena del valore di "Das Auto") del presente; ma soprattutto, del futuro.

Ossia capace di fare protezionismo utilizzando altri strumenti rispetto alle classiche barriere (dazi); e tra questi senz'altro vi possono essere, senza nulla togliere alla loro utilità, le normative ambientali. Inevitabilmente, del resto, la produzione di queste ultime risente, a Bruxelles, a Washington come ovunque, di attività di *lobbying* espressive di vari interessi nazionali (nell'industria, nell'agricoltura, nei servizi); non a caso gli USA sono assai più severi sui diesel, dove sono poco presenti, che sugli OGM; mentre in Europa vale viceversa.

Resta che Volkswagen rischia di pagare un conto tanto salato (multe ed esiti di varie azioni legali) da porla in *default*. Nel caso, la Germania dovrebbe salvarla? Le norme europee sugli aiuti di Stato lo escluderebbero; tuttavia l'eccezione, e le conseguenze del "caso Lehman", suggerirebbero il contrario. Qui si tornerebbe alla questione iniziale: modello Wall Street o capitalismo renano? Un bel nodo politico.