

# Volkswagen in crisi per la prima volta chiuse tre fabbriche "Nessuno è al sicuro"

Allarme dei sindacati. Tra le misure allo studio il taglio del 10% delle buste paga ma anche meno turni e produzioni. Scholz: "Si tutelino i lavoratori". L'azienda tace

dalla nostra corrispondente **Tonia Mastrobuoni**

**BERLINO** - All'uscita della stazione di Wolfsburg, c'è la statua di bronzo di un operaio italiano. Un omaggio alla più importante comunità di *Gastarbeiter* che contribuì nel dopoguerra a ricostruire la 'macchina del popolo' Volkswagen. E ieri è toccato alla figlia di uno di quegli emigranti calabresi, Daniela Cavallo, denunciare la micidiale crisi di quel marchio, epicentro di una bufera più ampia che sta travolgendo il maggiore gruppo automobilistico europeo.

Una "Autodaemmerung", un crepuscolo dell'auto, che difficilmente resterà confinato entro i gloriosi cancelli delle fabbriche simbolo dell'operosità tedesca. E sembra anche un segno dei tempi, una metonimia della più ampia crisi che sta ingolfando la maggiore economia europea. Se Vw chiudesse una fabbrica in Germania, sarebbe la prima volta nella sua storia di quasi un secolo.

Cavallo, capo del Consiglio di fabbrica, ha rivelato ieri mattina il piano dei vertici di tagliare decine di migliaia di posti di lavoro, «almeno tre stabilimenti», il dieci per cento in media alle buste paga, i bonus e le una tantum, e l'intenzione di ridurre turni e linee di produzione. Ma l'italiana ha avvertito che i vertici avrebbero intenzione di «ridimensionare tutti gli stabilimenti». Insomma: «nessuno è più al sicuro». Tutto il gruppo che riunisce Porsche, Audi e altri marchi storici è in difficoltà, ma la crisi riguarderebbe soprattutto Volkswagen. E secondo indiscrezioni, gli stabilimenti in bilico sarebbero Emden e Zwickau, ma anche fabbriche più piccole come Osnaabrueck e Dresda. Cavallo ha già annunciato battaglia: attenzione al rischio «escalation», ha ruggito da-



▲ **La protesta dei lavoratori**  
I dipendenti Volkswagen davanti alla fabbrica di Zwickau, nella Germania orientale

vanti agli operai. Nei mesi scorsi, l'italiana aveva già puntato il dito contro «la mancanza di un piano complessivo», per il rilancio del gruppo, stretto tra la concorrenza cinese e l'aumento vertiginoso del costo del lavoro. Ma Arno Antlitz, direttore finanziario Vw, aveva parlato di 500 mila vetture in eccesso prodotte in Europa, e 300 mila del marchio 'core'. E aveva già minacciato la chiusura di due dei dieci stabilimenti tedeschi. A settembre, in una sorta di prodromo della catastrofe, Wolfsburg aveva decretato a fine della trentennale Jobgarantie, la tregua occupazionale: dal 2025 i licenziamenti saranno di nuovo possibili. In Germania, Vw impiega 120 mila lavoratori. Da anni anche i governi tede-

sci di ogni colore avvertono vertici Vw che stanno accumulando mostruosi e colpevoli ritardi sulle nuove tecnologie. Leggendaria fu lo sfogo dell'ex ministro dell'Economia dell'ultimo governo Merkel, Peter Altmaier, che in una riunione con i big dell'auto sbottò, «ma non riuscite a fare una macchina elettrica sexy?». Il suo successore, l'attuale vicesegretario Robert Habeck, ha criticato il management Vw per aver cominciato a produrre macchine elettriche nel comparto più lussuoso, quello delle auto da 100mila euro.

Fino a poco tempo fa, l'azienda esportava 4,3 milioni di automobili in Cina; con il rallentamento dell'economia del Dragone e la propensione sempre più diffusa dei cinesi di

comprarsi macchine elettriche prodotte in patria, il colosso tedesco ha sofferto perdite enormi. Perdite che si aggiungono a quelle registrate dopo il Covid.

Anche ieri il governo Scholz ha reagito male alle rivelazioni di Cavallo - né confermate né smentite dall'azienda, che vuole rivelare dettagli solo dopo averli negoziati con i sindacati. Un portavoce del cancelliere, Wolfgang Buechner, ha accusato apertamente i vertici «per decisioni manageriali sbagliate», e ha aggiunto che «i lavoratori non dovrebbero pagare» per quelle scelte errate. Il governo è in contatto con l'azienda, ha aggiunto. E oggi Scholz si vedrà con alcune aziende e i sindacati per parlare della recessione. Ed

è probabile che spinga Vw verso soluzioni meno drastiche: l'esecutivo è sull'orlo di una crisi, le voci di un possibile voto anticipato a marzo si fanno sempre più insistenti. E la crisi del marchio-simbolo dell'industria tedesca rischia di diventare il principale argomento della campagna elettorale. Il governo della Bassa Sassonia, peraltro, è un'azionista importante del gruppo. Dopo che Cavallo ha fatto capire che i sindacati sono già sulle barricate, il primo confronto tra azienda e sindacati è previsto per domani. L'argomento ufficiale è l'inizio del negoziato per il rinnovo del contratto. Ma è chiaro che si parlerà di urgenze più drammatiche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il gruppo Volkswagen

- Sito di produzione
- Centro di innovazione
- Centro di sviluppo software
- Sito delle batterie

**114**  
FABBRICHE  
in 17 Paesi europei  
e in 10 Stati  
di America  
Asia e Africa

Portogallo Madrid  
Lisbona  
Spagna

INFOGRAFICA DI GIULIANO GRANATI

## L'esperto di mobilità

# Bienati "Era tutto previsto ci vuole una soluzione europea"

**TORINO** - «La situazione di Volkswagen dimostra che la soluzione deve essere europea e non riguarda il singolo produttore. E non parlo di tornare indietro rispetto al regolamento sull'abbattimento delle emissioni di CO2 e sulla transizione del comparto verso l'elettrico. Piuttosto di rilanciarlo. Questa era una crisi annunciata». Massimiliano Bienati, capo programma trasporti di Ecco, think tank che con Bocconi ha promosso una conferenza sui rischi delle politiche a neutralità tecnologica nella transizione, spiega cosa servirebbe al settore auto.

**Bienati, perché parla di crisi annunciata?**  
«Perché è dal 2017 che si parla della riduzione delle emissioni di CO2 ed è dal 2019 che sono stati fissati gli

obiettivi. Si sa che nel 2025 ci sarebbe stato uno scalinio importante. Non è stato un fulmine a ciel sereno. Pur solidarizzando con i lavoratori, tutta questa polemica intorno al regolamento europeo mi stupisce. I car maker hanno investito centinaia di miliardi. Il problema è che non si è lavorato per tempo sulle catene di fornitura, non si è ristrutturata la filiera, orientandola solo all'elettrico, come hanno fatto in Cina, ma con



◀ **Al vertice**  
Massimiliano Bienati

piattaforme miste. Ora si è arrivati al dunque e sarà più traumatico».

**Rallentare la transizione per renderla meno traumatica?**  
«Sarebbe un pessimo segnale ai mercati. E non si tratterebbe solo di tornare indietro, ma di perdere altro terreno nell'innovazione, oltre a ritardare la mitigazione del problema climatico. Bisogna accelerare».

**Servono risorse europee?**  
«C'è bisogno di denaro, questo sì. Il

fondo europeo è una strada da intraprendere, ma quelli europei non dovrebbero essere soldi che servono per incentivare gli acquisti di auto, ma per innovare la catena produttiva, trasformare il settore e affrontare i problemi sociali. Misure che prenderanno forma con il Clean Industrial Deal».

**Dite no agli incentivi per l'acquisto?**

«Con i fondi della Ue sì. Si usino le risorse nazionali. Il fatto che il governo abbia tagliato il fondo automotive aggrava la situazione in Italia. Mi chiedo come Urso potrà rilanciare la produzione nazionale, che o sarà elettrica o non ci sarà, senza quei fondi».

**d.lon.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA