

La historia de Volkswagen y el buitre, Ferdinand Piëch

VICTOR GROSSMAN :: 22/05/2015

Trabajadores forzados de toda Europa, junto con los prisioneros de guerra y los presos de los campos de concentración constituían el 85% de su fuerza de trabajo

La ciudad del norte de Alemania, con el muy atractivo nombre turístico de "Wolfsburg" presume de dos cosas, aunque ninguna de las dos es de primera. Su equipo de fútbol, aunque de primera categoría, no pudo superar al Bayern Munich, mejor y más rico. Y la marca de automóviles de fama mundial de esta ciudad industrial, Volkswagen, VW, que en número de ventas está detrás de Toyota (¿o ahora GM?). ¡Pero no muy por atrás!

El nombre Volkswagen recientemente llenó páginas de negocios y se derramó sobre todas las portadas. El drama de liderazgo en la cumbre del mayor empleador del mundo (fuera de China y Walmart), con un 20% de control de su consejo por la región de Baja Sajonia y un 17% por el pequeño, riquísimo y atiborrado de petróleo emirato de Qatar, hunde sus raíces en la casi legendaria historia de dos familias entrelazadas, Porsche y Piëch (los puntos de "diéresis" sobre la e, a diferencia de los de ä, ö y ü, significan sólo una nueva sílaba).

A pesar de que todavía poseen el 50,73% de VW, el patriarca de la familia Ferdinand Piëch, de 78 años, ha sufrido un importante revés. Estas son sus altivas palabras sobre el director gerente que él mismo había nombrado -"Me he distanciado de Herr Winterkorn" - en volvieron en su contra, los miembros del consejo de supervisión de la Baja Sajonia y los representantes de los trabajadores rechazaron su planeado cambio de director gerente. Dimitió malhumorado de presidente y miembro del consejo, y su esposa abandonó con él. Los dos asientos pasaron, en contra de su voluntad, a sobrinas más jóvenes. Pero todavía está alrededor y sigue sintiéndose fuerte; ¿Cual es la historia de esta empresa y este hombre, que se parece cada vez más a un buitre?

Alrededor de 1900 su abuelo, Ferdinand Porsche, nacido en Bohemia, se convirtió en un piloto de carreras de éxito y, tras ganar experiencia en la nueva industria del automóvil con Daimler, ayudó a fabricar armas en la Primera Guerra Mundial. En 1931 estableció su propia firma y se convirtió en alemán, nazi, y el ingeniero favorito de Hitler.

Con el fin de ganarse a una clase trabajadora vacilante, los victoriosos nazis prometieron un coche familiar pequeño por sólo 990 marcos, pagados por anticipado con una cuota semanal de 5 marcos, a cambio de un cupón rojo pegado en una hoja amarilla. Hitler invirtió el dinero robado al movimiento sindical ilegalizado, enviando a Porsche a River Rouge, en Detroit, para que copiase las líneas de montaje de Henry Ford, y lo contrató para hacer la ingeniería del proyecto. El glorioso resultado fue la nueva marca "VW" y, lo ha adivinado, ¡el escarabajo!

Incluso 5 marcos resultaron ser demasiado para la mayoría de los trabajadores, pero muchas personas de clase media habían comprado cupones. Los costes fueron mayores de lo esperado, el precio estaba en peligro porque resulto demasiado bajo, pero al final no

importó; antes de que los titulares de los cupones pusieran un pie en el acelerador, Alemania comenzó su guerra; los escarabajos tuvieron que dar paso a los vehículos del ejército. VW reclutó 20.000 trabajadores forzados de toda Europa, más que cualquier otra empresa alemana. Junto con los prisioneros de guerra y los presos de los campos de concentración constituían el 85% de su fuerza de trabajo. Las condiciones eran miserables; muchos murieron. Algunas mujeres, secuestradas en las zonas de Europa oriental conquistados, tuvieron que andar descalzas durante el invierno para trabajar. Más de 300 bebés o niños pequeños encontraron una muerte terrible.

Pero el 93 por ciento de la maquinaria moderna de la fábrica sobrevivió a los bombardeos de la guerra en los túneles cavados por trabajadores esclavos. Las autoridades de ocupación británicas dieron el visto bueno y VW fue pronto capaz de producir el pequeño escarabajo de propulsión trasera, aunque sólo largas batallas legales obligaron a VW, en 1961, a ofrecer a los propietarios de bonos de pre-guerra una compensación de hasta 100 marcos o un descuento de hasta 600 marcos si compraban un coche nuevo (el precio entonces rondaba los 4.000 marcos). No fue hasta finales del siglo que algunos de los trabajadores forzados supervivientes consiguió por fin una compensación "humanitaria" muy pequeña por su semi-esclavitud.

El primer director general en 1946, un hombre que había estado en contacto con la resistencia clandestina antinazi checa, fue reemplazado por los británicos en 1947 por Heinrich Nordhoff, que había gestionado una importante fábrica de camiones Opel para Hitler. En cuanto a Porsche, fue capturado y encarcelado en Francia acusado del robo de maquinaria de la planta Citroen y de haber colaborado a la deportación de sus directivos, pero su familia compró su libertad tras solo 22 meses y volvió a los negocios hasta su muerte en 1951. Las familias Piëch y la Porsche, aunque a menudo en desacuerdo, estaban tan entrelazadas como VW y la compañía Porsche (ahora unidas); El gerente de la VW, Nordhoff, al dar en matrimonio a su hija al sobrino de Piëch de Porsche.

Mientras que uno de los nietos fundadores, Ferdinand Alexander Porsche, se convirtió en presidente de la junta directiva de Porsche, otro, el buitre de Ferdinand Piëch, se convirtió en director general de VW de 1993 a 2002, y después en presidente del consejo de supervisión, que abandonó hace unas semanas. ¡Muy complicado, de verdad!

El primer éxito de Piëch como director en 1993 fue reclutar a ocho directivos de General Motors, incluyendo al duro español José Ignacio López, que se llevaron consigo 20 carpetas de secretos de GM (razón por la que, después de años de batallas judiciales, VW tuvo que despedirlo y pagar una multa). Piëch, aunque legasténico, es como su abuelo un buen ingeniero. Evidentemente un buen padre, también, al menos en cantidad; doce hijos (con cuatro madres, dos de ellos con sus esposas). Más importante, y en gran parte gracias a Piëch, VW se convirtió en propietaria de doce marcas de siete países: coches - Volkswagen, Audi, Seat, Skoda, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati- y camiones - Volkswagen, Scania y MAN. Los juicios sobre su voluminosa paternidad privada no vienen al caso; pero sobre las doce empresas, los críticos dicen que esta amplia gama es exagerada, inconveniente - y ha sido tal vez una de las razones de su destronamiento.

Durante muchos años Piëch tuvo éxito increíble, gracias a la calidad, sus buenas conexiones globales, su sabiduría de vendedor y las buenas relaciones con el sindicato. ¿Fue el

sindicato quizás demasiado complaciente?

Poco después de que hiciera cargo de la dirección en 1993, consiguió los titulares de la prensa con un innovador experimento de una semana laboral de cuatro días, 28,8 horas de trabajo a la semana. El nuevo plan parecía casi revolucionario; después de amenazar con despedir a 30.000 trabajadores y deslocalizar a un país con salarios más bajos, el sindicato aceptó. El resultado: recortes en las primas de Navidad y el pago de vacaciones, trabajo por turnos desagradable, mucho más estrés en las plantas y, en total, un recorte de sueldos y salarios anuales. Después de varios años, VW volvió a la semana de 35 horas de trabajo, resultado de una larga lucha de los trabajadores del metal alemanes, incluyendo una huelga de siete semanas en el año 1984. Hoy la situación de las horas de trabajo es muy flexible, e incluso se puede extender temporalmente hasta diez horas al día y seis días a la semana, mientras que el pago de horas extras con un 25% adicional ya no es obligatorio.

De propiedad pública hasta 1960, con un 20 por ciento aun propiedad y control del estado de Baja Sajonia, VW es, con mucho, la compañía más grande en esa región, en gran parte rural, y por lo tanto tiene importancia política para el Estado y para los jóvenes políticos locales con ambición, como el ex -canciller Gerhard Schroeder y actual vice-canciller Sigmar Gabriel, ambos socialdemócratas. Si es posible, el conflicto de clases se reduce al mínimo, pero el sindicato de VW es un peso pesado dentro de IG Metall (IG = Unión Industrial), que es el sindicato más grande en Alemania y, según se alega, del mundo.

Como la mayoría de las empresas, VW también tiene un comité de empresa. Este sistema, surgido tras la Primera Guerra Mundial en Alemania y ahora vigente en gran parte de la Unión Europea, permite a los representantes de la fuerza de trabajo, elegidos para un mandato de cuatro años, cubrir el 50 por ciento del consejo de administración de la empresa (aunque un hombre de la compañía, como presidente, suele inclinar la balanza). El comité es paralelo al sindicato; puede implicar a la misma gente, pero representa a todos los trabajadores, miembros del sindicato o no, y deja al sindicato la función negociar contratos en términos de salarios, horas o vacaciones.

Los comités de empresa deben velar por los intereses de los empleados y a menudo lo hacen. Pero en las grandes empresas sus miembros a menudo son honrados, mimado y cooptados a menudo con el uso de un coche de lujo de la empresa. El principal representante del comité de empresa de VW, que solía ganar 55.000 euros anualmente en la cadena de montaje, ahora recibe 250.000, más ventajas. La mayoría de las empresas quieren mantener a los miembros del comité de empresa y a los dirigentes sindicales contentos. En 2005 en VW llegaron a ser todos demasiado felices y se supo públicamente.

Peter Hartz ganó fama o notoriedad, como asesor del canciller Gerhard Schröder, y fue quien diseñó y aplicó la "reforma Hartz", un sistema de bienestar espartano ahora temido por todos aquellos amenazados o víctimas de despido. Como "ejecutivo de recursos humanos" en VW, sin embargo, era demasiado generoso, muchas veces ilegalmente, con los miembros del comité de empresa.

Para deleite de la prensa sensacionalista, esto significaba comidas pantagruélicas, viajes, y "el uso de prostitutas para coito oral a cargo a la empresa, a veces en apartamentos propiedad de la compañía y tras haberse medicado con Viagra por prescripción del servicio

médico de la empresa".

El principal representante de los trabajadores fue condenado a 33 meses de prisión. Hartz (como era de esperar) salió en libertad condicional y una multa mucho menor que los casi 2 millones de dólares que había recibido como bonos. Ambos renunciaron; la ciénaga de sobornos y corrupción forzaron a un diputado del Bundestag y a dos diputados del parlamento regional a hacer lo mismo, unos y otros "democráticamente elegidos" - en gran parte por VW.

Pero eso fue hace cinco años y es mejor olvidar. Hoy en día, de manera temporal, el jefe del consejo de supervisión de VW es el dirigente sindical Berthold Huber. Al igual que otros moderados líderes, una vez perteneció a un grupo "comunista" de ultra-izquierda (hasta que fue expulsado). Pero cuanto más alto ascendió en la jerarquía de IG Metall, más conservador se hizo; cuando llegó a la cima como presidente (2017-2013) y ganó 260.000 euros ya tenía fama de reformista de derechas. Fue presidente electo de la FITIM en 2009, siendo miembro del consejo de Siemens y Audi, lo que no logró despertar ningún apagado sentimiento de izquierdas en él. En VW difícilmente será un alborotador.

Y sin embargo, VW tiene algunas dificultades. Sigue a la cabeza de ventas en China y Europa, pero está teniendo un momento lleno de baches en EE.UU., a pesar de (o debido a) que su planta en Chattanooga tiene problemas. En algunos mercados, sus marcas de lujo de alto standing, como Porsche y Audi, tienen mejores resultados que sus VWs básicos. Y en el pobre Dresde, donde VW desafió airadas protestas por construir una modernista "Fábrica transparente" en medio de la reconstrucción barroca de la ciudad, a cuya inauguración asistieron el entonces canciller Schroder y Piëch en 2002, los visitantes pueden ver felizmente el montaje final de los carísimos Phaetons, aunque el coche no ha tenido gran éxito en el mercado, y el deprimido mercado laboral de Alemania Oriental no ha sumado más de 500 puestos de trabajo.

Estos problemas pueden haber llevado a destronar a Piëch. Pero la gigante corporación todavía ayuda a garantizar la superioridad exportadora de Alemania, lo que le permite presionar a los miembros más pobres de Europa para mantenerse la austeridad, económica y políticamente. Esto ayuda a explicar sus reacciones neuróticas ante los temblores de tierra recientes en Grecia, España - y quién sabe dónde más.

En el estado de Baden-Wurttemberg 850.000 trabajadores del metal han llevado a cabo huelgas de advertencia cortas y han ganado un aumento salarial del 3,4% y otros beneficios. Muchas huelgas agitan el país, en los ferrocarriles, correos, tranvías y autobuses, incluso los maestros de pre-escolar. Pero a pesar de los problemas de gestión de VW, sus trabajadores no parecen estar demasiado levantiscos; Wolfsburg parece tranquilo.

También debo informar sobre las elecciones en la ciudad-estado de Bremen-Bremerhaven, puerto del Mar del Norte desgajado de Baja Sajonia y el estado alemán más pequeño, con sólo 660.000 habitantes, pero la tasa de desempleo más alta, más del 11%. Los socialdemócratas (SPD) han gobernado sin interrupción desde el principio, últimamente en una coalición con los Verdes. Pero el 10 de mayo se desplomaron, alcanzando un mínimo histórico. Los Verdes perdieron aún más. Entre ambos partidos consiguieron raspar una pequeña mayoría y mantenerse en el poder, pero el alcalde Böhrnsen (SPD) tuvo que

abandonar semi avergonzado. Fue un mal augurio. Mientras que la CDU de Merkel recogió algunos puntos, el gran día fue para Die Linke (La Izquierda), que obtuvo su segundo mejor resultado en un estado de Alemania Occidental y un muy necesario impulso. La nueva Alternativa para Alemania (AFD) también entró por los pelos, pero ya está en aguas turbulentas, con sus miembros de extrema derecha escindiéndose de sus miembros de ultra-extrema derecha; el feo recién nacido podría caerse de la cuna con estos meneos en su congreso de junio.

En el caso de que alguien este interesado estos son los resultados de Bremen (comparados con hace cuatro años):

Soc.Dem. 32,8 (- 5,7); CDU 22,6 (+ 2,2); Verdes 15,3 (- 7,5); LINKE 9.3 (+ 1,0); Libre Dem. 6,8 (+ 4,2); AfD 5.5 (+ 5,5 ya que es nuevo); BIW (Ciudadanos Indignados, un partido derechista local) 0.8 (- 0,5).

counterpunch.org. Traducción para sinpermiso.info: G. Buster

<https://www.lahaine.org/mundo.php/la-historia-de-volkswagen-y>