

→ president de la multinacional s'ha de preocupar sobretot que comparteixin tants coneixements tècnics com puguin per reduir els costos.

Matthias Müller, que fins ara dirigia Porsche, és l'home a qui el consell d'administració ha encarregat aquesta feina. L'entusiasme dels cotxes, però no n'és cap fanàtic. Müller no ordenarà que es dissenyi un Bugatti o un Phaeton si aquests models com a mínim no li permeten recuperar la inversió. Durant una àmplia recerca de Der Spiegel a VW el 2013, ell va ser l'únic que es va atrevir a dir una frase crítica sobre Winterkorn.

Müller no és una d'aquelles persones que només volen fer carrera. Quan a Alemanya gairebé cada dia algú calava foc en un allotjament per a refugiats i tots els directius d'empreses callaven, ell va dir: "Jo crec que ja és hora que els líders econòmics ens pronunciem sobre certes qüestions. Ens hem d'oposar a l'extremisme i plantar cara". Així un potser també pot convèncer els clients que poden tornar a confiar en VW.

A més a més, el nou president de VW sobretot ha d'estalviar i suprimir. Les conseqüències de l'escàndol de les emissions costaran a l'empresa molts milers de milions els pròxims anys. Diners que també es necessiten per al desenvolupament d'elements alternatius de propulsió.

Això toca l'empresa en un temps en què el sector viu un canvi enorme. Fins ara un cotxe era un cotxe; aviat serà un *smartphone* amb rodes. Les empreses de Silicon Valley, Google i pel que sembla també Apple, desenvolupen nous vehicles que no necessiten que el propietari en sigui el conductor. Els vehicles van sols perquè el propietari es pugui dedicar totalment a les aplicacions. El seu nucli tècnic serà, precisament, el programari.

Mai abans els fabricants de cotxes alemanys havien viscut un repte tan gran. I VW ha de dedicar milions d'euros a resoldre l'escàndol.

Un membre del consell d'administració declara: "Les conseqüències de l'escàndol ens ocuparan els pròxims deu anys". ●

Traducció d'Arnau Figueras



Wolfburg, Alemanya: uns 25.000 treballadors a la conferència del president del comitè d'empresa del grup Volkswagen.

Esperances alemanyes fetes fum

Uns 700.000 cotxes de la marca Seat tenen instal·lat el xip que permet l'engany en les revisions d'emissions contaminants. Mig milió d'aquests automòbils van sortir de la planta de Martorell de Seat, una fàbrica que ara veu perillar l'anunciada inversió de 3.300 milions d'euros.

Reportatge d'Àlex Milian

El comitè mundial del Grup Volkswagen es reunia el passat 6 d'octubre a Wolfsburg, la mare de totes les plantes de producció de la multinacional –i, malgrat això, empresa alemanya. Uns 25.000 treballadors omplien l'empresa però no per treballar sinó per assistir i escoltar

els representants dels treballadors i de l'empresa arreu del món, i sobretot el president del comitè d'empresa mundial, Bernd Osterloh. L'assemblea era ordinària; estava convocada de feia mesos; i és habitual que la planta s'aturi el dia que el comitè d'empresa dona les seves explicacions –perquè és un acord sòlid

