Público

LO QUE USTED, LECTOR, NO HA LEÍDO SOBRE VOLKSWAGEN

Vicenç Navarro

Catedrático de Ciencias Políticas y Políticas Públicas. Universidad Pompeu Fabra, y ex Catedrático de Economía. Universidad de Barcelona

14 de octubre de 2015

Seguro que usted, lector, ha leído que la compañía Volkswagen fue, en el año 2015, la que vendió más automóviles en el mundo, más incluso que General Motors y Toyota. Seguro que también ha leído que la palabra Volkswagen quiere decir "el coche del pueblo", como se le llamó durante la época nazi. Ahora bien, es probable que no haya leído que esta empresa alemana fue uno de los pilares de la manufactura alemana durante el gobierno nazi, basada, en parte, en trabajadores esclavos procedentes de los campos de concentración nazis. Fue en aquel periodo cuando se creó el coche "beetle" (o escarabajo), que cuando se produjo de nuevo en los años cincuenta y sesenta, se hizo famoso por su diseño y por su accesibilidad. Aunque se lo continuó presentando como "el coche del pueblo", en realidad su mayor consumo fue el realizado por las clases medias, que ya se

iniciaban en la cultura del consumo, al ser un coche cómodo, relativamente accesible, y sin lujos u ostentación. Su éxito de ventas se presentó como un indicador del supuesto "milagro alemán", que ya entonces se comenzaba a perfilar como el que sería el posible centro económico de Europa.

Pero la fama de rigor, seriedad y eficiencia que siempre se identificó con Volkswagen, fue más consecuencia de un sobredimensionado departamento de marketing y relaciones públicas que no de la existencia de una excepcionalidad que, en realidad, no existía ni existió. A decir verdad, esta y otras grandes empresas automovilísticas nunca se caracterizaron por su sentido de la responsabilidad, oponiéndose, desde el principio, a que existieran instituciones públicas que las regularan a fin de proteger a los ciudadanos que compraran y utilizaran sus productos. La historia de Volkswagen no fue ninguna excepción. En realidad, no es la primera vez que a Volkswagen se le han descubierto prácticas en las que intentaba saltarse las regulaciones. Ya en 1973 ocurrió otro caso, situación que, por cierto, es bastante común en la industria automovilística. Otro suceso conocido es el de la General Motors en los años noventa. Tales industrias están constantemente intentando saltarse las regulaciones públicas que en teoría deberían seguir, regulaciones que en muchas ocasiones ya son excesivamente laxas

debido a la exagerada influencia que la industria tiene sobre los organismos reguladores.

En realidad, cuando en EEUU las autoridades públicas decidieron avanzar hacia el fin del diesel por sus efectos muy nocivos para la población expuesta a él, la industria automovilística europea –y muy en especial la alemana- se sacó de la manga lo que llamó el "new diesel", que presentó erróneamente como un diesel mejorado que no contaminaba. Hoy este "new diesel" se ha extendido por toda Europa, sin que la toxicidad del diesel haya, en realidad, disminuido. Es casi imposible que la compañía Volkswagen no fuera consciente de ello. Y también es difícil creerse que la dirección de Volkswagen no conociera la existencia del truco que se había instalado en el motor para ocultar la gran producción de óxido de nitrógeno -NOx- (que es una sustancia extraordinariamente dañina).

Cuando se descubrió el truco (en un laboratorio de la Universidad de West Virginia), la compañía mintió diciendo que solo 482.000 coches estaban afectados, cosa que tuvo que corregirse en cuestión de horas, pues el problema era mucho mayor. La compañía reconoció que eran 11 millones, y que la producción de tal sustancia tóxica era 40 veces superior a lo que aparecía en los tests llevados a cabo por las autoridades reguladoras. En total, la cantidad de contaminación total de este producto era de casi un millón de

toneladas al año, que era la cantidad que producían todas las industrias automovilísticas británicas, junto con todos los coches, así como en todas las industrias y los servicios de agricultura existentes en Gran Bretaña (ver "What will VW Pay?" de Jamie Lincoln Kitman, *The Nation,* Sept. 19, 2015), artículo del cual extraigo gran parte de estos datos.

Ahora bien, les aseguro que ningún directivo terminará en la cárcel. Todo lo contrario. El máximo responsable de Volkswagen, su CEO o Presidente del Consejo de Administración, el Sr. Martin Winterkorn, ha dimitido, con una pensión privada de 66 millones de euros. Y nunca ha habido una sanción hacia responsables de situaciones semejantes. La complicidad entre el poder político y mediático, por una parte, y la industria automovilística, por la otra, explica que, además de haber una enorme negligencia, haya un enorme silencio mediático sobre estas prácticas que distan mucho de ser nuevas. Así de claro.