

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/Alemania-Das-Auto>

Alemania : Das Auto

- Empire et Résistance - Union Européenne - Allemagne -

Date de mise en ligne : samedi 17 octobre 2015

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Cómo hay que leer la colleja que le han dado a Merkel desde Estados Unidos

El escándalo de Volkswagen con el fraude de las emisiones es la última chorizada de una empresa de aquel país que prodiga lecciones de moralidad en Europa. Un dato más en la larga serie de los últimos años, una especie de versión teutona en el siglo XXI de aquel cutre Celtiberia show de Luis Carandell. El "Teutonia-show", podríamos decir ; la financiación de la burbuja inmobiliaria en países como Estados Unidos, España o Irlanda ; la crisis de los pepinos, el aeropuerto de Berlín, la Filarmónica de Hamburgo, el Germanwings, la eurocanallada griega... Por ahí todo claro, pero, ¿es este escándalo un asunto técnico ? Cuesta creerlo.

Credit Suisse estima en hasta 78 000 millones de euros el perjuicio que el dieselgate puede ocasionar a la primera empresa automovilística alemana. Una bonita suma. Por si sola ya supera en un 60% el coste del mayor vertido petrolero de la historia, la catástrofe Deepwater Horizon de la compañía BP en el Golfo de México de hace cinco años. En París, Axa Investment Managers cree que el asunto le costará a Alemania alrededor del 1,1% de su PIB.

Según el economista Andrew Rose, un gurú de la ciencia de la exportación y el comercio de la Universidad de California, cada punto de caída en el índice de simpatía que un país suscita, resta un 0,5% a las compras procedentes de ese país. Sin contar siquiera el efecto que el siniestro factor Wolfgang Schäuble ha tenido sobre las maltrechas germanofilias en el Sur de Europa, es evidente que el caso VW va a tener consecuencias devastadoras, pronostica el avisado economista alemán Thomas Fricke. El sector automovilístico representa más del 17% de la exportación alemana. Pocas cosas podían hacer más daño. Con todo esto en la mollera, la pregunta que se impone es bien simple : ¿Qué ha pasado entre Estados Unidos y Alemania para que una agencia del gobierno lance tamaño torpedo contra Berlín ?

Ignorar esta pregunta sería mucho peor que pensar cándidamente que los parámetros de emisiones de los automóviles los deciden los burócratas de Bruselas, o que el sin límite de velocidad de las autopistas alemanas lo decide el cuerpo de diputados del Bundestag.

La industria del automóvil pesa mucho en la política. Tiene centenares de lobbystas en Bruselas (oficialmente 240 declarados, 43 de ellos de VW), que son los que preparan las normas y envían los proyectos de ley a los políticos como platos precocinados. Se vio claro en 2013, cuando Merkel vetó y pospuso hasta 2022 normas en materia de emisión, de acuerdo con un guión conjunto de Daimler-Benz y BMW. La conexión entre políticos y grandes empresas es estrecha y conocida. Antaño propiedad pública, Volkswagen aún es hoy propiedad del Land de Baja Sajonia (en un 20%) y todos los políticos de ese Land (por ejemplo el ex canciller Gerhard Schröder o el actual vicescanciller Sigmar Gabriel) mantienen estrechos vínculos con la casa. El gobierno alemán conocía perfectamente el fraude que ahora ha estallado, como sabían los tecnócratas de Bruselas que los procedimientos para medir emisiones son un timo capaz de competir con el de la estampita. Lo mismo vale para la proyección mundial y mediática de estas gigantescas y poderosas empresas.

Se ha hablado mucho del origen nazi de VW (Seat también fue una criatura del régimen franquista), pero mucho menos del papel que Volkswagen desempeñó, por ejemplo durante la dictadura de los generales brasileños (1964-1985) confeccionando listas negras para los militares entre sus empleados, cuando su jefe de seguridad en Sao Paulo (desde 1959 hasta 1967) era Franz Stang, ex comandante de los campos de exterminio nazis de Sobibor y Treblinka, como ha recordado oportunamente el portal German Foreign Policy.

En París, Le Canard Enchaîné ha denunciado el chantaje al que la agencia encargada de comprar los espacios publicitarios de VW en la prensa francesa sometió a una veintena de diarios regionales : si querían seguir recibiendo publicidad y a fin de no perturbar la campaña de anuncios, debían renunciar a publicar informaciones sobre el

dieselgate durante los días en que se publicaran los anuncios. Solo tres diarios, sobre una veintena protestaron... Por desgracia este es el mundo real, y en este mundo hay que ir con el escepticismo y las preguntas por delante.

Quien crea que asuntos de tanta trascendencia como un puñetazo en el bajo vientre de Alemania las decide un fontanero de la agencia ambiental de Estados Unidos, se equivoca. Cuando se trata de lanzar un torpedo de tal calibre contra un país amigo, es que ocurre algo en la relación y se quiere lanzar una advertencia, por lo menos. Las negociaciones del TTIP, el acuerdo de "libre comercio" diseñado para ponerle la guinda a la gran involución actualmente en curso, no van bien. En el mundo en general, cada vez más cosas escapan al control de Estados Unidos, que por ejemplo en Oriente Medio parece carecer de toda estrategia coherente. Más que nunca hay que mantener bien amarrados a los vasallos europeos. No sé por donde vienen los motivos de esta fenomenal colleja que ha recibido Merkel, pero no duden que la ha recibido con toda la bendición del poder imperial.

Rafael Poch para [La Vanguardia](#)

[La Vanguardia](#). Barcelona, 6 octubre, 2015

* **Rafael Poch**, Rafael Poch-de-Feliu (Barcelona, 1956) ha sido veinte años corresponsal de *La Vanguardia* en Moscú y Pekín. Antes estudió historia contemporánea en Barcelona y Berlín Oeste, fue corresponsal en España de *Die Tageszeitung*, redactor de la agencia alemana de prensa DPA en Hamburgo y corresponsal itinerante en Europa del Este (1983 a 1987). Actual corresponsal de *La Vanguardia* en París.