

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/El-escandalo-Volkswagen-un-fraude-dentro-de-otro>

El escándalo Volkswagen, un fraude dentro de otro

- Empire et Résistance - Bataille pour l'information -

Date de mise en ligne : dimanche 19 juin 2016

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Un estudio de la inteligencia francesa expone el caso como un capítulo de la guerra industrial entre Estados Unidos y la Unión Europea, en vísperas del gran acuerdo comercial transatlántico

El escándalo del *dieselgate* iniciado el año pasado contra Volkswagen y que supuso un colosal golpe en el bajo vientre al mayor fabricante mundial de automóviles, « fue concebido por Estados Unidos como un ataque para fortalecer su posición económica y política ante la Unión Europea ». Así lo afirma un estudio que acaba de divulgar la *Ecole de Guerre Economique* (EGE) de París, un centro vinculado al Ministerio de Defensa francés que se dedica a la formación de cuadros en inteligencia económica desde hace veinte años.

Titulado « *Las interioridades del asunto Volkswagen* » el informe de la EGE explica que en el escándalo Volkswagen, la concentración de la atención mediática alrededor de los mecanismos utilizados para organizar el fraude de las emisiones o de la situación financiera de la empresa alemana, « *ha ignorado la dimensión estratégica del asunto* ». Tratándose manifiestamente de un problema global, la investigación se limitó al diesel y no a los vehículos de gasolina, para hacer daño a los fabricantes europeos por la sencilla razón de que el diesel representa el 53,6% de los vehículos en la UE y menos del 5% en Estados Unidos. De lo que se trataba, dice, era, « de atacar una ventaja tecnológica de la industria automovilística europea ante su competidora usamericana ».

Las inocentes organizaciones no gubernamentales de Estados Unidos que fueron presentadas como iniciadoras del escándalo, el *International Council on Clean Transportation* (ICCT) y el *Center for Alternative Fuels Engines and Emissions* (CAFEE) de la Universidad de West Virginia, autor de los peritajes de las emisiones que ofrecieron la base a la acusación formulada el 18 de septiembre de 2015 por la *Agencia Americana del Medio ambiente* (EPA), aparecen en el estudio francés como meros instrumentos de la industria del automóvil usamericana.

La Fundación Ford responde de más del 90% de la financiación del ICCT en los años 2012 y 2013. Ford y General Motors figuran entre los clientes del CAFEE, información que desapareció de la página web de la Universidad de West Virginia el pasado 8 de febrero. ¿Es casual esta desaparición ?, se preguntan los autores del informe. En cualquier caso la iniciativa de ambas organizaciones fue presentada por los medios anglosajones, y de ahí al resto, como la inocente y ejemplar lucha de un David no gubernamental contra un poderoso Goliat industrial, como anunció el titular de la agencia Reuters del 23 de septiembre de 2015. « David Carder, el investigador de la Universidad de West Virginia de 45 años ha desafiado con cuatro colegas a una de las empresas más poderosas del mundo », fue, con pequeñas variaciones de estilo, el romántico mensaje lanzado en Francia por medios como el diario económico *Les Echos* o el semanario *L'Obs*, en septiembre de 2015.

El estudio francés describe, « una utilización de la justicia de Estados Unidos al servicio de los intereses de su economía » y cita un estudio de la OCDE de 2014 según el cual en los últimos diecisiete años la justicia americana ha iniciado la mitad de las sanciones por corrupción transnacional, con tendencia a castigar a la competencia ; « de las diez mayores multas impartidas, siete concernían a empresas no « americanas », dice. Las multas contra empresas usamericanas del automóvil, como la de 900 millones de dólares impuesta a General Motors en septiembre de 2015, están claramente por debajo de las impuestas a la competencia, los 1200 millones impuestos a Toyota en 2014, justo cuando esa industria japonesa arrebató el título de primera compañía mundial del sector a General Motors, por no hablar de los 20.000 millones que se piden contra Volkswagen después de que la empresa alemana realizara grandes inversiones en Estados Unidos con considerables aumentos de ventas en sus coches diesel (33% entre 2012 y 2013) en aquel mercado.

Además de su oportunidad industrial, la sincronización informativa del escándalo Volkswagen fue « perfecta » para « obtener el máximo impacto mediático » : se lanzó al día siguiente de la apertura del salón del automóvil de Frankfurt, donde los ejecutivos de Volkswagen fueron inmediatamente asediados por la prensa. « Se hizo patente que los objetivos perseguidos no eran solo de orden judicial », señala el estudio.

Políticamente el escándalo presentaba dos ventajas para Estados Unidos. Cuando la realidad es que las normas ambientales y sanitarias europeas son más estrictas que las americanas, el dieselgate produjo la sensación contraria : que son los europeos los más laxos. En el marco de las negociaciones del acuerdo de libre comercio entre Estados Unidos y la UE (TTIP), cuando según la previsión de los estudios americanos disponibles los constructores europeos podrían embolsarse el grueso de los 18.000 millones anuales de beneficio que el sector obtendría con la liberalización comercial, « la debilitación de Volkswagen es el golpe de gracia a su progreso ».

A dos meses de la Conferencia de París sobre el calentamiento climático (COP 21, diciembre de 2015), en la que se acumulaban los reproches a Estados Unidos por su bloqueo al progreso ambiental global, el efecto del escándalo tiene también una particular lectura. Ante este panorama, la pregunta que se impone es por qué Volkswagen, Alemania, la Unión Europea, no objetaron, pelearon o denunciaron esta situación. « Para ellos es muy difícil reaccionar porque están comprometidos y prefieren optar por un perfil bajo », responde Christian Harbulot, director de la Ecole de Guerre Economique y del estudio sobre el caso Volkswagen. « Los americanos fueron muy astutos al montar una operación para obligar a Volkswagen a reconocer que había mentido ». « No es la primera vez que se asiste a maniobras informativas de este tipo cuyo objetivo es que aparezca la mentira en un aspecto concreto y se provoque una confesión », dice este experto.

Las empresas francesas han acumulado una larga experiencia punitiva con la justicia de Estados Unidos. « En los años noventa Perrier tuvo que retirar centenares de miles de botellas de agua mineral por omitir en su etiqueta el uso de gas no natural en el producto, lo que hizo perder a la empresa el 25% del mercado cuando estaban en pleno crecimiento en el mercado de EE.UU », recuerda Harbulot. Antes, el grupo electrónico francés Schneider conoció enormes presiones judiciales en la época en la que era un fuerte competidor de General Electric. « Ningún miembro de su dirección podía tomar un avión sin exponerse a ser detenido », explica el director del estudio. Más recientemente el director de la sección de turbinas de Alstom fue detenido en un aeropuerto americano y le metieron 18 meses en una cárcel de alta seguridad, por no haber revelado una mordida en un país del sudeste asiático. « Nada de todo esto dio lugar a noticias en la prensa francesa, lo que habría sido inimaginable en una situación inversa con empresas americanas », dice Harbulot sugiriendo la conocida y manifiesta debilidad estratégica de los europeos en estas cuestiones.

En Alemania, asunto de estado

En Alemania el escándalo Volkswagen es un asunto de Estado que ha sido cubierto por un casi completo silencio, denuncia la reputada asociación alemana ambientalista y defensora del consumidor *Deutsche Unwelthilfe* (DUH). Las investigaciones oficiales avanzan a la velocidad del caracol y en el más estricto secreto. DUH afirma disponer de « abundantes indicios » de fraude ambiental en distintos modelos de Opel, Renault, Fiat y Mercedes, además de Volkswagen. Los intentos de la organización por realizar sus propias pruebas de emisión han chocado con la negativa de todos los laboratorios capacitados en Alemania, lo que obligó a realizarlas en un laboratorio suizo que « resistió las directas presiones de los fabricantes alemanes de automóviles », señala la organización. El problema fundamental del escándalo Volkswagen es que, como toda operación propagandística, se basa en un hecho cierto : la falta o delito denunciado no es un invento. Al contrario, el fraude industrial es una realidad generalizada en la industria del automóvil, donde todo el mundo tiene algo que ocultar.



Le rapport de l'EGE : « Les dessous de l'affaire Volkswagen ». Sous la direction de Christian Harbulot

Una cronología

- **Junio de 2012** : La Organización Mundial de la Salud declara cancerígenos los gases de escape diesel.
- **Julio de 2013** : Inicio de las negociaciones sobre el TTIP Julio 2015 : Volkswagen anuncia su título de primer fabricante mundial de coches
- **17 de septiembre de 2015** : Apertura del Salón del Automóvil de Francfort (17 al 27 de septiembre)
- **18 de septiembre de 2015** : La Agencia de EE.UU para el Medio ambiente (EPA) acusa a Volkswagen de haber equipado por lo menos 11 millones de coches con un software para falsificar las pruebas anticontaminación
- **20 de septiembre de 2015** : Volkswagen reconoce el fraude
- **25 de septiembre de 2015** : Pérdida del 35% de la capitalización bursátil de Volkswagen entre el 21 y el 23 de septiembre. Dimisión de Martin Winterkorn como director.
- **4 de enero de 2016** : la justicia de EE.UU y la EPA reclaman una multa de más de 20.000 millones de dólares a Volkswagen

Rafael Poch corresponsal de

<http://www.lavanguardia.com/economia/20160618/402601523850/volkswagen-dieselgate-fraude.html>
" class='spip_out' rel='external'>La Vanguardia. Barcelona, 19 de junio de 2016.

* **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.