



Volkswagen, el escándalo de las emisiones

Por: [Alejandro Nadal](#)

Globalización, 24 de abril 2019

[La Jornada](#) 24 abril, 2019

Región: [Europa](#)

Tema: [Medio ambiente](#), [Tecnología](#)

En 2011 Martin Winterkorn, presidente ejecutivo de Volkswagen (VW), dio a conocer su plan para que la compañía se convirtiera en el primer productor de automóviles del mundo. La estrategia era un alarde de audacia. Volkswagen estaba desarrollando un plan para triplicar sus ventas en Estados Unidos para 2021. Eso le permitiría rebasar a Toyota y convertirse en el productor número uno de automóviles en el planeta.

El anuncio de Winterkorn se hizo en la inauguración de una nueva planta de Volkswagen en Chattanooga, en el estado de Tennessee. Era la primera fábrica construida por el fabricante alemán en Estados Unidos en años. La penetración en el mercado estadounidense le permitiría alcanzar en 2018 la cima de la industria automotriz mundial. Lo que nadie sabía en esos días es que la ambición del grupo Volkswagen ya tenía tiempo cocinando uno de los peores escándalos corporativos en la historia del capitalismo.

El plan de VW descansaba en las líneas de autos con motores diésel para hacer frente a la competencia. Esos motores permitirían alcanzar niveles de alto rendimiento y economía de combustible, sin aumentar las emisiones. La empresa japonesa Toyota había tomado un derrotero distinto, con vehículos híbridos-eléctricos como el Prius. Muy pronto los ingenieros de VW vieron que no era posible reducir las emisiones a los estándares estadounidenses. En lugar de rectificar, la empresa recurrió al engaño.

En 2015 los altos funcionarios de VW admitieron que habían instalado en 11 millones de autos un dispositivo y un programa de computadora para burlar los instrumentos de los centros de verificación de emisiones. Muchos de estos vehículos fueron armados en la planta de VW en Puebla. El programa podía detectar cuando el vehículo estaba siendo sometido a pruebas de verificación y activaba el dispositivo que capturaba emisiones. Al regresar a condiciones normales de manejo, en ciudades y carreteras, el dispositivo se desactivaba. Eso permitía regresar a los niveles de rendimiento que enorgullecían a VW, pero con emisiones de contaminantes hasta 40 veces superiores a lo permitido.

La estrategia de VW estaba basada en una contradicción. Los motores diésel tendrían mejor desempeño en kilometraje, pero producirían una mayor cantidad de emisiones y contaminantes. Eso chocaba con las regulaciones en Estados Unidos (más estrictas que las de la Unión Europea). El fraude orquestado por los directivos de VW permitía a la empresa evadir la regulación más estricta, ahorrarse el costo de instalar equipo anticontaminante y penetrar el mercado estadounidense.

Volkswagen ha tenido que pagar ya más de 33 mil millones de dólares en multas, tanto en Estados Unidos como en Europa. Los costos de reparar los vehículos que vendió al amparo de este engaño son astronómicos. Los ejecutivos de VW, comenzando con el señor Winterkorn y sus cómplices en la jerarquía de la empresa, son los responsables de este episodio.

Los delitos que cometieron no son sólo de índole económica. Aquí hay un crimen que atenta en contra de la salud pública. Hoy, Winterkorn tiene ya un proceso penal en Estados Unidos, pero la constitución alemana prohíbe la extradición de ciudadanos de ese país. Sin embargo, hace una semana este ejecutivo y otros cuatro de Volkswagen fueron acusados de cometer fraude con agravantes en un tribunal en Braunschweig, Alemania. De ser encontrado culpable, Winterkorn podría ser sentenciado a 10 años de cárcel.

El expediente oficial de la fiscalía muestra que la historia del delito se remonta a 2006, cuando comenzó a fraguarse el engaño sobre las emisiones de los motores que VW planeaba utilizar en su estrategia comercial. Esto contradice la versión inicial de VW de que sus directivos ignoraban el engaño y sólo se enteraron cuando la empresa fue confrontada por las autoridades ambientales de Estados Unidos en 2015.

Volkswagen no es la única empresa alemana que se encuentra involucrada en un escándalo de esta índole. El fraude sobre las emisiones y la conspiración para mantenerlo en secreto son la materia de escándalos similares que afectan a muchos grupos corporativos en Alemania. Hace 10 años el de la empresa Siemens, fabricante de equipo para la industria eléctrica, sacudió a la sociedad alemana. Por su parte, las omnipresentes maniobras de lavado de dinero de Deutsche Bank, el banco alemán más importante, han terminado por acostumbrar al público a este tipo de prácticas. Tal parece que el capitalismo corporativo alemán también prospera en una cultura de corrupción y codicia.

Epílogo. Muchos de los autos que fueron dotados de dichos dispositivos engañosos fueron fabricados en la planta VW en Puebla. Y muchos de los que no se pudieron vender en Estados Unidos fueron regresados a nuestro país para colocarse en el mercado mexicano. Si aquí no estalló el escándalo es porque la normatividad mexicana en materia de emisiones es tan laxa, que ni siquiera hubiera sido necesario operar el fraude de Volkswagen para cumplirla.

La fuente original de este artículo es [La Jornada](#)
Derechos de autor © [Alejandro Nadal](#), [La Jornada](#), 2019

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: [Alejandro Nadal](#)

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca