

Volkswagen se da de plazo 2016 para reparar los motores trucados (EL PAÍS, 7-10-2015)

Merkel alaba la respuesta que la empresa ha dado a la crisis y rechaza las críticas

Volkswagen anuncia que anulará las inversiones no esenciales

Luis Doncel / Claudi Pérez Berlín / Estrasburgo 7 OCT 2015 - 20:22 CEST



El presidente del grupo Volkswagen, Matthias Müller. / EFE

El presidente de Volkswagen, Matthias Müller, prevé empezar a reparar los motores afectados por la manipulación de los gases el próximo mes de enero, tarea que se alargaría durante todo 2016. La canciller Angela Merkel respaldó ayer la respuesta que la empresa ha dado al mayor escándalo en sus casi 80 años de historia. “Hace falta claridad y transparencia; y tengo la impresión de que es lo que ha habido”, dijo Merkel en Estrasburgo, que rechazó las críticas a la empresa.

Merkel calificó el miércoles en el Parlamento Europeo como “un ejercicio de claridad y transparencia” la respuesta de la compañía al escandaloso fraude en las emisiones de 11 millones de vehículos. No mostró ni fisuras ni reproches. Sí una

advertencia: “No use esta situación para condenar a todo un sector y poner en peligro miles de empleos en el continente”, espetó ante las críticas de la líder de Los Verdes, Rebecca Harms. La empresa ha sido criticada en las últimas semanas por el retraso en la presentación de explicaciones.

Poco antes de que Merkel hablara en Estrasburgo, Hans Dieter Pötsch había sido elegido presidente del Consejo de Supervisión, órgano de control que tienen las grandes empresas alemanas. Pötsch aseguró que Jones Day, el despacho de abogados estadounidense contratado para investigar la estafa de las emisiones, “no está dejando ni una sola piedra sin levantar”.

El nuevo hombre fuerte de Volkswagen, Matthias Müller, dio a conocer el calendario con el que pretende salir de la crisis brutal que atraviesa la compañía. Si las autoridades alemanas dan el visto bueno al plan para los motores diésel trucados, las reparaciones de los automóviles afectados comenzarían el próximo mes de enero, y deberían estar listas a finales de año.

“En dos o tres años, Volkswagen debería volver a brillar de nuevo”, aseguró Müller en una entrevista al *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, la primera en sus dos semanas al frente del grupo. En este futuro que Müller imagina para el mayor constructor de automóviles de Europa, Volkswagen será más pequeño y descentralizado. Y habrá que estudiar cada marca y modelo para comprobar su contribución al grupo. “No se va a tratar de una revolución, sino de una evolución”, añade.

Un día después de que anunciara la revisión de un programa de inversiones de 100.000 millones de euros, Müller dio una idea de la complejidad de la tarea a la que se enfrenta: la compañía debe de buscar miles de soluciones diferentes. “En algunos motores bastará con que se actualice el *software*. Pero otros podrían necesitar nuevos inyectores y catalizadores”, asegura el líder del grupo, que no descarta que en algunos casos vaya a ser necesario cambiar el vehículo por completo.

Müller también responde a las informaciones que ponen en duda la explicación dada por Volkswagen de que todo el escándalo es responsabilidad de “unos pocos criminales” que actuaron al margen de la dirección de la empresa. El hasta hace dos semanas presidente de Porsche se atiene a la versión oficial. “Unos pocos empleados formaron parte [de la manipulación]”, asegura. Pese a todo, a las preguntas sobre las responsabilidades siempre añade la coletilla “según lo que sabemos ahora”, y la indicación de que es necesario esperar para conocer el resultado de las investigaciones.

Su antecesor, Martin Winterkorn, abandonó el cargo diciendo que nunca supo nada de la manipulación. ¿Cómo puede ser que el hombre que presumía de

conocer cada tornillo de Volkswagen no estuviera al tanto de esta manipulación colosal? “¿Cree usted de verdad que un presidente tiene tiempo para conocer a fondo los *softwares* de los motores? "Tomemos el ejemplo de Porsche, de donde yo provengo. La agenda del señor Winterkorn estaba tan llena que solo podía visitar tres veces al año nuestro centro de desarrollo”, responde Müller.

Sobre los costes finales del escándalo, Müller evade la pregunta sobre si bastará con los 6.500 millones de euros dotados para posibles pérdidas. Y asegura que la cifra de 18.000 millones de dólares (unos 16.000 millones de euros) como tope al que podría llegar la multa de las autoridades estadounidense la conoce solo a través de la prensa. “Tendremos que pagar una multa. Pero hay que tener en cuenta que no ha habido ningún muerto. Nuestros coches eran y son seguros”, añade.