

VOLKSWAGEN HA QUEDAT DANYADA; EL SEGELL DE QUALITAT “MADE IN GERMANY”, TACAT

→ deix a president del consell d'administració i assumeix la direcció de la marca VW.

Avui Bernhard és cap de la secció de camions de Daimler. La gent de Winterkorn voldria atribuir-li a ell tota la culpa, però Bernhard diu que ell no va decidir aplicar el programari de falsejament. Però qui va ser, doncs?

El motor de què ara es parla, l'EA 189, es fa servir des del 2007 als models Jetta, Golf, Beetle i Passat. Amb els anys les marques Audi, Škoda i Seat també l'han incorporat. I tant se val quan s'endureixi la normativa d'emissions, els enginyers hauran de determinar si aquest motor compleix els nous valors límit. Sorprenentment, sempre els complia. Si més no a les instal·lacions on es feien els tests. No cal complir-los enlloc més, com a mínim a Europa. Les regulacions de la UE exigeixen només un recorregut de prova normalitzat a les instal·lacions i no cal donar cap altre tipus de demostració que els límits d'emissions es compliran a la carretera.

Per als tècnics això és una temptació, i Bosch té aquesta temptació en oferta: un programa que reconeix que el vehicle està passant un test. Cosa no gaire complicada. N'hi ha prou de detectar que dues rodes giren i dues estan quietes: com passa a les plataformes on es fan els tests, però no a la carretera. Al test el programa fa que el rendiment sigui més baix, de manera que es compleixen els límits. A la carretera el rendiment i l'expulsió d'òxids nítrics augmenta.

Queda clar que VW va sucumbir a la temptació i va col·locar el programa als seus models. El que no queda clar és qui ho va decidir.

És improbable que un home com Winterkorn no en sabés res. És enginyer i es preocupava de tots els detalls. Dirigia l'empresa com un dictador, des de dalt cap a baix, autoritari i implacable.

Però també és estrany que en una empresa amb més de 40.000 investigadors i enginyers mai ningú preguntés com l'EA 189 complia els valors límit

sense urea, si bé devia ser evident que això és impossible.

Podria ser que això també tingui a veure amb l'estil de direcció de Winterkorn. Explica un enginyer de VW: “A l'empresa hi regna un clima de por. Quan el cap diu ‘ho heu d'aconseguir’, ningú no s'atreveix a dir que és impossible”. Ningú no gosa interrompre, autocorregir-se o preguntar.

Ho devia fer algú altre.

Aquest fragment de la història parteix de la confiança. De la confiança en els enginyers alemanys. L'any 2014 la petita organització pel medi ambient ICCT va voler comprovar que els dièlsels alemanys no tan sols eren gairebé nets a les instal·lacions de prova sinó també a la carretera. “Volem demostrar que la indústria era capaç de reduir les emissions quan hi havia directrius estrictes que hi obligaven”, diu el treballador d'ICCT Anup Bandivadekar.

El pressupost per a l'estudi era escàs. L'organització mediambiental busca privats que li prestin cotxes dièsel. L'ICCT troba, per casualitat, un Passat, un Jetta i un BMW X5. “Vam agafar el que vam trobar”, diu Drew Kodjak, cap de l'organització. Si haguessin estat models d'altres marques, Volkswagen no estaria com està i aquest setmanari tindria un altre tema de portada.

L'ICCT encarrega els tests a un equip de la Universitat de Virgínia de l'Oest a Morgantown. Els investigadors fan passar els gasos emesos al maleter, on un complex aparell de mesura recull els hidrocarburs, el monòxid de carboni i sobretot els òxids nítrics. Els conductors de proves condueixen al llarg de centenars de quilòmetres recurrent el trànsit de San Diego, Los Angeles, San Francisco i la zona muntanyosa del nord-est de Los Angeles. El BMW compleix en gran mesura la normativa. Els dos Volkswagen superen els límits, amb uns valors cinc vegades per sobre, quinze vegades, vint vegades i en el cas extrem fins i tot trenta-cinc vegades més alts.

El maig del 2014 arriben els resultats al despatx de dues autoritats governamentals dels Estats Units conegudes per la seva política dura. A Washington, l'Environmental Protection Agency (EPA), l'autoritat per a la protecció del medi ambient, s'afegeix al cas. A Sacramento ho fa una altra institució, el California Air Resources Board (CARB).



Les autoritats exigeixen a VW que aclareixi la discrepància en els valors d'emissions. “El nostre objectiu central és tenir un aire net. I, si hi ha irregularitats, fem pressió. Per això hi som”, diu Dave Clegern, del CARB.

Com a molt tard en aquell moment VW devia veure clar que les autoritats s'ho prenen seriosament. El 2 de desembre del 2014 els alemanys van donar a les autoritats nord-americanes la seva explicació: els alts nivells d'òxids nítrics emesos en carretera eren deguts a problemes tècnics; l'empresa repararia voluntàriament prop de 500.000 cotxes. L'empresa comunicava als clients que es tractava d'una “acció de servei relacionada amb els gasos d'escapament”. Amb una “certa manera de conduir” hi havia “una elevada probabilitat que s'il·luminessin els llums de control”. Era mentida.

Els propietaris de cotxes VW debaten a internet què significa aquell missatge. Una persona escrivia: “La carta és tan inconcreta que sembla que vulguin amagar alguna cosa o ocultar un problema més gros”.

Volkswagen es preocupava per la imatge del dièsel. Va publicar un spot en què tres dones grans discutien si el dièsel era brut. Una deia que som l'any



Netflix. Al final, després d'una sessió de la cúpula del consell d'administració a l'aeroport de Braunschweig, Piëch va haver de dimitir.

La cúpula bidictatorial havia explotat. Winterkorn semblava que tenia l'empresa per a ell sol, però aleshores, després del primer escàndol, n'ha seguit un de més gros. Igual que Piëch, Winterkorn al principi no volia anar-se'n.

Dimecres les nou es troben els supervisors més importants de VW: el president federal de la Baixa Saxònia; Stephan Weil, l'ex-cap d'IG-Metall Berthold Huber; el representant del comitè d'empresa Bernd Osterloh; i Wolfgang Porsche. Estan d'acord: Winterkorn ha de dimitir, tant si era coneixedor de l'estafa com si no. Però li volen donar l'oportunitat d'arribar a la conclusió ell mateix. Winterkorn no fa cap pas.

Durant una hora i mitja Winterkorn explica com va poder passar sense que els consellers entenguin qui té la responsabilitat del desastre. Fan entrar a la sala el director financer, Hans Dieter Pötsch, que tampoc no aporta claredat a l'assumpte, segons expliquen els presents.

Huber, cap del consell d'administració, diu: Ja n'hi ha prou, algú ha d'assumir la responsabilitat.

Winterkorn no reacciona.

—HUBER: Vostè haurà de respondre davant d'una comissió a la Cambra de Representants dels Estats Units. Se'l carregaran. No ho aguantarà ni deu minuts. Jo no el proposaré divendres ni el votaré.

—WEIL: Estic d'acord amb Huber.

—PORSCHÉ: Jo també.

Porsche explica que va rebre una carta dels titulars de participacions de Qatar. Ells tampoc no escollirien Winterkorn.

Winterkorn estava sol, desprotegit, acabat. Finalment entén que no té cap més opció i dimiteix.

El lloc d'aquesta reunió va ser l'aeroport de Braunschweig. Qui tingui, doncs, més de seixanta anys, treballi al sector de l'automòbil i li agradi actuar com un dictador, que no s'hi acosti. Per a la resta de la gent el lloc no és perillós.

Era el moment d'un canvi a la cúpula i de reformar el sistema Volkswagen. L'empresa no es pot dirigir només des del canal Weser-Elba. Cada marca i les regions de vendes principals, els Estats Units i la Xina, necessiten més autonomia. Han de decidir directament quins models prometen més bons resultats. El nou →

→ president de la multinacional s'ha de preocupar sobretot que comparteixin tants coneixements tècnics com puguin per reduir els costos.

Matthias Müller, que fins ara dirigia Porsche, és l'home a qui el consell d'administració ha encarregat aquesta feina. L'entusiasme dels cotxes, però no n'és cap fanàtic. Müller no ordenarà que es dissenyi un Bugatti o un Phaeton si aquests models com a mínim no li permeten recuperar la inversió. Durant una àmplia recerca de Der Spiegel a VW el 2013, ell va ser l'únic que es va atrevir a dir una frase crítica sobre Winterkorn.

Müller no és una d'aquelles persones que només volen fer carrera. Quan a Alemanya gairebé cada dia algú calava foc en un allotjament per a refugiats i tots els directius d'empreses callaven, ell va dir: "Jo crec que ja és hora que els líders econòmics ens pronunciem sobre certes qüestions. Ens hem d'oposar a l'extremisme i plantar cara". Així un potser també pot convèncer els clients que poden tornar a confiar en VW.

A més a més, el nou president de VW sobretot ha d'estalviar i suprimir. Les conseqüències de l'escàndol de les emissions costaran a l'empresa molts milers de milions els pròxims anys. Diners que també es necessiten per al desenvolupament d'elements alternatius de propulsió.

Això toca l'empresa en un temps en què el sector viu un canvi enorme. Fins ara un cotxe era un cotxe; aviat serà un *smartphone* amb rodes. Les empreses de Silicon Valley, Google i pel que sembla també Apple, desenvolupen nous vehicles que no necessiten que el propietari en sigui el conductor. Els vehicles van sols perquè el propietari es pugui dedicar totalment a les aplicacions. El seu nucli tècnic serà, precisament, el programari.

Mai abans els fabricants de cotxes alemanys havien viscut un repte tan gran. I VW ha de dedicar milions d'euros a resoldre l'escàndol.

Un membre del consell d'administració declara: "Les conseqüències de l'escàndol ens ocuparan els pròxims deu anys". ●

Traducció d'Arnau Figueras



Wolfburg, Alemanya: uns 25.000 treballadors a la conferència del president del comitè d'empresa del grup Volkswagen.

Esperances alemanyes fetes fum

Uns 700.000 cotxes de la marca Seat tenen instal·lat el xip que permet l'engany en les revisions d'emissions contaminants. Mig milió d'aquests automòbils van sortir de la planta de Martorell de Seat, una fàbrica que ara veu perillar l'anunciada inversió de 3.300 milions d'euros.

Reportatge d'Àlex Milian

El comitè mundial del Grup Volkswagen es reunia el passat 6 d'octubre a Wolfsburg, la mare de totes les plantes de producció de la multinacional –i, malgrat això, empresa alemanya. Uns 25.000 treballadors omplien l'empresa però no per treballar sinó per assistir i escoltar

els representants dels treballadors i de l'empresa arreu del món, i sobretot el president del comitè d'empresa mundial, Bernd Osterloh. L'assemblea era ordinària; estava convocada de feia mesos; i és habitual que la planta s'aturi el dia que el comitè d'empresa dona les seves explicacions –perquè és un acord sòlid