

ECONOMÍA Y NEGOCIOS

CIFRA DE NEGOCIOS EMPRESARIAL



» 21 MESES AL ALZA

La cifra de negocio de las empresas españolas aumentó un 4% en noviembre, según datos del INE, y encadena 21 meses consecutivos al alza. Pese al repunte continuado, sigue por debajo de su nivel previo a la crisis de la deuda.

Bruselas propone sanciones de hasta 30.000 euros por coche manipulado

CLAUDI PÉREZ. Bruselas fue EE UU quien destapó el caso Volkswagen, que trucó millones de coches para saltarse las normas de emisión de gases contaminantes. Cinco meses después, Bruselas aún no ha

abierto expediente a Alemania por ese escándalo, pero algo se mueve en la UE. La Comisión Europea aprobará hoy un ambicioso endurecimiento de la regulación de seguridad y medioambiental, con sanciones de hasta

30.000 euros por vehículo para los fabricantes que se saltan las reglas y para los servicios técnicos que se encargan de hacerlas cumplir. "Son cifras disuasorias", según la propuesta, para impedir otros casos Volkswagen.

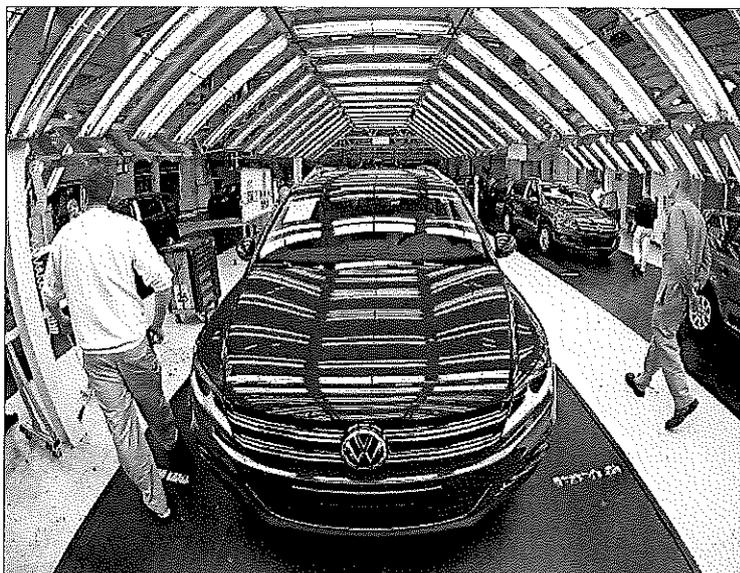
La Comisión propondrá hoy una revisión a fondo de la normativa de seguridad y de emisiones de la industria automovilística europea, envuelta en un halo de sospecha desde la irrupción del caso Volkswagen y las investigaciones en marcha que afectan a otros fabricantes. La comisaria polaca Elzbieta Bienkowska explicó ayer a un grupo de diarios europeos que el brazo ejecutivo de la Unión quiere terminar de un plumazo con las prácticas ilícitas del sector, muy señalado tras los trucajes desvelados en Volkswagen, el líder de la industria más poderosa de la primera potencia económica de Europa. La nueva normativa incluye un severo aparato sancionador: Bruselas quiere poder multar directamente a los fabricantes que incumplan —algo que ahora no ocurre—, con una cifra disuasoria de hasta 30.000 euros por vehículo.

Saltarse las reglas ya no será tan fácil. Ahora, cuando una compañía quiere vender coches en la UE basta con solicitar las homologaciones de seguridad y medioambientales de un Estado miembro, y en la crisis de Volkswagen se ha puesto de manifiesto la connivencia entre fabricantes y centros que examinan los vehículos.

Para acabar con eso, Bruselas quiere tres cosas. Una: reforzar la independencia de esos exámenes, evitando que los fabricantes paguen los test directamente para evitar conflictos de interés, y con la puesta en marcha de auditorías. Dos: un mayor control a los vehículos que deben homologarse, tanto a los prototipos como a los que ya están en circulación. Y, sobre todo, tres: "La Comisión tendrá poderes para suspender, restringir o clausurar los servicios técnicos que sean demasiado laxos en los exámenes", según Bienkowska. Cuando aparezca un fraude, Bruselas podrá imponer sanciones tanto a los fabricantes como a los servicios técnicos que participen en los como el de VW.

Nueva normativa

Esa nueva normativa tendrá que pasar ahora por el Consejo Europeo —es decir, por los Estados miembros, que ya han agudado en el pasado la regulación del sector por la importancia de esa industria en varios países— y en paralelo por el Parlamento Europeo. La normativa podría entrar en vigor este mismo año.



Trabajadores de Volkswagen, en labores de inspección en la planta de Wolfsburg. / ODD ANDERSEN (AFP)

Volkswagen se esfuerza por recuperar la confianza

La credibilidad es uno de esos asuntos que necesitan años, décadas, para fraguarse y que se pierden en un solo patinazo. El primer ejecutivo de Volkswagen, Matthias Müller, aseguró ayer en Bruselas que la tarea más importante del grupo alemán es recuperar la confianza. La empresa ha abierto para ello una investigación interna, que estará lista en abril. La cúpula de la multinacional tiene previsto reunirse la semana próxima por tercera vez este año, ante el más que previsible alud de críticas en

la junta de accionistas prevista para abril. El pasado otoño resultó pésimo para el grupo: en septiembre se destapó que las emisiones de sus motores diésel eran superiores a las que se medían en los exámenes gracias a un software prohibido. "Las presiones para aclarar el escándalo son extremadamente altas", explica Stefan Bratzel, presidente de uno de los laboratorios de ideas alemanes del sector automotriz. "Y ese trabajo está muy lejos de haber terminado", añade Bratzel a la agencia Reuters.

tadounidenses (1.000 dólares por coche), algo para lo que no tiene competencia y que rechaza la cúpula de Volkswagen. Esas indemnizaciones, junto con las posibles demandas judiciales, pueden provocar un agujero multimillonario en las cuentas del gigante de Wolfsburg. "Frente a la poca colaboración que mostraba al principio el grupo, ahora las diferen-

cias se limitan a la compensación para los consumidores. No vamos a renunciar a ellas. Ese es un buen motivo para endurecer la legislación europea de protección al consumidor y ponerla a la altura de la de EE UU", según la comisaria.

De los 11,5 millones de coches que Volkswagen reconoce haber trucado, unos 8,5 millones circulan por Europa. Pero fue EE UU quien destapó el escándalo. Y fue el Departamento de Justicia estadounidense el que lo llevó a sus últimas consecuencias, con una demanda que puede costar 45.000 millones de dólares. Volkswagen trucó sus coches con un software que rebaja artificialmente las mediciones de gases contaminantes: Bruselas se ha limitado hasta ahora a exigir información. La propuesta a la que ha tenido acceso EL PAÍS mantiene tajante la prohibición de esos artefactos, recuerda que las autoridades nacionales tienen la obligación de impedir su uso, y va un paso más allá: obliga a los fabricantes a dar toda la información sobre los protocolos de software, tal como hace EE UU. Se trata de tener todas las pruebas en caso de que se abra una investigación, para que esta vez no sea EE UU quien muestre al rey desnudo.

La amenaza de un recorte de la oferta eleva el precio del crudo un 4,2%

I. F., Madrid

La posibilidad de que dos de los tres productores mundiales de petróleo, Arabia Saudí y Rusia, alcancen un acuerdo para recortar la oferta mundial provocó ayer un aumento del 4,26% en el precio del crudo Brent, el de referencia en Europa, hasta los 31,80 dólares por barril. El ministro de Petróleo iraquí, Adel Abdoul Mahdi, afirmó en Kuwait que estos dos gigantes petroleros se han mostrado "más flexibles" sobre una posible colaboración para reducir la producción y provocar un aumento de los precios, informa Bloomberg.

Poco antes, el vicepresidente de la petrolera rusa Lukoil, Leonid Pedun, también había desatado las especulaciones sobre un posible recorte de la oferta al dejar entrever que Moscú "podría trabajar" codo con codo con el principal cartel petrolero, la OPEP —al que pertenecen tanto Arabia Saudí como Irak—, para retirar barriles y estabilizar así los precios.

En un momento de fuerte sobreoferta en el mercado, las palabras del responsable de petróleo iraquí y del ejecutivo ruso provocaron un primer movimiento: un aumento de las órdenes de compra de crudo ante la expectativa de que un acuerdo entre las dos principales potencias petroleras tras EE UU logre reequilibrar el mercado.

Bolsas a la baja

Este acuerdo implicaría revertir la estrategia seguida por Arabia Saudí en los últimos meses, en los que Riad ha optado por aumentar los bombos para defender su cuota de mercado frente al empuje estadounidense a costa del desplome de los precios que ha mermao sus ingresos.

El encarecimiento del crudo —que, a pesar de todo, sigue cotizando un 15% por debajo del nivel al que comenzó el año— arrastró consigo al alza a las principales Bolsas occidentales, en una jornada que había empezado con mal pie tras el desplome de los dos principales parques chinos: Shanghai (-6,42%) y Shenzhen (-7,12%), informa Macarena Vidal Lij. El Ibex español (1,46%) lideró las alzas europeas junto con el Ftse MIB italiano (1,51%). Al otro lado del Atlántico, el Dow Jones cerró con una subida del 1,78%.