

ECONOMÍA Y TRABAJO

Volkswagen pagará 16 millones en España por el 'dieselgate'

Un juez condena al fabricante alemán a abonar 3.000 euros a cada afectado

ÁLVARO SÁNCHEZ, Madrid
El Juzgado de lo Mercantil número 1 de Madrid condenó ayer a Volkswagen a abonar 3.000 euros a cada afectado por la instalación de un programa informático que falseaba las emisiones de gases contaminantes de sus motores, el denominado *dieselgate*.

El fabricante alemán de vehículos deberá desembolsar ese dinero a los integrantes de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), la entidad que denunció los hechos ante los tribunales. La sentencia les da la razón en que se produjo "práctica comercial desleal". En total, la factura para la firma alemana superaría los 16 millones de euros en concepto de indemnización por los daños y perjuicios, dado que son más de 5.000 los consumidores afectados de dicha organización, aunque la sentencia todavía no es firme. Fuentes de Volkswagen apuntan que el caso se encuentra solo en primera instancia, y anuncian que la firma recurrirá la decisión.

Cinco años después de que saliera a la luz el uso fraudulento de dispositivos para ocultar las emisiones contaminantes, la compañía sigue enfangada en procesos judiciales sobre su responsabilidad. Según ha señalado la OCU en un comunicado, Volkswagen se mostró reacia a aceptar un acuerdo negociado en los dos intentos de conciliación que llevó a cabo, a diferencia de lo sucedido en otros países. Según la versión de la asociación, Volkswagen no aceptó sus propuestas de indemnización "ni efectuó ninguna oferta de compensación, rechazando la propia existencia de su actuación ilícita y del daño causado a los consumidores afectados, mientras negociaba

acuerdos en países como Alemania donde se aceptaba la culpa y se asumía un compromiso de compensación".

En 2016, la compañía ofreció a los consumidores realizar un arreglo en sus vehículos para solucionar el problema de las emisiones. Millones de clientes en todo el mundo aceptaron esa medida, pero otros se decantaron por acudir a los jueces para exigir una compensación económica, como los miembros de la OCU.

"El escándalo *dieselgate* no acabará hasta que todos los consumidores europeos hayan sido compensados", dijo ayer la entidad. La OCU se ha mostrado dispuesta a asesorar a los afectados en la reparación "mediante la modificación, de manera gratuita, del software instalado o cambio de hardware si fuera preciso, tal y como indica la resolución judicial".

En caso de que la condena llegue a ser firme, esta no será la primera vez que Volkswagen se rasque el bolsillo para indemnizar a los afectados del *dieselgate*. En abril del año pasado, la empresa llegó a un acuerdo para indemnizar con un total de 620 millones de euros a 200.000 clientes alemanes que adquirieron vehículos afectados, a los que desembolsó entre 1.350 y 6.250 euros. Y antes, en 2016, ya hizo lo propio con los clientes estadounidenses, a los que pagó unos 5.000 dólares para evitar ir a juicio (10.000 millones en total).

La factura no se quedó ahí, dado que las demandas de los Estados, los reguladores ambientales y los distribuidores elevaron el coste del escándalo por encima de 25.000 millones de dólares en EE UU.



Un hombre prueba un vehículo en un concesionario de Ford. / INMA FLORES

Las fábricas españolas producen medio millón de coches menos por la covid

Medio millón de vehículos fabricados menos. Con ese balance acabaron el año pasado las plantas de producción ubicadas en España. El coronavirus impactó con un recorte del 19,6%, sobre todo por la afectación que tuvo el cierre de factorías en marzo

D. C., Barcelona y abril, durante el confinamiento inicial con el que se perseguía doblar la curva de contagios por la covid que ya atenazaba a los servicios sanitarios. Las marcas, unidas a través de la patronal Anfac, esperan un "crecimiento moderado" este año, pero incapaz de igualar los niveles precovid.

2020 acabó con 2.27 millones de vehículos ensamblados en España, 554.000 menos. Las exportaciones, a las que se destinan tres de cada cuatro unidades producidas, ejercieron un mero papel de consuelo al caer solo un 18,7%. Pese a que es un dato negativo, es mejor que el del mercado interior, donde las matriculaciones cayeron el 32,3% para convertirse en el peor mercado de los cinco mayores de Europa.

Las marcas se aferran a una mejora de los dos mercados para dejar atrás el primer año de la pandemia, aunque ya han muestra-

do su pesimismo respecto a la recuperación en España por la falta de incentivos públicos a la adquisición de coches y un significativo encarecimiento del impuesto de matriculación.

De ahí el moderado optimismo que ayer mostró Anfac con la divulgación de los datos de 2020. Sostiene la patronal que la mejora de los registros tiene como "elementos esenciales" la recuperación de las ventas nacionales y la mejora de los principales países que compran coches a España. Francia se convirtió en el primer comprador de vehículos españo-

les el año pasado al registrar un alza del 1,4% y desbancó a Alemania, que lo redujo un 12,7%.

El inicio del año no va bien para las plantas, ya que algunas han anunciado regulaciones temporales de empleo ante la dificultad para aprovisionarse de semiconductores, un problema que afecta a todo el mundo y amenaza con restar en torno a 200.000 vehículos a la producción inicialmente prevista en Europa. Además, es previsible un acompañamiento de la producción a las ventas, que previsiblemente serán inferiores todavía a las de 2019.

OPINIÓN / SANTIAGO CARBÓ VALVERDE

El BCE en 2021

La semana pasada el Banco Central Europeo (BCE) reafirmó su compromiso de mantener toda la artillería monetaria y financiera hasta marzo de 2022 o hasta que la crisis termine. Contrasta esta determinación con los titubeos de la misma institución hace ahora 10 años. Continuar con todo ese potencial de liquidez ayudará a estabilizar los mercados si vinieran mal dadas en los próximos meses, algo que puede ocurrir visto lo visto. No obstante, una vez pase lo peor, más allá del verano, cabe preguntarse si toda esta liquidez extraordinaria junto al cambio de coyuntura, no obligará a cambiar parte de la acción del BCE, lo que daría

lugar a dos estrategias diferenciadas a lo largo de 2021.

La mayor parte de los analistas cree que el BCE va a seguir con una estrategia expansiva similar mucho tiempo. Sin embargo, en esta crisis, el instituto monetario no ha estado solo. Al contrario que en la crisis financiera de 2008, la respuesta de la política fiscal en la UE ha sido muy expansiva, incluso agresiva. Y lo que es más, con un programa conjunto (los fondos NGEU) que, si se aprovecha bien, puede ser muy beneficioso. El resto de bancos centrales también ha contado con fuertes estímulos fiscales. Como la Reserva Federal, que ya con la Administración Trump

tuvo un fuerte paquete económico de ayudas, que Joe Biden ha confirmado que va a reforzar significativamente. Sea como fuere, en el último año —y en el próximo— habrá existido una confluencia monetario-fiscal de gran intensidad y sin precedentes —en unos países más que en otros—, que puede generar diferentes escenarios en el medio y el largo plazo. Una posibilidad, que sobre todo preocupa en Estados Unidos, es que coincidan recuperación económica con un gran volumen de gasto e inversión pública, abundancia de liquidez con tipos de interés ultrarreducidos. Si además, en la segunda parte del año, aconteciera un fuerte tirón de la demanda, una especie de *efecto champagne* después de tanto tiempo sin poder gastar las familias con mayor libertad, podríamos ver crecimiento de los precios en algunos países. Para que ese impulso de la demanda acontezca, el mercado de trabajo no se debe resentir, algo que estar por ver, con

los malos datos y previsiones de hoy. De cualquier modo, en la Eurozona, con un mandato más limitado para su autoridad monetaria, cabe preguntarse si se podría compatibilizar un retorno de cierta inflación con el mantenimiento de una estrategia monetaria tan expansiva. No será nada fácil con los países del Norte deseando reducir la laxitud monetaria.

Otro escenario distinto sería uno que contara con un elemento deflacionista como es la materialización del deterioro empresarial —en forma de impagos, quiebras y cierres de empresas— tanto en la morosidad bancaria como en el mercado del trabajo, que impediría ese posible impulso súbito de la demanda tras la pandemia. En este caso, el gorro que más importará al BCE no será el monetario (inflación) sino el de supervisor bancario tratando de frenar una nada descartable crisis financiera. El verano aclarará de que lado cae la moneda.