

NOTAS

La responsabilidad social empresarial de Volkswagen: ¿error o fraude?

Eduardo Ibáñez Ruiz del Portal¹ y Sergio Margenat Calvo²

Resumen: La manipulación de los motores diésel de la empresa Volkswagen en los Estados Unidos para pasar los controles preventivos medioambientales ha sido la ocasión de un inmenso –y todavía no cerrado en sus consecuencias– fraude, que está teniendo repercusión mundial en diversos aspectos: técnicos, políticos, jurídicos –derivados de la confianza en el consumo o de las responsabilidades y daños a terceros– y, sobre todo, éticos. El debate sobre la Responsabilidad social empresarial debe ajustarse a nuevas situaciones y retos, profundizando tanto en sus previsiones como en sus fundamentos.

Palabras clave: *Comunicación corporativa, control de emisiones de motores, responsabilidad social empresarial (RSE).*

Fecha de recepción: 5 de octubre de 2015.

Fecha de admisión definitiva: 14 de octubre de 2015.

¹ Dr. en Derecho. Departamento de Humanidades y Filosofía. Universidad Loyola Andalucía.

² Dr. Ingeniero industrial. Departamento de Física Matemáticas y de Fluidos, UNED (Universidad Nacional de Educación a Distancia), Madrid.

Corporate social responsibility of Volkswagen: Error or fraud?

Abstract: Manipulation of diesel engines of Volkswagen in the United States to pass environmental preventive controls has been the occasion for a huge and still not closed its consequences fraud, which is having worldwide repercussions in various aspects: technical, political, legal derivatives of confidence in the consumer or the responsibilities and damage to third parties– and, above all, ethical. The debate on corporate social responsibility must adjust to new situations and challenges, deepening both its forecasts and its foundations.

Key-words: *Corporate communications, control engine emissions, corporate social responsibility (CSR).*

Responsabilité sociale des entreprises de Volkswagen: Erreur ou de fraude?

Résumé: La manipulation des moteurs diesel de Volkswagen aux États-Unis pour passer les contrôles préventifs de l'environnement a été l'occasion d'une énorme fraude –et pas encore close dans ses conséquences– que peut avoir des répercussions globales sur les divers aspects: techniques, politiques et juridiques, dérivés de la perte de confiance des consommateurs ou de la responsabilité et les dommages à des tiers et, surtout, éthiques. Le débat sur la responsabilité sociale des entreprises doit s'adapter aux nouvelles situations et défis, en approfondissant ses prévisions et ses fondements.

Mots clé: *Communications d'entreprise, contrôle d'émissions des moteurs, responsabilité sociale des entreprises (RSE).*

I. Introducción

La siguiente nota ofrece una reflexión como una respuesta inmediata al caso de manipulación de los motores diésel de la empresa Volkswagen y los retos que supone para la sociedad y para la empresa, especialmente para la RSE. La nota combina las aportaciones de dos autores. El primero de ellos experto en emisiones de los motores de los vehículos y sus efectos sobre las personas y el medioambiente, y el segundo de ellos experto en Responsabilidad Social Empresarial (RSE). Ambos vamos a tratar de aproximarnos al impacto en la sociedad de las consecuencias de un caso de esta relevancia.

2. Antecedentes sobre el fraude técnico en los motores Volkswagen

Los motores de combustión interna alternativos se dividen en 2 tipos de tecnologías principales: Motores de encendido provocado (motores de gasolina) y motores de encendido por compresión (motores diésel). Ambas tecnologías emiten fundamentalmente 5 contaminantes por el tubo de escape en distintas proporciones: el monóxido de carbono (CO), que es especialmente peligroso dada su toxicidad letal; los óxidos de nitrógeno (NO_x), irritantes, corrosivos (lluvia ácida) y precursores de otros contaminantes secundarios también irritantes; los hidrocarburos no quemados (HC), cancerígenos, irritantes y precursores de contaminantes secundarios; las partículas (PM, particulated matter) irritantes y cancerígenas; y el dióxido de carbono (CO₂) inocuo para la salud pero responsable del efecto invernadero.

El CO tiene importancia a nivel local, especialmente en entornos cerrados como garajes o túneles o tráfico congestionado, oxidándose a CO₂ y pasando a ser inocuo al cabo de unas horas. Los HC y los NO_x tienen importancia a nivel local de forma independiente y de forma conjunta a nivel zonal/regional (como las grandes urbes) puesto que en combinación con la radiación solar son precursores de contaminantes secundarios como el ozono (que a nivel troposférico es perjudicial) o los polialdehidos (PAH), dando lugar al fenómeno conocido como "smog fotoquímico" (la característica boina de contaminación de las ciudades). Las partículas tienen importancia a nivel local y zonal. Y el CO₂ tiene importancia a nivel planetario por el efecto invernadero.

Los motores de gasolina emiten CO, HC y NO_x en grandes cantidades, sin embargo existe desde principios de los 80 una tecnología de tratamiento de gases de escape que los elimina con altísimos rendimientos: el catalizador de 3 vías, lo que los ha hecho históricamente más limpios que los diésel. Las emisiones de partículas en estos motores son en principio despreciables, aunque los cada vez más restrictivos límites de emisión de contaminantes empiezan a considerarlas en ciertas variantes de esta tecnología (motores de inyección directa de gasolina). Las emisiones de CO₂ son proporcionales al consumo de combustible, que en estos motores es mayor que en los diésel sobre todo en usos mixtos o urbanos.

Los motores diésel emiten CO y HC en pequeñas cantidades, que se resuelven fácilmente con catalizadores de oxidación. Por otro lado emiten grandes cantidades de partículas y de NO_x, el gran caballo de batalla de estos motores medioambientalmente hablando. Las partículas modernamente se están paliando/resolviendo con filtros de partículas auto-regenerativos, que eliminan la mayor parte de las partículas, sobre todo las más grandes PM10 (mayores de 10 micras) pero no eliminan las

más pequeñas PM_{2,5} (menores de 2,5 micras) las cuales son capaces de llegar a los alveolos pulmonares. Los altos niveles de NO_x cuya eliminación es el gran reto de estos motores, se están abordando actualmente mediante 2 posibilidades: los catalizadores de reducción selectiva utilizando urea (AdBlue) como precursor del amoníaco (agente reductor), o los catalizadores/trampa de NO_x regenerativos. Como en el caso de los motores de gasolina las emisiones de CO₂ son debidas al consumo de combustible, y en estos motores son menores comparativamente, lo que los hace interesantes a pesar de sus problemas de emisiones contaminantes.

Habida cuenta de que los contaminantes que generan una y otra tecnología son sustancialmente distintos cualitativamente, la Unión Europea ha planteado hasta la fecha 2 niveles de emisión, siendo más permisivos en el caso de los motores diésel. Así los niveles de contaminación permitidos para los motores diésel son algo más restrictivos en cuanto a CO y mucho más permisivos en cuanto a HC y NO_x y por supuesto partículas. Esto se debe fundamentalmente a que Europa es deficitaria en la producción de combustibles de origen fósil, favoreciendo las políticas de ahorro de dichos combustibles. Por ello Europa ha desarrollado la tecnología diésel, con mejores prestaciones en cuanto a consumo de combustible, lo que a su vez hace que se interese por defenderla y promoverla.

Por otro lado EE. UU. ha establecido siempre niveles de contaminación más restrictivos sólo alcanzables por la tecnología de gasolina en lo referente a contaminantes nocivos para la salud (CO, HC, NO_x y partículas) siendo más laxo en cuanto al consumo de combustible, dado que disponen de bastantes recursos petrolíferos, lo que explica su falta de predisposición para ratificar el protocolo de Kyoto sobre emisiones de efecto invernadero (CO₂ entre otras).

Los fabricantes deben realizar unos test de homologación en sus vehículos para que puedan pasar a producción; así mismo se establecen controles de conformidad en producción y controles de conformidad en servicio. El control de producción se efectúa sobre muestras de vehículos recién producidos, y el control en servicio se realiza sobre muestras de vehículos con cierta cantidad de kilómetros o años de servicio. En todos los casos se realiza el mismo procedimiento que en homologación.

Estos test de homologación consisten en seguir un ciclo de conducción que se realiza en un banco de rodillos donde se colocan las ruedas motrices simulando las condiciones del vehículo con inercias y frenos (masa, resistencia aerodinámica y a la rodadura, etc.). El operario, o un autómatas, debe seguir una evolución de la velocidad que lleva el vehículo a lo largo del tiempo, simulando aceleraciones, frenadas, periodos de velocidad constante y periodos al ralentí, con indicaciones de cuando cambiar de marcha en los modelos con cambio manual. Las emisiones

producidas se muestrean y se guardan en unas bolsas para analizarlas. Para cada contaminante el valor obtenido en masa por distancia recorrida (g/km o g/milla) debe estar por debajo del permitido.

En el caso de la UE el ciclo de homologación es el NEDC (New European Driving Cycle) que consiste en un ciclo esquemático (poco realista) diseñado para emular una conducción en ciudad y en carretera y autopista. En el caso de EE. UU. utilizan el FTP75 (Federal Test Procedure 75) que es un ciclo de conducción "real" (realizado una vez en conducción real) pero un poco extrusionado de forma que las pendientes de aceleración sean más suaves y cualquier vehículo de cualquier potencia pueda seguirlo.

La unidad de control del vehículo tiene la virtud de poder detectar "infinidad" de situaciones en las que funciona el vehículo y adaptarse a las mismas modificando parámetros del motor. Puede detectar averías limitando la potencia del motor para protegerlo, detectar el mal funcionamiento de algún dispositivo y avisar sobre ello, detectar situaciones transitorias de demanda de potencia y modificar transitoriamente los mapas de encendido o el dosado, etc. Lo que no está permitido es que la unidad de control del vehículo detecte que está en un test de homologación (bien identificando que solo se mueven las ruedas motrices, bien identificando que el movimiento del volante es nulo o limitado, bien identificando que la evolución de la velocidad con el tiempo coincide con aquella del ciclo de homologación, o algún otro parámetro o combinación de varios) y modifique sus prestaciones para que en esas circunstancias produzca emisiones contaminantes dentro de los límites a los que aspira el fabricante. Es decir, se puede adaptar a las situaciones de funcionamiento pero sin trampear las pruebas de homologación.

Para introducir la tecnología diésel en el mercado estadounidense Volkswagen equipó sus motores diésel con catalizadores trampa de óxidos de nitrógeno (NO_x traps) regenerativos. Estos catalizadores absorben los NO_x que produce el motor y cuando ya están saturados se regeneran con combustible extra (dosado rico en el motor) que permite la reducción del NO_x almacenado en la trampa de NO_x .

No se sabe muy bien qué motivó el engaño, pero parece que el hecho de que no sean capaces de alcanzar dichos niveles de contaminación manteniendo las prestaciones de conducción del motor (potencia, reacción, etc.), haría que en homologación utilizaran mapas de inyección de baja producción de NO_x , con la consiguiente pérdida en prestaciones del motor.

El engaño se destapó midiendo las emisiones en uso real, es decir en circulación real, con PEMS (Portable Emission Measurement Systems) o equipos de medida

de emisiones portables en lugar de hacerlo en un banco de rodillos. Si bien en uso real no se puede reproducir exactamente los mismos ciclos de conducción que en homologación sí que se deben esperar resultados parecidos. En conducción real influyen parámetros como la actitud del conductor, el tráfico, la orografía, etc. Se pueden esperar discrepancias que habría que analizar en profundidad, pero se encontraron que los niveles de emisiones eran 40 veces superiores a los de homologación, difícilmente explicables simplemente por las variaciones de las condiciones del ciclo.

En el futuro se prevén ensayos de homologación que contemplen el uso de PEMS en circulación real para evitar estos engaños por parte de la industria automovilística y para acercar los ensayos en homologación al uso real en circulación y que los datos, sobre todo los de consumo que son los que más interesan al cliente, sean más fidedignos.

3. La Responsabilidad Social Empresarial ante el escándalo Volkswagen

El fraude de Volkswagen del que hemos tenido noticia estos días va camino de convertirse, por desgracia, en un caso paradigmático e histórico de corrupción empresarial y es ya un escándalo de magnitud mundial. En primer lugar, porque la compañía a la que hace referencia –Volkswagen– es líder de un sector industrial fuerte (automóvil). En segundo lugar, el alcance del fraude y de sus consecuencias es global, hacia todo el planeta, magnificando su repercusión. En tercer lugar, afecta a un tema de gran sensibilidad social, la sostenibilidad medioambiental, estando a las puertas de la cumbre de París sobre cambio climático (COP21/CMP11)³, que tantas expectativas está levantando como esperanza para convertirse en un punto de inflexión en la política internacional sobre el calentamiento global. En cuarto lugar, porque proviene del corazón de la Europa que defiende el medioambiente y es cuna del movimiento verde, Alemania. Y en último lugar, porque es un fraude que tiene una dimensión interna –*ad intra* de la propia empresa– a todas luces bastante importante pues necesita, sin duda, de la intervención de una buena parte de la estructura de la empresa para poder implementarse y articularse: ingeniería, informática, montaje, directivos, etc., afectando de manera sustantiva al carácter (*ethos*) o cultura empresarial de Volkswagen.

³ Conferencia de las Partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 2015 (COP21/CMP11).

La definición de la RSE ha recorrido un proceso desde su formulación como *la integración voluntaria más allá de las obligaciones jurídicas de las preocupaciones sociales y medioambientales* en el Libro Verde (2001), hacia una definición moderna de RSE, en términos de la Comisión (2011), que entiende la RSE como *la responsabilidad de la empresa por su impacto en la sociedad*⁴. Este es seguramente el cambio más profundo que se ha producido y que puede generar mayores cambios a medio y largo plazo en su regulación, aunque sigue ofreciendo un enfoque flexible y poco normativizado. La RSE se encamina a un sistema de información basado en la experiencia de informes contrastados internacionalmente como los que han surgido de la iniciativa de Naciones Unidas del Pacto Mundial o de aquellos que tienen reconocida vigencia en el ámbito. Pero todo este bagaje no ha sido suficiente para evitar un fraude como el de Volkswagen, lo que debiera darse en la realidad empresarial necesita de mecanismos que ayuden a su reorientación o corrección en su caso. La RSE tiene como finalidad ser un modelo de gestión coherente con los fines de la empresa en la sociedad y ofrecer cauces específicos y técnicos para la empresa y en este caso parece que la política de RSE de Volkswagen no ha sido suficiente para llevar a buen puerto esta actuación de la empresa.

Una de las consecuencias más graves que está causando este nuevo escándalo de corrupción empresarial es el desprestigio de la RSE. No es algo nuevo, ya pasó con escándalos anteriores que empresas que encabezaban rankings de responsabilidad social eran protagonistas de grandes fraudes financieros, o de prácticas poco éticas en su ámbito profesional. Ahora que se empieza a vislumbrar el final de la crisis económica, que ha mantenido en estado de letargo el interés por la RSE, se había de nuevo revitalizado la dimensión de la responsabilidad social de la empresa y puede de nuevo verse lastrada por el efecto de desprestigio de este escándalo. Una política de RSE mal gestionada puede conducir al injusto desprestigio de toda la RSE. En este sentido el daño hecho por este caso es doble: en primer lugar el obvio que hace referencia al daño medioambiental, fraude legal y fraude a sus stakeholders, pero en segundo lugar, un daño más difícil de cuantificar es el daño que se realiza a la propia RSE y su proceso de incorporación masiva a todo el tejido empresarial, incluido el de pequeño y mediano tamaño. El descrédito de la RSE es un daño añadido y que puede abrir una brecha en su proceso de implantación. Este caso para muchas personas no es más que la constatación de que la RSE es puro maquillaje que trata de tapar la realidad, de hecho, muchos analistas del mundo de la empresa no dudan en alzar la voz denunciando que la RSE no es más que unas páginas bonitas en un informe que no tiene ninguna concordancia con la realidad de la empresa y que lo mejor, por tanto, sería prescindir de este artificio.

⁴ Comunicación Comisión Europea 2011.

Pero si analizamos algo más detenidamente el concepto de responsabilidad social vemos que va intrínsecamente unido a una tensión ética que no puede dejarse de lado, ni perder su valor, por más fraudes y errores que se cometan. Podemos pensar, por ejemplo, en el deporte y la frustración que supone para los seguidores y competidores del mismo, que a un deportista de élite (de los que están en los rankings deportivos), sea denunciado por hacer trampas a través del dopaje. En algunas ocasiones todo un sector deportivo se ha puesto en duda por suponerse que existen prácticas generalizadas de corrupción, pero ¿le quita valor este ejercicio corrupto del deporte a la práctica éticamente responsable de muchos deportistas? Hacemos un flaco favor a la ética empresarial y a la sostenibilidad si socavamos uno de los instrumentos más potentes de implementación y desarrollo de la responsabilidad social de las empresas.

4. Conclusión: una Responsabilidad social empresarial fundamentada y objetivable

Dicho esto hay que hacer una lectura crítica de los acontecimientos que permita reconstruir los daños que un caso de estas características le supone a la RSE. Partimos del hecho de que Volkswagen es una empresa líder no sólo en su sector industrial sino también líder en RSE⁵. En primer lugar haremos una breve reflexión sobre la que puede ser una de sus causas y estar en el origen de este tipo de malas prácticas en la empresa y en la gestión de la RSE y que podemos denominar como una inflación del elemento reputacional de la RSE, para a continuación realizar unas propuestas para recuperar la credibilidad en la RSE que no podrá salir sino reforzada si quiere seguir manteniendo un papel relevante en la incorporación de la ética en la empresa.

En cuanto al problema de la inflación del elemento reputacional de la RSE, podemos decir que se da cuando partimos de que la fundamentación de la RSE se basa en este mismo elemento. En este sentido, para el catedrático de Bolonia Stefano Zamagni (2012), la RSE tiene un fundamento que adolece de una gran debilidad, ya que se basa en la reputación de la empresa. Desde esta perspectiva, para la empresa la RSE es un elemento de legitimación hacia la sociedad y es un canal de comunicación con los *stakeholders* y la sociedad para comunicar que la empresa es socialmente responsable y merece la confianza de la sociedad que debe apo-

⁵ Número 11 en un índice global de reputación que recoge las 100 empresas globales con mejor reputación en 2014 del Reputation Institute.

arla en su desarrollo. Pero como hemos indicado, para Zamagni éste sería un fundamento débil, y esto es un riesgo para la RSE (Ibáñez, 2014), ya que parte de la base de que la empresa sólo va a trabajar de acuerdo a criterios de responsabilidad social cuando la sociedad o sus *stakeholders* puedan tener información sobre sus actuaciones, dejando en la sombra la responsabilidad para aquellos actos en los que no necesariamente tengan que salir a la luz o puedan ser opacos hacia la opinión pública o los propios *stakeholders*. De fondo está la cuestión de si la empresa es intrínsecamente justa o injusta, como análogamente plantea el mito platónico del anillo de Giges, que concedía el don de la invisibilidad al su portador, y que plantea el debate sobre si una persona que supiera que nadie va a ver sus acciones actuaría de forma justa o injusta. Por tanto, debemos avanzar en un fundamento de la RSE que se apoye en los derechos humanos como fundamento más que en el elemento reputacional, que puede ser un instrumento relevante de gestión y promoción de la RSE pero que no puede servir de fin o fundamento de la misma, puesto que estaríamos corriendo el riesgo de invertir los roles entre medios y fines. Más allá de esta reflexión, que debería llevarnos más lejos de lo que ahora pretendemos abordar, entro en la segunda parte de la reflexión en torno a la reconstrucción de una RSE que se hace aún más urgente en la dirección de una RSE que sea constatable y comparable. De poco o nada sirven unos informes de sostenibilidad si no hay una objetivación externa que audite y constate que lo que allí se expone es cierto. Es por tanto necesario desarrollar e implementar mecanismos independientes y eficaces de objetivación de la RSE. De la misma forma, tampoco aportan mucho estos informes si no podemos tener como referencia los valores de otras empresas respecto de los mismos indicadores que muestren a la sociedad el esfuerzo real que supone una política de RSE, por ejemplo si tengo que adquirir un coche y para mi es relevante la sostenibilidad tengo que ser capaz de poder comparar los indicadores entre las diferentes empresas en términos de sostenibilidad para poder tomar una decisión conforme a datos objetivos.

Concluimos por tanto recogiendo que este nuevo escándalo que ha afectado de lleno a un gigante de la industria del automóvil como Volkswagen, también ha afectado de forma importante y le plantea grandes retos a la RSE. La RSE debe salir reforzada de una situación como esta, pero para ello también deben desterrarse las malas prácticas de RSE y debe caminar en doble sentido. Un primer camino debe ir en la dirección de desarrollar un fundamento de una RSE basada y con un compromiso claro con los derechos humanos, y un segundo camino, debe seguir avanzando en la realización de informes de sostenibilidad que sean objetivables, constatables y comparables para que realmente sean elementos de evaluación de las empresas por la sociedad y sus *stakeholders*.