

La autora alerta sobre la posibilidad de que endurecer la normativa en Europa arruine la competitividad de la industria del automóvil.

## Caso Volkswagen: el problema de las emisiones



EN PRIMER PLANO

María José Moral

El escándalo que ha protagonizado Volkswagen ha puesto de manifiesto que la normativa medioambiental en el mercado de automóviles y la discusión sobre las bondades ecológicas de los automóviles diésel no es una cuestión baladí. El posicionamiento de los automóviles diésel ha sido un asunto difícil en Estados Unidos; sin embargo, han conquistado el mercado europeo. ¿Tan diferentes somos? En realidad, no. Tras estudiar junto a Eugenio Miravete y Jeff Thurk el proceso de difusión de los automóviles diésel en Europa y en España en particular, hemos llegado a la conclusión de que el factor determinante ha sido la distinta regulación medioambiental. A saber, en Europa se ponía el acento en limitar la emisión de gases invernadero, es decir, las emisiones de CO<sub>2</sub>; mientras que en Estados Unidos se restringían las emisiones de NO<sub>x</sub> (óxidos de nitrógeno). El comportamiento de Volkswagen avala de forma contundente e inesperada nuestros resultados.

Tradicionalmente se ha pensado que la expansión de los automóviles diésel en Europa se debió al diferencial de precios de los combustibles más favorable al gasóleo. Es cierto que se contaba con unas mejores condiciones iniciales gestadas desde que, en 1973, se optó por gravar a los combustibles por volumen y no por eficiencia energética. Esto permitió un precio final más reducido para el gasóleo y un acceso generalizado en todas las gasolineras pues lo utilizaban en el sector agrícola y en el transporte. En 1989, cuando Volkswagen

comenzó a comercializar su motor TDI, estas condiciones favorables tan solo habían potenciado las ventas de automóviles diésel hasta representar el 10% del mercado.

En la década de los noventa, Volkswagen lideró un rápido e intenso proceso de difusión de los turismos diésel gracias al prestigio que supuso la innovación del motor TDI que ofrecía unas mejores prestaciones de potencia y de confortabilidad (menos ruido, etc.), un menor consumo y, sobre todo, unas emisiones de CO<sub>2</sub> compatibles con la regulación. Además, los consumidores europeos cambiaron sus preferencias. Por una parte, se vieron incentivados por una administración que veía con buenos ojos el bajo consumo y las menores emisiones de CO<sub>2</sub>. Por otra parte, el aumento de estos vehículos en las carreteras ayudó al conocimiento de las bondades de la nueva tecnología que, además, fue rápidamente imitada por los principales fabricantes europeos. En definitiva, los automóviles diésel representan más del 50% del mercado europeo (llegando en algún segmento al 70%).

### Mercado americano

La historia en EEUU es muy distinta. Las autoridades medioambientales siempre han puesto el acento en las emisiones de NO<sub>x</sub>. Tanto Volkswagen como Mercedes intentaron en los noventa comercializar sus automóviles diésel y fracasaron. La segunda incursión de Volkswagen en el mercado americano se basaba en motores diésel modificados, según se ha sabido ahora, confirmando que es muy costoso adaptarse a una normativa medioambiental tan estricta en emisiones de NO<sub>x</sub>.

En nuestra investigación simulamos qué hubiese ocurrido en Europa si las autoridades hubiesen opta-



El nuevo presidente de Volkswagen, Matthias Müller.

**Si la UE tuviera los estándares de EEUU, la penetración de los diésel habría sido menor al 10%**

**Cuando se plantean medidas más ecológicas, puede que la industria no sea capaz de adaptarse**

do por unos estándares de emisión de NO<sub>x</sub> similares a los observados en Estados Unidos. Es importante señalar que incluimos los costes de adaptación de los motores diésel con complejos sistemas de catalizadores conforme a lo indicado por la EPA (*Environmental Protection Agency*). El resultado es concluyente: la penetración de los diésel en el año 2000 hubiese sido inferior al 10%, incluso menor a la registrada cuando se introdujo el TDI.

En consecuencia, nuestro modelo muestra esencialmente que con limitaciones muy estrictas de las emisiones de NO<sub>x</sub> y dada la tecnología existente, los automóviles diésel no serían una opción viable. Si bien no todo el mundo confía en las simulaciones en economía para evaluar los efectos de políticas, la actuación de Volkswagen ha verificado rotunda e inesperadamente nuestros resultados. Por tanto, un endurecimiento en Europa de la regulación respecto a las emisiones de NO<sub>x</sub> de manera inminente (parece incluso que las

autoridades alemanas van en esa línea) dificultaría la venta de vehículos diésel y, con ello, la industria automovilística europea perdería su ventaja competitiva en ese nicho de mercado, al menos, hasta que mejorara su tecnología. Quizás los políticos europeos también deban considerar esta situación. Cuando se plantean medidas más y más ecológicas sobre los vehículos, puede que la industria no sea capaz de adaptarse.

Por otro lado, llama la atención que, a pesar de existir estudios que indican las discrepancias entre las emisiones obtenidas en el laboratorio y en carretera, se siguiera apostando por el sistema de control en laboratorio. Por todo ello, este debería ser un buen momento para fijar unos objetivos medioambientales realistas en la evaluación tanto de los límites como de los costes de la regulación. Aunque esto parece difícil a la luz de lo que hemos escuchado estos días.

Investigadora de Funcas y profesora titular de la Uned