

ECONOMÍA

CASO VOLKSWAGEN »

La revolución del coche eléctrico se atasca

El paso a la energía limpia en el transporte está pendiente. Los fabricantes de Europa defienden la validez del modelo basado en el gasóleo pese al fraude de Volkswagen

MANUEL PLANELLES | Madrid | 4 OCT 2015 - 08:03 CEST

Archivado en: Diésel sintético AIE Volkswagen Coches eléctricos Combustibles sintéticos OCDE Coches Volkswagen Group Fabricantes automóviles Vehículos Automoción Combustibles Organizaciones internacionales Empresas Transporte Energía no renovable Relaciones exteriores Economía España



Visitantes ante un coche eléctrico en la feria de Pekín. / REUTERS

Un millón de vehículos eléctricos rodarían por España en 2014, vaticinó el exministro socialista de Industria Miguel Sebastián en 2008. A finales de 2014, había 665.000. Pero en todo el planeta, según los datos de la Agencia Internacional de la Energía.

El fraude de Volkswagen, que ha vendido 11 millones de coches con los motores

diésel trucados para disfrazar sus emisiones de óxidos de nitrógeno, ha



hecho que muchos miren hacia las previsiones (incumplidas) que representantes políticos y constructores de automóviles lanzaron en décadas anteriores sobre la implantación de los vehículos limpios. "Hay una revolución pendiente. El transporte es el sector que más lentamente se descarboniza", señala Xavier Labandeira, catedrático de Economía y uno de los investigadores del Grupo Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC) de la ONU. En el sector de la generación de electricidad se están dando pasos. Europa, por ejemplo, prevé que en 2020 el 20% de consumo total de energía proceda de fuentes renovables. Pero el transporte por carretera sigue dominado por las fuentes fósiles. Los coches eléctricos solo representan el 0,08% de los turismos en el mundo.

"No hay apoyo desde las Administraciones y tampoco hay un cambio de mentalidad, seguimos con la cultura del cuatro por cuatro", señala Ángel Aghili, presidente de la Asociación Española para la Promoción de los Vehículos Eléctricos. Y, dentro de los combustibles fósiles, en Europa reinan los motores que se alimentan de gasóleo. Labandeira recuerda que el diésel, asociado históricamente a los camiones y taxis, se ha popularizado en las últimas décadas y ha dado el salto a los turismos. En 2000, el 23% de las nuevas matriculaciones en la Unión Europea eran de coches diésel. El año pasado, alcanzaban ya el 53% en la UE; en España llegan al 65%.

"Este proceso está muy relacionado con la baja fiscalidad", apunta Labandeira. En el informe *El diferencial del diésel*, publicado por la OCDE el pasado año, se resaltaba que en 30 de los 34 países miembros de esta organización los impuestos al gasóleo son más bajos que los de la gasolina. "Los

vehículos diésel tienen una ventaja fiscal relativa en comparación con los que utilizan otros combustibles", abunda Michelle Harding, economista de la OCDE y autora de ese informe sobre las tasas de ambos tipos de hidrocarburos.

En cinco años se dispararán los coches eléctricos en China", dice un experto

Uno de los argumentos más utilizados entre los defensores del diésel es que este combustible contribuye menos al calentamiento global. "El diésel consume menos combustible y reduce así las emisiones de CO₂ en un 15% comparado con un coche propulsado por gasolina", ha señalado esta semana en una carta Carlos Ghosn, presidente de la [Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles](#).

Sin embargo, en el último informe sobre las políticas para lograr una economía baja en carbono que la OCDE publicó este verano se rebatía esta idea: "Un precio más bajo del diésel puede fomentar el mayor uso del coche y la compra de vehículos más grandes". El resultado son "más emisiones de CO₂", el principal precursor del calentamiento global.

Xavier Querol, miembro del Instituto de Diagnóstico Ambiental y Estudios del Agua (CSIC), cree que la protección fiscal del diésel ha hecho que las empresas automovilísticas europeas se "acomoden" y no se encaminen hacia los vehículos limpios.

"De aquí a cinco años se van a disparar los coches eléctricos en China", opina Emilio Bunel, director del [laboratorio nacional Argonne](#), una agencia dependiente del Departamento de Energía de EE UU especializada en fuentes limpias. Bunel, que ha participado esta semana en un congreso sobre baterías de coches eléctricos organizado en Bilbao por Energigune, vaticina que el país asiático será el primero en llegar al cambio de modelo. "EE UU y Europa, las dos potencias clásicas, van a ir por detrás, aunque luego se sumarán", sostiene. "A los políticos y empresarios les diría: vayan a China y vean lo que están haciendo, es una revolución", dice Bunel sobre los incentivos y el nacimiento de una industria vinculada a los vehículos eléctricos.

30 de los 34 países de la OCDE favorecen el gasóleo con los impuestos

Pero, en la UE, el sector cierra filas ante el dieselgate. "Debemos evitar medidas que podrían socavar la competitividad de nuestro sector, que representa 12,1 millones de trabajos en Europa", avisa Ghosn en la carta que esta semana ha enviado a los ministros de Industria de la UE. La patronal interpreta que "EE UU quiere desafiar el papel de liderazgo que los fabricantes de Europa han tenido en el mundo en la tecnología" diésel. Los motores de gasóleo apenas representan el 3% de las ventas de turismos en Estados Unidos. A la vez, EE UU es el país del mundo en el que más vehículos eléctricos se venden ahora.