



# El Lado Oscuro de Volkswagen

GREENPEACE

## CONTENIDOS

Información clave	1
Resumen	2
Pisando el acelerador del cambio climático	3
El Grupo Volkswagen: figura principal	4
1. Progreso lento con respecto a las emisiones	5
2. Lavado de imagen de la flota	6
3. El lobby contra el progreso	7
Conclusión: capaces de mejorar	8
Referencias	9

Traducción  
Mamen Illán García

**GREENPEACE**

Este material ha sido producido gracias a las aportaciones económicas de los socios y las socias de Greenpeace

Házte socio en [www.greenpeace.es](http://www.greenpeace.es) o llama al 902 100 505

Colabora activamente en [participa@greenpeace.es](mailto:participa@greenpeace.es)

San Bernardo 107, 28015. Madrid  
T. 91 444 14 00  
F. 91 187 44 56  
Impreso en papel 100% reciclado y totalmente libre de cloro

[www.greenpeace.es](http://www.greenpeace.es)  
[info@greenpeace.es](mailto:info@greenpeace.es)



# INFORMACIÓN CLAVE

1. El Grupo Volkswagen es el mayor fabricante de turismos en Europa. Uno de cada cinco coches vendidos en el viejo continente es de la marca Volkswagen. Para 2018 la compañía pretende ser el mayor fabricante de turismos del mundo.
2. Volkswagen también afirma querer ser “el fabricante de turismos más ecológico del mundo”, sin embargo la compañía se toma su tiempo a la hora de reducir el consumo de combustible de la flota de vehículos que comercializa y aunque ha desarrollado una tecnología para producir coches muy eficientes no son fáciles de conseguir en el mercado.
3. Al ser el mayor fabricante de turismos en Europa, el Grupo Volkswagen tiene la mayor huella de carbono de cualquier productor automovilístico en Europa.
4. Para penalizar a los consumidores que quieren coches más eficientes e inteligentes, Volkswagen infla artificialmente los precios de estos y los convierte en una parte marginal de su flota.
5. Solo el 6% de las ventas mundiales de la compañía de 2010 estaba compuesto de sus modelos más eficientes.
6. Para desviar la atención de su bajo rendimiento medioambiental, a lo largo de su trayectoria Volkswagen se ha dedicado a desarrollar prototipos súper-eficientes que jamás se llegaron a fabricar en serie.
7. Volkswagen fue uno de los impulsores de la campaña de presión contra la introducción de estándares europeos de eficiencia para los coches. También participó en la campaña contra la introducción de estándares estadounidenses más ambiciosos.
8. El Grupo Volkswagen es el fabricante de turismos con mayor número de cargos presentes en la Junta de la ACEA (Asociación de Constructores Europeos de Automóviles), uno de los grupos de presión más poderosos de Europa. La ACEA encabeza la oposición a unos estándares europeos sólidos en materia de consumo de combustible de los vehículos.
9. A pesar de su retórica verde Volkswagen se opone a dos normativas europeas vitales en materia de cambio climático, necesarias para impulsar la innovación y las tecnologías más limpias en el sector automovilístico, ahorrarle dinero a los conductores y ayudar a que Europa reduzca su dañina dependencia del petróleo.
10. La empresa tiene amplia capacidad para mejorar. Si Volkswagen produjese sus coches más eficientes como equipamiento de serie en vez de ofertar la eficiencia tecnológica como un costoso equipamiento opcional, reduciría enormemente el consumo de derivados del petróleo de su flota. Si instalase su tecnología puntera en toda su flota, el cambio supondría una revolución, no solo para su propio rendimiento, también para la flota de vehículos europeos en general.



Audi



Commercial  
Vehicles



SCANIA

# RESUMEN

El Grupo Volkswagen es el mayor fabricante de turismos de Europa. En numerosas ocasiones ha afirmado querer ser una compañía 'verde', pero hasta ahora ha sido incapaz de cumplir sus ambiciones medioambientales. Tardó mucho tiempo en mejorar la eficiencia de su flota a pesar de haber desarrollado la tecnología necesaria para ello, además se opone activamente a la implantación de normativas europeas fuertes capaces de frenar el cambio climático. La compañía tiene que cambiar.

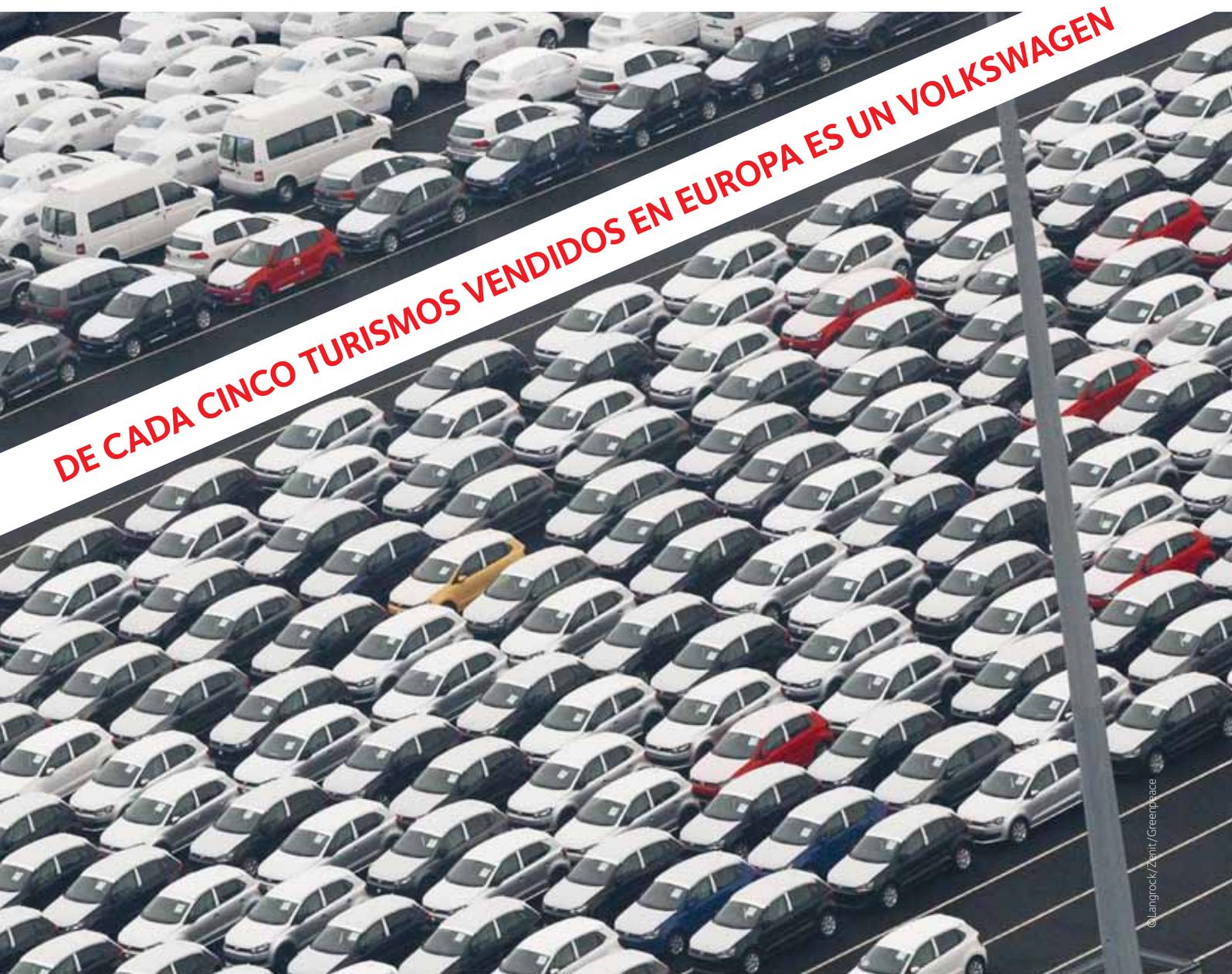
No se debe subestimar la importancia de Volkswagen en el mercado automovilístico. Para 2018 la empresa pretende quitar el número uno a Toyota <sup>1</sup> como mayor fabricante de turismos del mundo <sup>2</sup>. El Grupo Volkswagen está formado por nueve reconocidas marcas <sup>3</sup>, además de poseer una participación mayoritaria de Porsche. Uno de cada cinco

**EL GRUESO DE LOS COCHES DEL GRUPO VOLKSWAGEN SIGUE ESTANDO ENTRE LOS MÁS CONTAMINANTES DE EUROPA**



turismos vendidos en Europa es un Volkswagen y la compañía espera alcanzar el número uno mundial aumentando las ventas en Estados Unidos y en los mercados emergentes de China e India.

Volkswagen afirma que “está determinada a ser el líder mundial de fabricantes de coches no solo a nivel económico sino también ecológico”<sup>4</sup> y algunos de sus modelos aparecen sistemáticamente entre los diez primeros de las listas de los “coches ecológicos”<sup>5</sup>. Gran parte de su publicidad<sup>6</sup> resalta el compromiso de la compañía con la protección medioambiental. Sin embargo comparado con el volumen de marcas competidoras, el grueso de los turismos del Grupo Volkswagen sigue estando entre los más contaminantes de Europa<sup>7</sup>.



**DE CADA CINCO TURISMOS VENDIDOS EN EUROPA ES UN VOLKSWAGEN**

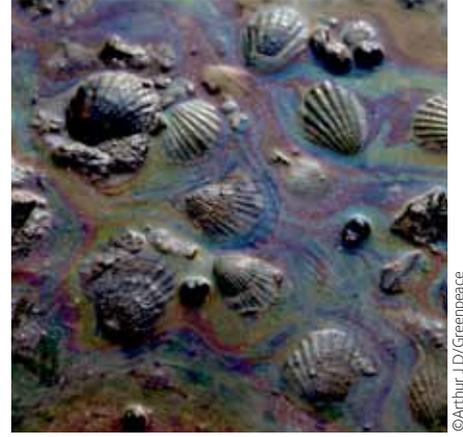


Plataforma petrolífera Casablanca en Tarragona

A la compañía le está llevando su tiempo reducir el consumo de combustible de su flota de vehículos y aunque ha desarrollado la tecnología necesaria para producir coches muy eficientes, no son baratos ni fáciles de conseguir. Y a pesar de su retórica verde, Volkswagen se opone a dos normativas europeas vitales contra el cambio climático necesarias para impulsar la innovación y tecnologías más limpias en el sector automovilístico, ahorrarle dinero a los conductores y ayudar a Europa a reducir su dañina dependencia del petróleo.

Si el Grupo Volkswagen desea cumplir sus promesas debe mejorar rápidamente la eficiencia de sus productos y apoyar normativas europeas ambiciosas en materia de cambio climático. En particular, el apoyo público del Grupo Volkswagen a la reducción de las emisiones europeas de gases de efecto invernadero en un 30% para el año 2020 sería una señal clara de que la compañía quiere liderar los temas medioambientales. Su apoyo a una estricta normativa sobre la eficiencia de los automóviles mostraría su compromiso con la mejora de sus vehículos y la reducción de la contaminación procedente de la industria del automóvil.

# PISANDO EL ACELERADOR DEL CAMBIO CLIMÁTICO



El cambio climático está cambiando nuestra vida de forma importante. Debido principalmente al uso de los combustibles fósiles, los gases de efecto invernadero en la atmósfera superan por mucho los límites naturales entre los que se habían mantenido en los últimos 650.000 años<sup>8</sup>. A pesar del continuo debate en las cumbres internacionales y las discusiones sobre acuerdos globales, de momento la comunidad internacional solo ha conseguido un avance provisional hacia la reducción de las emisiones globales.

Europa se comprometió a actuar unilateralmente para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero un 20% por debajo de los niveles de 1990 para el año 2020. Sin embargo este objetivo está totalmente desfasado. No es lo suficientemente ambicioso para impulsar las inversiones necesarias en una economía verde europea. No refleja la magnitud e ímpetu del crecimiento del sector de las tecnologías limpias en otras economías importantes (en particular China, que es ahora el mayor inversor del mundo en energías renovables). Asimismo es insuficiente para asegurar la continuidad del buque insignia de la política climática europea, el Sistema de Comercio de derechos de Emisión. Ni tampoco puede asegurar que Europa cumpla su objetivo a largo plazo de reducir las emisiones entre un 80-95% para el año 2050 respecto a los niveles de 1990. Este año los gobiernos europeos debaten la necesidad de aumentar el objetivo para 2020 a un 30% por debajo de los niveles de 1990. Las conclusiones de un estudio encargado por el Gobierno alemán señalan que dicho objetivo serviría para impulsar las inversiones en la economía verde europea y aumentaría el PIB europeo en 620.000 millones de euros para 2020<sup>9</sup>. Reducir un 30% las emisiones con medidas internas para ese año es un paso crítico a la hora de reconstruir la confianza en las negociaciones internacionales sobre cambio climático, este pacto reforzaría los esfuerzos europeos por construir una coalición de países comprometidos a actuar.

La Unión Europea consume actualmente 670 millones de toneladas de petróleo al año<sup>10</sup> (el equivalente a unos 13,68 millones de barriles de petróleo al día<sup>11</sup>) de los cuales alrededor del 60% son para el sector del transporte de la UE. Si no se da ningún paso para cambiar la política energética europea se estima que para 2030 esta proporción subirá al 65%. Los turismos y las furgonetas consumen más de la mitad del petróleo que emplea el transporte de la UE<sup>12</sup>.

La combustión de productos petrolíferos en los motores de los vehículos produce cantidades significativas de emisiones de gases de efecto invernadero. Mientras que las emisiones totales europeas descienden (un 11% entre 1990 y 2008), las del transporte aumentaron un 24% para ese mismo periodo<sup>13</sup>, y siguen en aumento<sup>14</sup>. La Agencia Europea de Medio Ambiente estima que los turismos son la mayor fuente de emisiones procedentes del sector del transporte, lo que supone alrededor de la mitad del total.

Hoy en día Europa importa alrededor del 85% del petróleo que consume. Dado que las reservas europeas están mermando, se prevé que la dependencia de las importaciones pueda incrementar hasta al menos un 90% para 2030<sup>15</sup>. Si esto ocurre es posible que un mayor porcentaje del petróleo que se consumirá en Europa provenga de métodos de extracción de petróleo no convencionales y más peligrosos, como las perforaciones marinas en aguas profundas y la extracción de arenas bituminosas<sup>16</sup>. A escala mundial se calcula que hasta un 13% de la producción petrolífera proviene de fuentes no convencionales – probablemente el 75% de esta producción proceda de petróleo extraído en aguas profundas y de las arenas bituminosas-. Las empresas tienen ahora puestas sus miras en las reservas del Ártico (aunque se estima que, al nivel actual de consumo mundial, estas reservas solo podrían cubrir la demanda de petróleo durante menos de tres años<sup>17</sup>); podría darse el absurdo de que en un tiempo los turismos en Europa funcionen con petróleo extraído de las aguas vírgenes del Ártico con peligrosos métodos de perforación.

**PUEDA DARSE, EN UN TIEMPO, EL ABSURDO DE QUE LOS TURISMOS EN LAS CARRETERAS EUROPEAS FUNCIONEN CON PETRÓLEO EXTRAÍDO DE LAS AGUAS VÍRGENES DEL ÁRTICO CON PELIGROSOS MÉTODOS DE PERFORACIÓN**

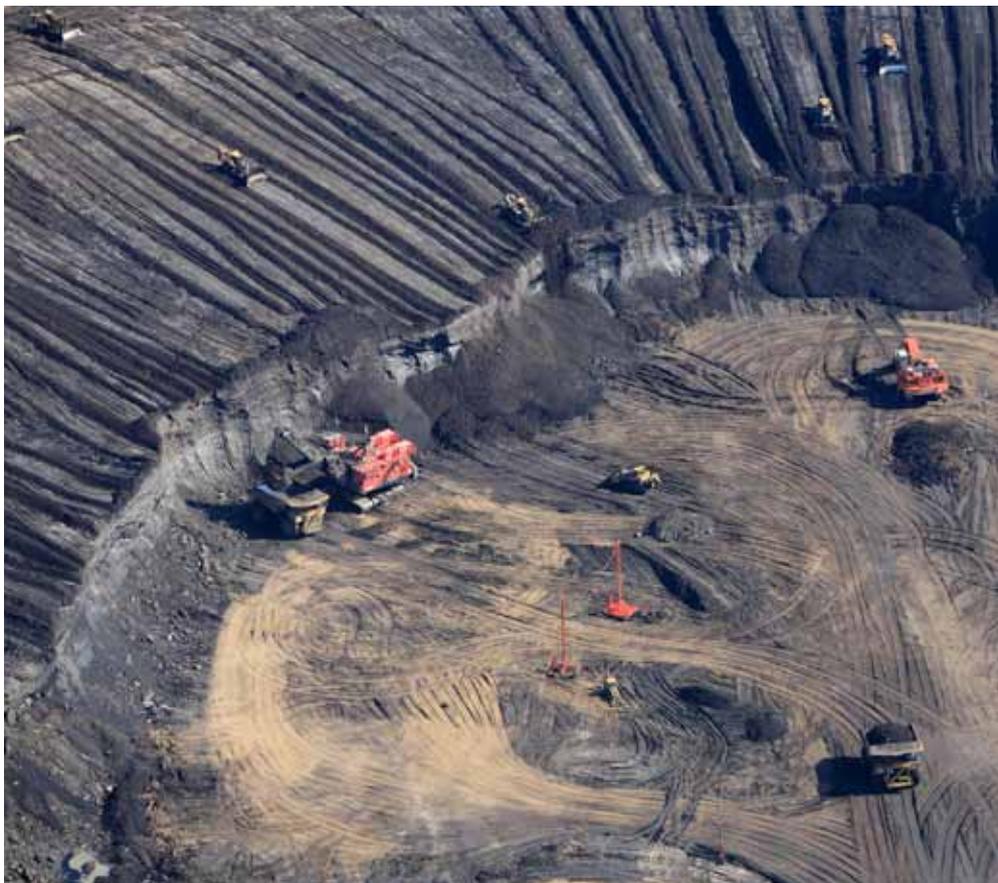




Arriba: Investigadores de Greenpeace estudian la disminución del hielo del océano Ártico. ©Cobbing/Greenpeace

Derecha: El petróleo de 'fácil extracción' se está agotando y las petroleras están recurriendo a las arenas bituminosas - la fuente más sucia de crudo - para satisfacer la demanda creciente. ©Rezac/Greenpeace

En la página siguiente: la explosión de la plataforma Deepwater Horizon causó el peor vertido de petróleo de la historia de EE.UU., la muerte de 11 trabajadores y la fuga de millones de barriles de petróleo en el golfo de México. ©Guardacostas de los Estados Unidos



La extracción de estos barriles marginales de crudo es cara y por tanto, para ser rentable, el precio del petróleo debe ser alto. A su vez, este coste elevado del crudo contribuye a una mayor inestabilidad económica y geopolítica ya que aumenta el precio del transporte de las empresas, se incrementa el de los alimentos y crece la tensión militar en las regiones productoras. Al mismo tiempo, un precio elevado del crudo puede provocar que una economía frágil en proceso de recuperación se vea abocada a la recesión.

Independientemente de su coste, quemar las reservas mundiales de combustibles fósiles también nos expone a los efectos catastróficos del cambio climático. Según el último informe *World Energy Outlook*, publicado por la Agencia Internacional de la Energía (AIE), bajo el escenario tendencial (incluyendo un escenario de consumo de petróleo de continuidad) las temperaturas medias mundiales aumentarían seis grados<sup>18</sup>. Los posibles efectos devastadores del aumento en la atmósfera de los niveles de CO<sub>2</sub>, junto a temperaturas globales más altas, podrían suponer la extinción de muchas especies, una pérdida ingente de ecosistemas clave<sup>19</sup> y afectar negativamente a cientos de millones de personas<sup>20</sup>.

La elección es obvia: el mundo debe dejar de lado el petróleo y establecer normativas que reduzcan radicalmente su consumo. El *World Energy Outlook* de la AIE sugiere que para prevenir los peores impactos del cambio climático el consumo de crudo debe llegar a sus niveles máximos en 2018 para luego caer hasta los

de hoy en 2030 (junto a la reducción de emisiones de otros sectores)<sup>21</sup>. Un paso importante, además de otras normativas, es mejorar la eficiencia de los vehículos y cambiar el mercado hacia el uso de automóviles más pequeños y ligeros.

La legislación europea aprobada en 2009 sobre la eficiencia de los nuevos turismos vendidos en Europa necesita una mejora continua. A pesar de la gran oposición a su aprobación, el sector del automóvil ha demostrado desde entonces que el consumo de combustible se puede reducir dramáticamente mediante el uso de tecnologías ya existentes tal y como defendía Greenpeace desde hace años. Varios fabricantes de coches cumplirán los objetivos obligatorios de 2015 antes de plazo. Toyota ha cumplido ya con casi todos sus objetivos con seis años de antelación, sin embargo Volkswagen se queda rezagado de forma continua<sup>22</sup>. Los fabricantes de turismos también han demostrado que son capaces de construir coches eléctricos que no producen emisiones, siempre que su fuente de alimentación sean las energías renovables.

Unos estándares de eficiencia ambiciosos pero alcanzables de 50g/km de CO<sub>2</sub> para turismos y de 88g/km de CO<sub>2</sub> para furgonetas podría reducir el consumo de petróleo del sector del transporte de la UE en un 13% para 2030, o lo que es lo mismo 1,1 millones de barriles al día, si se compara con el escenario tendencial<sup>23</sup>. Esto equivale aproximadamente al consumo total de petróleo de Austria, Dinamarca, Portugal, Noruega y Finlandia juntos<sup>24</sup> y supondría un ahorro de un 8% del consumo de crudo para toda la UE<sup>25</sup>.



**MEDIR LAS EMISIONES: EL SIGNIFICADO DE LOS NÚMEROS**

Alrededor del 70% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero se regulan a través de legislaciones nacionales. Estados Unidos, la Unión Europea, Japón, China, Australia, Canadá y Corea del Sur disponen de estándares de eficiencia para los vehículos. En algunos casos estos estándares empezaron siendo directrices voluntarias y, salvo en Australia, ahora son todas de cumplimiento obligatorio. México planea anunciar pronto sus estándares de eficiencia en el uso de combustible e India, Indonesia y Tailandia están elaborando sus propias normativa <sup>26</sup>.

La eficiencia en el uso de combustible de los vehículos se mide de distinta forma alrededor del mundo.

En Europa a los coches se les califica dependiendo de los gramos de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) que emiten por cada kilómetro que recorren. Se representa por 'XX'gCO<sub>2</sub> /km. Es obligatorio testar todos y cada uno de los modelos que se quieren comercializar en el mercado europeo y que la medición se lleve a cabo de acuerdo con el procedimiento estándar de la UE.

En Alemania y en España también es común determinar la eficiencia de los vehículos dependiendo de los litros de

combustible que consuman a los 100 kilómetros, su abreviatura es 'X' l/100km.

Mediante una operación matemática sencilla se pueden convertir los dos valores ya que un litro de carburante produce durante su combustión unos 2,3 kilogramos de CO<sub>2</sub> (gasolina) o 2,6 kilogramos de CO<sub>2</sub> (diésel) respectivamente. Por ejemplo, la forma normal de expresar el consumo de combustible de un Golf 1.4 | 59kW es que emite 149g CO<sub>2</sub>/km o que consume 6,4l/100km de gasolina.

En Estados Unidos los vehículos se califican dependiendo del número de millas que recorran por galón de combustible, se representa por 'X' mpg. Los procedimientos de medición varían y por tanto no es fácil convertir los números y compararlos con los valores europeos. No obstante, para ayudar al lector, a continuación se expone una comparativa aproximada.

EU	Alemania	EE.UU.
95g CO <sub>2</sub> /km	4.1 l/100km (gasolina)	62mpg.
130g CO <sub>2</sub> /km	5.6 l/100km (gasolina)	52mpg.

**VARIOS FABRICANTES DE TURISMOS ALCANZARÁN LOS OBJETIVOS OBLIGATORIOS DE 2015 ANTES DE PLAZO. TOYOTA HA CUMPLIDO YA CON CASI TODOS ELLOS CON SEIS AÑOS DE ANTELACIÓN, SIN EMBARGO VOLKSWAGEN SE QUEDA REZAGADO DE FORMA CONTINUA**

# EL GRUPO VOLKSWAGEN: FIGURA PRINCIPAL

La petrolera estatal Qatar Petroleum <sup>27</sup> y el estado alemán de Baja Sajonia son los propietarios del Grupo Volkswagen que cuenta con 62 plantas de producción en 15 países europeos, en América, Asia y África <sup>28</sup>. En 2010 aumentó el número de vehículos que fabricaba a 7,2 millones, lo que supone un 11,4% del mercado mundial de turismos <sup>29</sup>. El Grupo Volkswagen vendió cerca de tres millones de turismos en Europa en 2010 lo que significa que uno de cada cinco coches (un 21%) era de la marca Volkswagen <sup>30</sup>.

Este dominio se acusa todavía más en ciertos segmentos del mercado automovilístico. En Europa, el compacto o coche familiar es el tamaño más popular en términos de ventas. En Alemania, el mayor mercado automovilístico europeo, la clase compacta copa según la Autoridad Federal de Transporte Automotor (KBA, en sus siglas en alemán) casi el 28% del total del mercado <sup>31</sup>. En este segmento, en Alemania, uno de cada tres coches es un Volk-

swagen <sup>32</sup>. El VW Golf es tan popular que toda su gama se conoce con el nombre de clase Golf <sup>33</sup>.

En España el compacto también es el sector más popular con un 27% de las ventas en lo que va de año, según datos de ANFAC <sup>34</sup>. El modelo más vendido entre enero y mayo de 2011 en España fue el SEAT Ibiza <sup>35</sup>. En el año 2009, los coches matriculados del Grupo Volkswagen representaban un 23% de las matriculaciones en nuestro país <sup>36</sup>.

El tamaño, poder e influencia del Grupo Volkswagen lo convierten en una de las figuras principales del mercado mundial de fabricantes de coches y la dominante en Europa. Esto significa que su influencia puede ser utilizada para bien o para mal cuando los fabricantes de turismos deban hacer frente a sus responsabilidades medioambientales.

## LA LEGISLACIÓN EN MATERIA DE EFICIENCIA DE LOS VEHICULOS

En 2009 la UE implementó un estándar europeo de eficiencia en el consumo de carburante para turismos que en el año 2015 obliga a que la emisión media de todos los coches vendidos en Europa no supere los 130g CO<sub>2</sub>/km. La legislación asignaba a cada fabricante de coches un objetivo distinto dependiendo del peso medio y rendimiento de CO<sub>2</sub> de los vehículos en el momento de introducirse la ley. Además, el objetivo de cada uno depende también de la evolución del peso medio de los coches de cada fabricante. Por ejemplo, el objetivo de BMW es de 138g CO<sub>2</sub>/km porque sus coches son grandes y pesados, mientras que el objetivo de Fiat es de 116g CO<sub>2</sub>/km ya que el segmento de mercado que trabaja más es el de los turismos pequeños. En general, el sistema se diseñó para que a lo largo de toda la flota europea las emisiones medias de los nuevos vehículos sean de 130g CO<sub>2</sub>/km para 2015.

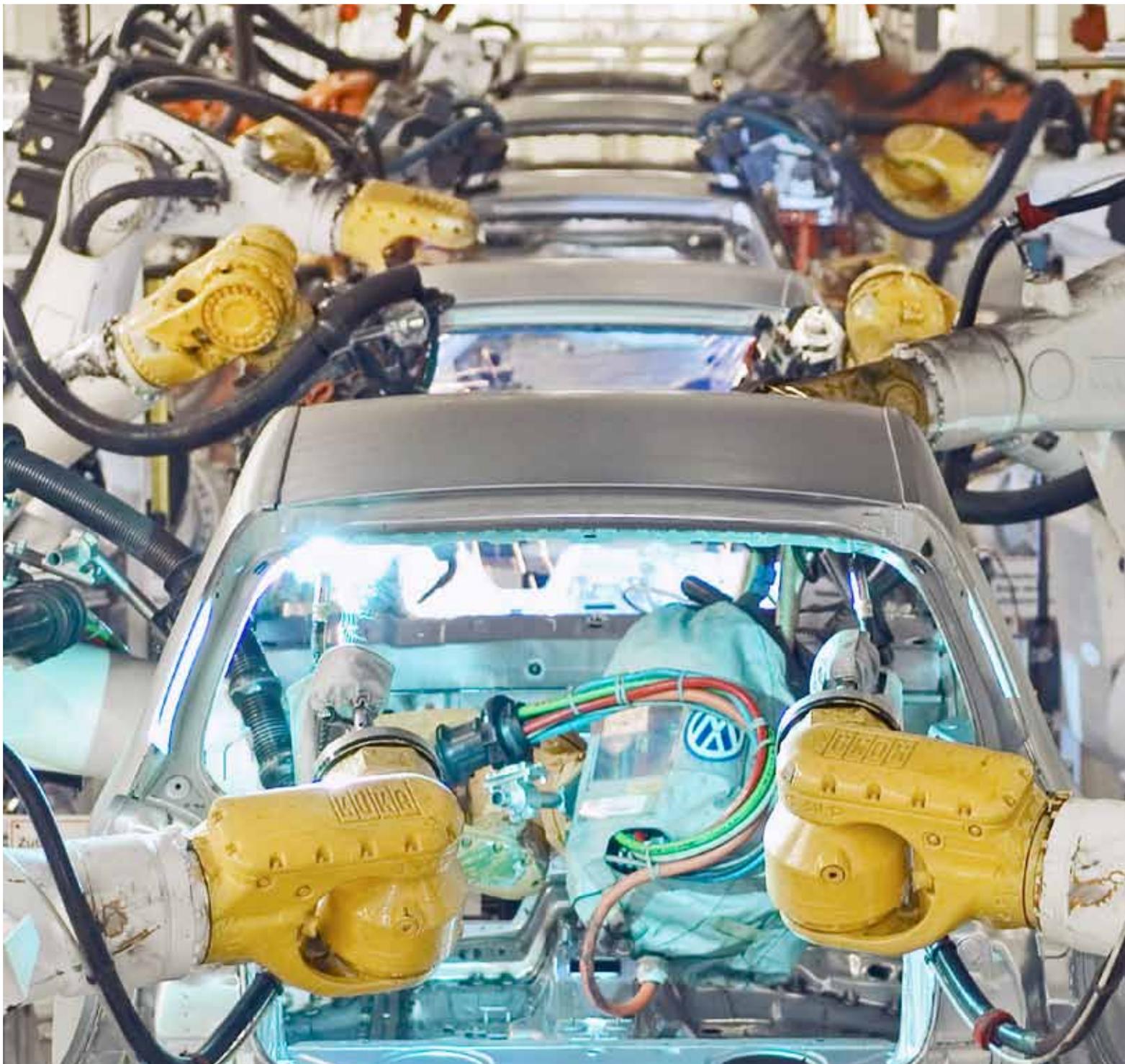
Volkswagen fue uno de los impulsores de la campaña contra la introducción de los estándares europeos de eficiencia para vehículos.

El 26 de enero de 2007 Volkswagen, junto con otros fabricantes alemanes de turismos, envió una carta a los comisarios europeos pidiéndoles que reconsiderasen la propuesta de imponer objetivos obligatorios inferiores a 120g CO<sub>2</sub>/km para los coches nuevos vendidos en Europa para 2012. Las compañías afirmaban que "técnicamente era imposible" lograr este

objetivo y que supondría "una enorme intervención política a costa de la industria del automóvil europeo y en especial de la alemana." No dudaron en evocar imágenes de una masiva desestabilización industrial. Una de las consecuencias directas sería la gran migración de puestos de trabajo de las plantas de producción europeas de los fabricantes de automóviles y de los proveedores <sup>37</sup>. Dado que el mensaje procedía de Volkswagen, compañía que contrata a un elevado número de empleados, se podía interpretar como una amenaza seria, especialmente porque tuvo lugar dos meses después de que anunciase unos planes de reestructuración que podrían suponer la pérdida de hasta 4.000 puestos de trabajo en la región de Bruselas <sup>38</sup>.

En realidad las amenazas estaban infundadas. Varios fabricantes de coche van camino de cumplir los objetivos de 2015 antes de tiempo, entre ellos destaca Toyota que con seis años de antelación casi tiene sus objetivos cumplidos <sup>39</sup>. En España, la media de las emisiones de los coches que se vendieron en el primer trimestre de 2011 ya era de 137g CO<sub>2</sub>/km <sup>40</sup>.

Cuando se estableció la normativa sobre eficiencia de los turismos, también se incluyó un objetivo a medio plazo más ambicioso para el año 2020, 95g CO<sub>2</sub>/km. Los pormenores sobre cómo alcanzar este objetivo se decidirán durante la revisión que tendrá lugar en los próximos años. Asimismo es necesario establecer un nuevo objetivo para 2025.



**VOLKSWAGEN UTILIZA SU INFLUENCIA PARA  
OPONERSE FIRMEMENTE A LA LUCHA CONTRA  
EL CAMBIO CLIMÁTICO**





En los últimos años, y a pesar de las alegaciones contrarias, Volkswagen ha utilizado su influencia para oponerse firmemente a la lucha contra el cambio climático. Lo ha hecho de tres formas:

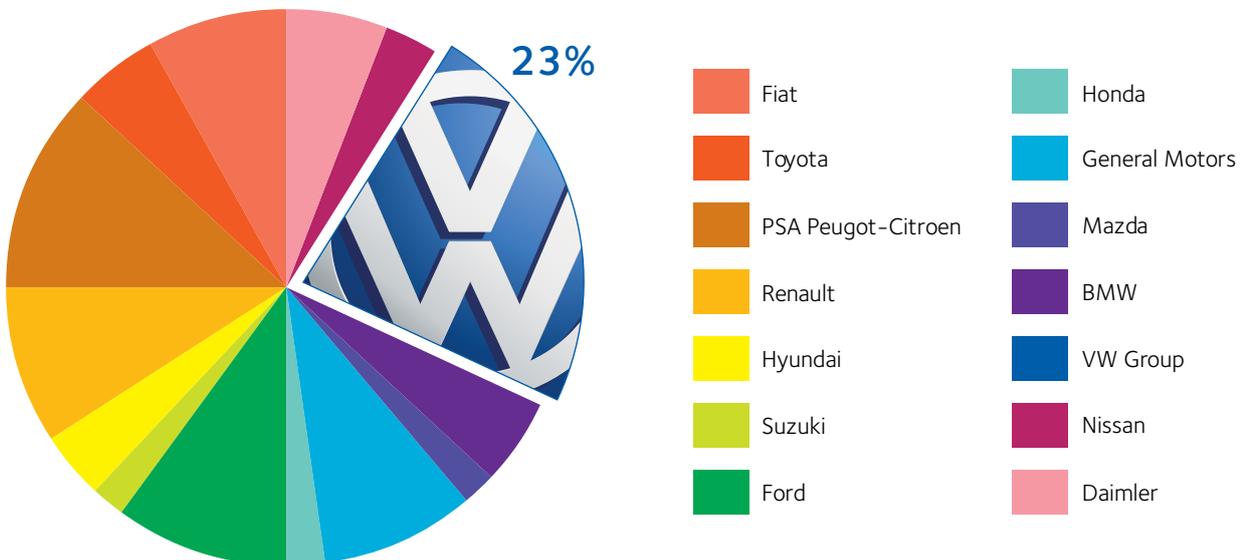
**1. PROGRESO LENTO CON RESPECTO A LAS EMISIONES**

El Grupo Volkswagen tiene la mayor huella de carbono que cualquier fabricante de turismos de Europa. Como se puede ver en la figura 1, los coches nuevos que la compañía vendió en 2009 emitieron más de cinco millones de toneladas de CO<sub>2</sub> al año <sup>41</sup>. Es decir, con respecto a los vehículos nuevos europeos supone alrededor del 23% del total de petróleo consumido y de las emisiones de CO<sub>2</sub> relacionadas con él <sup>42</sup>.

Dado el tamaño de la huella de carbono de Volkswagen cualquier cambio que haga tendrá un gran impacto sobre el total de las emisiones de los automóviles europeos. Sin embargo, a pesar de que la compañía afirme liderar la cuestión medioambiental, su actuación hasta ahora ha sido pobre.

Entre 2006 y 2009 Volkswagen consiguió reducir la emisión media por kilómetro de su flota en 7,8%, mientras que BMW y Toyota lograron reducciones de 18% y 14% respectivamente. Los datos preliminares para el año 2010 sugieren que Volkswagen mejoró ligeramente: disminuyó las emisiones de CO<sub>2</sub> de su flota europea

**FIGURA 1: EMISIONES ESTIMADAS DE LOS NUEVOS COCHES VENDIDOS EN EUROPA EN 2009**



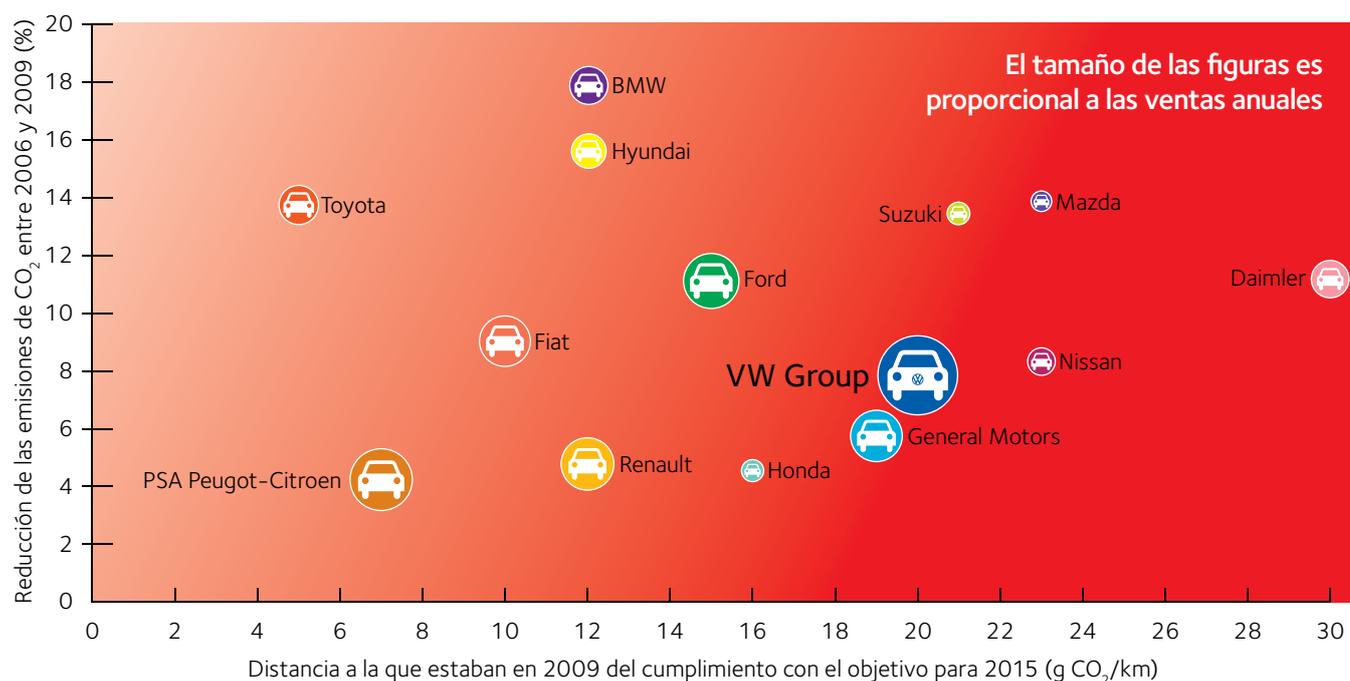
Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos de Transport & Environment.



©Langrock/Zenit/Greenpeace

## VOLKSWAGEN SOLO INTENSIFICÓ EL TRABAJO PARA REDUCIR EL CO<sub>2</sub> CUANDO SE ESTABLECIÓ EL MARCO LEGAL QUE OBLIGABA A HACERLO

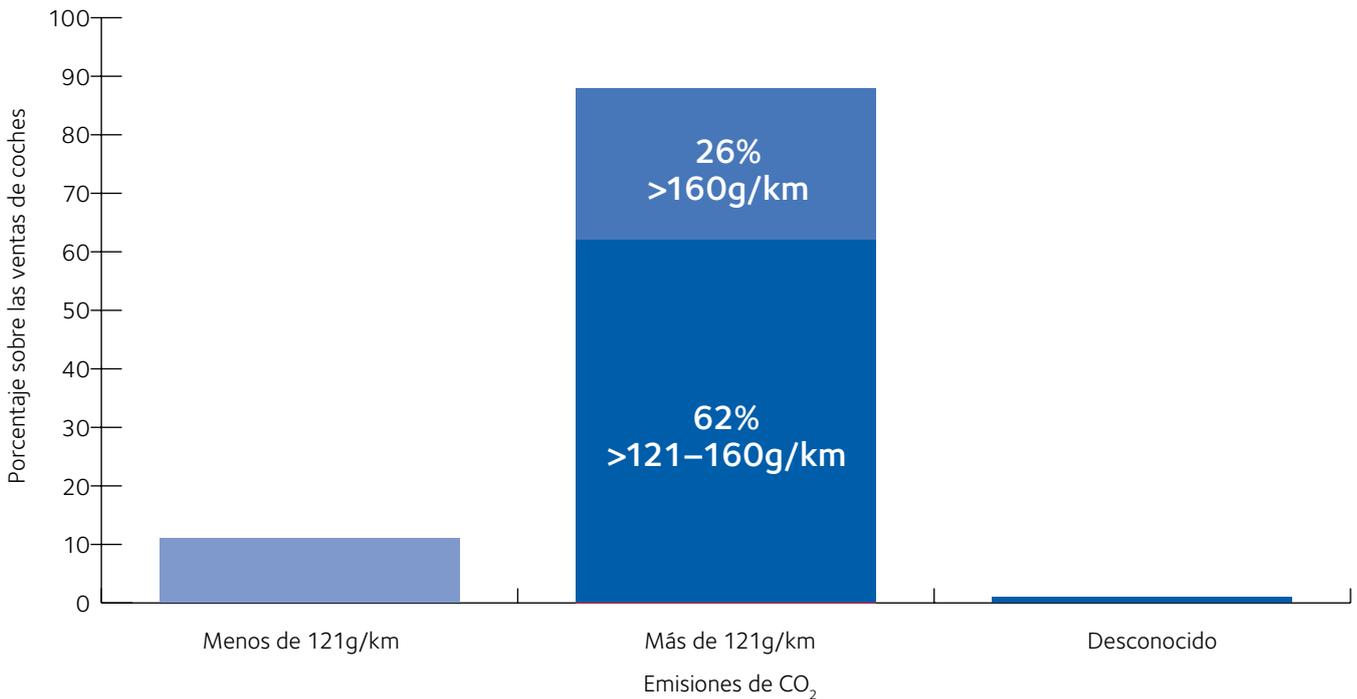
**FIGURA 2:** AVANCES DE LOS FABRICANTES DE COCHES EN LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES MEDIAS DE SUS FLOTAS



La posición de VW en la figura 2 muestra como está muy alejada de su objetivo para el año 2015 y, al mismo tiempo, como ha realizado muy pocas mejoras hacia la reducción de las emisiones respecto a otras marcas.

Fuente: Transport & Environment

**FIGURA 3:**  
**VENTA DE COCHES DEL GRUPO VOLKSWAGEN EN EL MERCADO EUROPEO DE 2009,**  
**SEGÚN RANGOS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA**



Fuente: Comisión de la Unión Europea, 2009, Monitoring of CO<sub>2</sub> emissions, [http://ec.europa.eu/clima/documentation/transport/vehicles/cars\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/documentation/transport/vehicles/cars_en.htm)

alrededor de un 5%. Sin embargo, la compañía sigue a la zaga de la mayoría de sus otras marcas <sup>43</sup>.

Aunque se debe reconocer el progreso que ha hecho, es importante recordar que la empresa estuvo lenta en reaccionar y que solo alcanzó el mínimo necesario para cumplir los requisitos establecidos por la legislación europea, legislación a la que la compañía se opuso firmemente antes de ser aprobada <sup>44</sup>. Volkswagen solo intensificó el trabajo para reducir el CO<sub>2</sub> cuando se estableció el marco legal que obligaba a todas la compañías a fabricar turismos más limpios. Cuando se vio forzada a mejorar su tecnología, Volkswagen demostró que sus objeciones a los estándares actuales carecían de fundamento.

## 2. LAVADO DE IMAGEN DE LA FLOTA

Puede que Volkswagen se mostrase lento a la hora de reducir sus emisiones pero no lo es a la hora de alardear sobre su faceta ecológica. La compañía afirma querer ser "el líder mundial de los fabricantes de coches en cuanto a economía y ecología" <sup>45</sup> y en su *Informe de Sostenibilidad 2009* llega a declarar que "nuestro objetivo es ser el fabricante de turismos más ecológico." <sup>46</sup> Según este mismo documento el objetivo se alcanzará "estableciendo nuevos estándares ecológicos en la fabricación de automóviles para poner en las carreteras los coches más limpios, económicos y al mismo tiempo atractivos." <sup>47</sup>

Sin embargo, estas palabras no coinciden con sus actos. Las cifras oficiales de la Comisión Europea de 2009 muestran que el 88% de los vehículos nuevos de la compañía emitían más de 120g CO<sub>2</sub>/km y que vendió el doble de autos que emiten más de 160g CO<sub>2</sub>/km respecto a los que expulsan menos de 120g CO<sub>2</sub>/km- véase la figura 3.

Los modelos del Grupo Volkswagen, que continuamente aparecen en la lista de los diez mejores "coches verdes" <sup>48</sup>, son parte de la campaña publicitaria de la empresa para enfatizar su compromiso con la protección del medio ambiente <sup>49</sup>. Sin embargo, en realidad son versiones limitadas de los modelos básicos y no representan el grueso de las ventas actuales.

En el *Informe de Sostenibilidad 2010*, Volkswagen admite que "entre 2007 y 2010 las ventas mundiales de los modelos eficientes de las marcas del Grupo Audi, Volkswagen, Volkswagen Vehículos Comerciales, SEAT y Skoda se multiplicaron por 12, de 32.500 a 402.400 unidades <sup>50</sup>". Estas marcas suponen el 99% de las ventas globales de la compañía, lo que significa que a pesar del incremento solo un 5,6% de las ventas totales de estas cinco marcas (y el 6% de las ventas globales totales) fueron de los modelos más eficientes e incorporaban las tecnologías más eficientes. <sup>51</sup>

En la actualidad, el Grupo Volkswagen no aplica las tecnologías y los estándares más eficientes a todos los modelos de vehículos. Solo algunos están disponibles como 'modelos eficientes' y estos se venden bajo otras marcas. Por ejemplo, las versiones de Škoda más eficientes son rebautizados como GreenLine, mientras que

**LOS MODELOS MÁS EFICIENTES DE LA MARCA SOLO REPRESENTAN EL 6% DE LAS VENTAS MUNDIALES DEL GRUPO VOLKSWAGEN DE 2010**

algunos específicos de vehículos de VW se pueden comprar con el sistema BlueMotion como extra. Hay cerca de 70 variaciones diferentes del VW Golf. Su modelo más eficiente BlueMotion tiene un índice de 99g CO<sub>2</sub>/km (3,8 l/100 km, diésel). Pero la mayoría de los modelos Golf que no tienen BlueMotion emiten más de 130g CO<sub>2</sub>/km (gasolina) y 120g CO<sub>2</sub>/km (diésel), con algunas variaciones que propagan hasta 199g CO<sub>2</sub>/km (8,5 l/100 km, gasolina). El modelo más barato y el más básico del Golf arroja 149g CO<sub>2</sub>/km, por lo que emite 50 gramos más de CO<sub>2</sub> por kilómetro que la versión BlueMotion más eficiente disponible en el mercado <sup>52</sup>.

Estas versiones se venden a un precio mucho más alto que los modelos básicos. En Alemania el Golf BlueMotion 1.6 TDI 77 kW se vende a 21.850 euros mientras que un Golf 1.6 TDI 77 kW sin BlueMotion cuesta 20.825 euros, una diferencia de unos 1.000 euros. Si se comparan los precios del Volkswagen Polo los contrastes aumentan. El Polo 1.2 TDI (99g CO<sub>2</sub>/km) se vende a 15.050 euros mientras que la versión 1.2 TDI BlueMotion (87g CO<sub>2</sub>/km) se vende a 16.675 euros, una diferencia de 1.625 euros <sup>53</sup>. Según PA Consulting, una de las consultoras tecnológicas más importantes, el coste real del paquete tecnológico sería de 260 euros, lo que indica que Volkswagen incrementa considerablemente el precio del BlueMotion <sup>54</sup>.



## VOLKSWAGEN PENALIZA A LOS CONSUMIDORES QUE DESEAN VEHÍCULOS MÁS LIMPIOS Y HACE DE ESTOS UNA PARTE MARGINAL DE SU FLOTA

### EL HISTORIAL DE LAVADO DE VOLKSWAGEN

En el pasado Volkswagen desvió la atención de su pobre actuación medioambiental diseñando prototipos de coches muy eficientes que generaban más titulares que verdaderos vehículos.

El más sobresaliente de ellos fue el Lupo 3 Litros lanzado en 1998. Con un consumo de 2,99 litros diésel por cada 100 kilómetros y unas emisiones de 81g CO<sub>2</sub>/km era un coche muy eficiente. Dos años antes, Greenpeace ayudó a demostrar que los coches asequibles y eficientes eran una realidad si se desarrollaba el modelo experimental SmILE (*Small, Intelligent, Light, Efficient* – pequeño, inteligente, ligero, eficiente), con unas emisiones de 75g CO<sub>2</sub>/km. El proyecto SmILE probó que con la tecnología de aquel momento se podía reducir a la mitad el consumo de combustible de los turismos sin rebajar su potencia, rendimiento, comodidad y, muy importante, sin costes adicionales <sup>58</sup>.

Sin embargo Volkswagen puso un precio tan alto a su vehículo eficiente que no se vendió. Hoy en día Volkswagen sigue citando el caso Lupo para argumentar que los consumidores no quieren vehículos eficientes. Sin embargo, sería bastante razonable alegar que Volkswagen lo organizó para que fuese un fracaso.

Durante el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt 2005, Volkswagen presentó su versión experimental del modelo de Greenpeace SmILE. Sin embargo en vez de recortar a la mitad el consumo de combustible, el nuevo vehículo mantuvo el mismo y utilizó la eficiencia de la nueva tecnología para doblar el rendimiento del coche en cuanto a potencia, aceleración y velocidad. Por

tanto el Volkswagen TSI, fabricado en serie en 2006, utilizó una tecnología eficiente de última generación sin reducir su huella de carbono.

En 2002 Volkswagen presentó el CCO de un litro, que necesitaba un litro de combustible para recorrer 100 kilómetros. Ferdinand Piech, presidente de la compañía, llegó a la Junta General de Accionistas de ese año en uno de los modelos experimentales del vehículo. Nunca se produjo en serie.

Durante el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt 2009, Volkswagen exhibió el sucesor del CCO de un litro, el L1. Piech afirmó que este coche, cuyo consumo según Volkswagen era de 1,38 litros de diésel a los 100 kilómetros, sería el prototipo para la fabricación de un vehículo en serie en 2010. Una vez más el coche nunca se fabricó a gran escala.

Durante el Salón del Automóvil de Qatar 2011 se presentó otra versión nueva del coche: un híbrido diésel/eléctrico con un consumo de 0,9l/100km o 24g CO<sub>2</sub>/km. Esta vez se bautizó al prototipo como "casi en serie" y Volkswagen afirmó que el modelo se fabricaría en serie para 2013. Sin embargo, según los informes de la compañía, solo se fabricará un número limitado de este modelo <sup>58</sup>.

Todavía está por ver si Volkswagen realmente desarrollará en serie coches muy eficientes e instalará los estándares BlueMotion a toda su flota y no solo a una minoría.



Incluir los estándares de BlueMotion en todos los modelos de estas marcas reduciría considerablemente el consumo de petróleo y las emisiones de CO<sub>2</sub>. Según los propios números de Volkswagen, incluir el paquete tecnológico BlueMotion ya existente en el Golf supondría un ahorro de alrededor de un litro por cada 100 kilómetros o 20g CO<sub>2</sub>/km<sup>55</sup>. Esto supone una gran diferencia de consumo de petróleo y ahorraría una cantidad significativa de dinero a los usuarios, especialmente cuando el precio del crudo está alto y se espera que suba aún más.

Si Volkswagen incorporara la tecnología eficiente y las especificaciones de sus turismos más ecológicos actuales como equipación básica, en vez de ofrecerlo solo como un costoso extra, la compañía reduciría enormemente la huella de carbono de sus vehículos y reduciría la dependencia del petróleo de la economía. La continua investigación e inversión en el desarrollo tecnológico de coches menos contaminantes y en nuevos motores híbridos y eléctricos ayudaría a reducir aún más el consumo de petróleo y las emisiones consecuentes. Otras compañías de coches ya son muestra de ello. Sin embargo, Volkswagen penaliza a los consumidores que desean vehículos más eficientes y hace de estos una parte marginal de su flota.

En comparación, Ford ha anunciado que uno de sus principios es aportar “soluciones a muy corto plazo, económicas para los consumidores y fácilmente disponibles.”<sup>56</sup> En 2012 el nuevo modelo Focus de Ford, principal competencia del Volkswagen Golf, saldrá al mercado con menos de 95g CO<sub>2</sub>/km<sup>57</sup>.

### 3. EL LOBBY CONTRA EL PROGRESO

La UE ya se ha decidido a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en un 20% por debajo de los niveles de 1990 para 2020. Este año los gobiernos europeos decidirán si reforzar su compromiso y aumentar la reducción a un 30%.

Un creciente grupo de prominentes empresarios europeos, el Parlamento Europeo y los ministros de Medio Ambiente de Dinamarca, Reino Unido, Portugal, Suecia, Grecia, Alemania y España solicitaron que la reducción interna de las emisiones para Europa se aumentase al 30% ya que esto supondría un impulso para la economía europea, mejoraría su competitividad, incrementaría las inversiones en nuevas tecnologías y mejoraría los esfuerzos mundiales para prevenir los efectos más peligrosos del cambio climático. Más de 90 importantes empresas como Google, Ikea, Sony, Mango y Philips apoyan un objetivo del 30% y muchas de ellas han firmado declaraciones públicas respaldando esta cifra más ambiciosa<sup>60</sup>. Las empresas, los políticos y los académicos afirman que los objetivos pueden ser un incentivo para que las compañías impulsen la innovación, investigación y creen millones de nuevos empleos en una economía basada en energías limpias<sup>61</sup>.



## MÁS DE 90 IMPORTANTES EMPRESAS COMO GOOGLE, IKEA, SONY, MANGO Y PHILIPS APOYAN UNA REDUCCIÓN DE EMISIONES DEL 30%

Izquierda: Graffiti inversos cerca del Parlamento Europeo para exigir coches más eficientes. ©Reynaers/Greenpeace  
Arriba: Activistas de Greenpeace acusan a las compañías de coches de ser el motor del cambio climático. ©Beentjes/Greenpeace

Una reducción interna del 30% de las emisiones europeas supondría un impulso para la economía europea, incrementaría las inversiones en nuevas tecnologías y mejoraría los esfuerzos mundiales para prevenir los efectos más peligrosos del cambio climático. Estas firmas cuentan con el apoyo de sus clientes. Según la última encuesta de opinión del Eurobarómetro, la mayoría de los europeos piensa que no se hace lo suficiente para frenar el cambio climático y casi dos tercios de los europeos opinan que la lucha contra el cambio climático puede tener un impacto positivo en la economía europea <sup>62</sup>. Varios estudios, incluyendo el de la propia Comisión Europea, demuestran que el compromiso unilateral europeo para reducir las emisiones en un 30% para 2020 no es solo posible y asequible económicamente, también es necesario para crear nuevos puestos de empleo verde, garantizar la seguridad energética en Europa, mejorar la calidad del aire y “evitar los costes de transición a la competitividad y las grandes reducciones que serán necesarias más adelante” <sup>63</sup>, y que resultarán mucho más costosas <sup>64</sup>.

### La campaña contra el cambio

A pesar de esta clara demanda popular y empresarial, Volkswagen, a través de la Asociación Europea de Constructores de Automóviles (ACEA), lleva a cabo una campaña contra esta política crucial <sup>65</sup>. En una carta fechada el 1 de febrero de 2011 como respuesta a la petición de Greenpeace sobre la postura de Volkswagen respecto al objetivo del 30%, la compañía señaló que la normativa “ponía en peligro los puestos de trabajo y sus consecuencias supondrían la desindustrialización de Europa”. El lenguaje

## UNA REDUCCIÓN INTERNA DEL 30% DE LAS EMISIONES EUROPEAS SUPONDRÍA UN IMPULSO PARA LA ECONOMÍA EUROPEA, INCREMENTARÍA LAS INVERSIONES EN NUEVAS TECNOLOGÍAS Y MEJORARÍA LOS ESFUERZOS MUNDIALES PARA PREVENIR LOS EFECTOS MÁS PELIGROSOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO



Derecha: El ex canciller alemán Gerhard Schroeder y el Presidente de la Junta de VW, Ferdinand Piech mientras admiran el Phaeton de VW en una fábrica de producción en Dresde.

©Dott/Greenpeace

## VOLKSWAGEN SE OPONE ABIERTAMENTE A LOS ESTÁNDARES EXISTENTES ESTABLECIDOS DEMOCRÁTICAMENTE QUE BENEFICIARÍAN A LOS CONDUCTORES, LA ECONOMÍA Y EL MEDIO AMBIENTE

recordaba al que empleaba durante sus acciones contra los actuales estándares de eficiencia. Se equivocaba entonces sobre ellos y su postura actual acerca de la reducción del 30% contradice las conclusiones de muchas de las más prestigiosas entidades que analizan exhaustivamente los impactos de este objetivo. El criterio dominante señala que el nuevo objetivo supondría la creación de nuevos puestos de trabajo, el aumento de las inversiones, al igual que un incremento del PIB <sup>66</sup>.

Cada vez Volkswagen se queda más solo ya que otros fabricantes de turismos parecen haber adoptado una postura distinta. Por ejemplo, a pesar de que General Motors (GM) declaró “no estar en posición de hablar en nombre de otras industrias, y como consecuencia no tener una postura como tal respecto al ambicioso nivel de reducción del 30%”, también afirmó que están de acuerdo en que es necesario reducir aún más las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte por carretera y que se han implicado con la normativa y legislación de la UE para desarrollar una estrategia que “descarbonice” el transporte para 2050.” <sup>67</sup>

Mientras, Renault declaró que “da su apoyo a la Comisión Europea para evaluar las posibilidades, beneficios e impactos que tendría sobre la competitividad reducir las emisiones en un 30%.” <sup>68</sup> La coalición Renault-Nissan es miembro del Grupo Príncipe de Gales de Líderes Empresariales de la UE contra el Cambio Climático cuya misión es “informar del apoyo empresarial a la Unión Europea para evolucionar hacia una sociedad de bajo carbono, una economía de

bajo riesgo climático y para trabajar conjuntamente con las instituciones de la UE para asegurar que se llevan a cabo las políticas necesarias para hacerlo realidad.” <sup>69</sup> Renault firmó una declaración conjunta apoyando un objetivo más alto para 2020, pero no ha respaldado abiertamente la reducción del 30% <sup>70</sup>.

Incluso BMW, marca de alta calidad, declara estar haciendo los cambios necesarios en su flota para contribuir sustancialmente a la actual reducción del 20% de CO<sub>2</sub> de la Unión Europea. También declara que “el objetivo del 30% que se debate ahora para Europa se puede alcanzar, pero siempre que otros sectores de la industria aporten su granito de arena en la misma medida y que los responsables de formular las políticas de los estados miembros individuales se esfuercen por trabajar más integrados y conjuntamente.” <sup>71</sup>

Volkswagen no solo se opone a la reducción del 30% de las emisiones, la compañía también alega que reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los coches nuevos, en 2020, a 95g CO<sub>2</sub>/km es un reto demasiado ambicioso. Este objetivo se adoptó en 2009 como parte de la legislación europea sobre clima y energía. Nuevamente dos de los mayores competidores de Volkswagen, BMW y General Motors, parecen haber aceptado este objetivo como obligación legal que ha de mantenerse <sup>72</sup>. Pero el Grupo Volkswagen afirma que el objetivo “no se basa en una valoración sólida del impacto ni en una apreciación realista de los costes y progresos técnicos necesarios para alcanzar los objetivos en el tiempo planteado.”

<sup>73</sup> Dado su historial no es inconcebible que Volkswagen esté



## EL OBJETIVO DEL 30%: POTENCIAR LAS INVERSIONES

Para 2050 Europa se comprometió a reducir sus emisiones climáticas casi a cero, reduciéndolas entre un 80% y 95% por debajo de los niveles de 1990. Actualmente tiene un objetivo a medio plazo legalmente vinculante de una reducción del 20% para 2020. Los líderes de la UE debaten ahora si este objetivo se debe endurecer para así potenciar la inversión en el importante sector de la tecnología limpia y asegurar que Europa se encuentra en el camino más barato y seguro para alcanzar sus objetivos a largo plazo.

La crisis económica y energética actúan de telón de fondo para este debate. El alto precio de los combustibles, los peligros energéticos, el cambio climático, los recursos limitados y la creciente competencia de las economías emergentes deben significar que, lo convencional' no es una opción para la economía europea.

Para asegurar nuestra seguridad energética futura y construir una economía europea fuerte y próspera necesitamos políticas que potencien la inversión en las tecnologías, bienes y servicios verdes, incluidas las energías renovables y las tecnologías para la eficiencia, así como en medios de transporte de cero emisiones. El actual objetivo europeo climático no es lo suficientemente ambicioso como para atraer a los inversores. La compra de derechos de emisiones establecida por el Sistema Comunitario de Comercio de Derechos de Emisión ha dado como resultado unos objetivos pobres y ha sido minado por un reparto demasiado generoso de créditos gratuitos para los sectores más contaminantes. A día de hoy esto significa que ni la eficiencia, la acción o la innovación se premian debidamente. Solo un objetivo climático más ambicioso – una reducción mínima de un 30% para las emisiones nacionales en 2020– restaurará la confianza en el sector tecnológico limpio europeo y creará industrias y puestos de trabajo para el futuro.

Los resultados de un estudio <sup>77</sup> de marzo de 2011 que encargó el Ministerio de Medio Ambiente alemán y que se llevó a cabo por investigadores de toda Europa señalaban que si el objetivo

climático del 30% se respaldaba con una política adecuada y consistente podría:

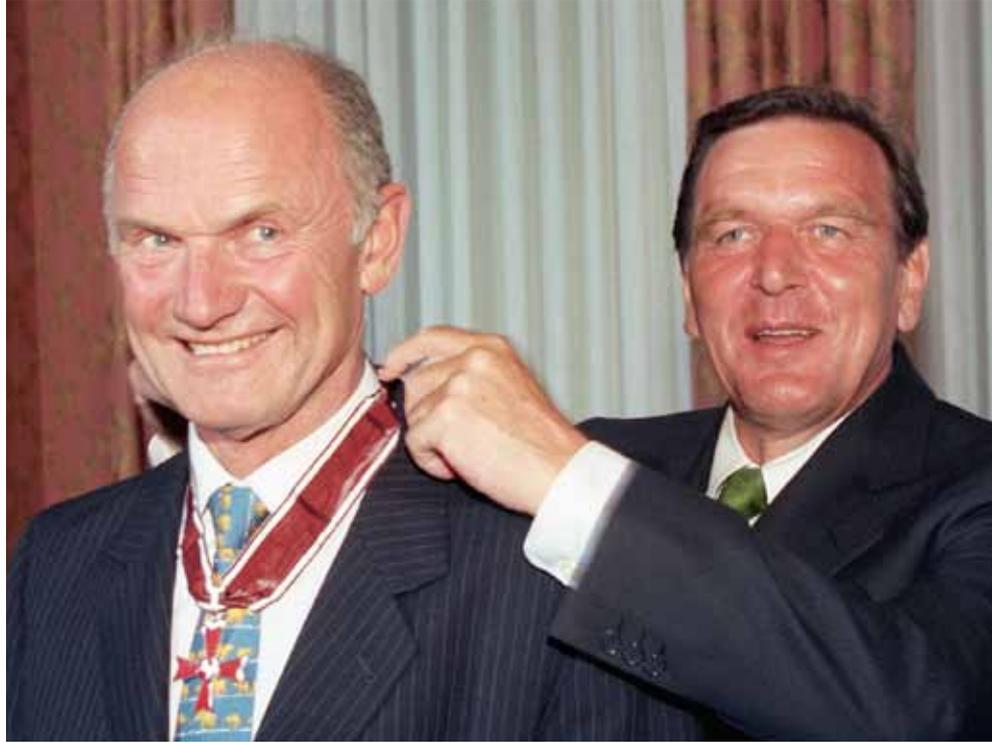
- ➔ impulsar las inversiones europeas del 18% al 22% del PIB;
- ➔ crear hasta cinco millones de nuevos puestos de trabajos;
- ➔ para 2020 aumentar el PIB europeo en 620.000 millones de euros o un 0,6% sobre la tendencia;
- ➔ ayudar a que la industria europea mantenga y mejore su competitividad.

Estos beneficios se obtendrían independientemente de la existencia de un acuerdo internacional sobre el clima y demuestran que la economía verde es algo más que una moda. De hecho en 2010 el sector de la energía limpia creció globalmente en un 30% y dejó un récord de 168.000 millones de euros en inversiones <sup>78</sup>. Además la Comisión Europea calculó que incrementar el objetivo a un 30% para 2020 ahorraría a la UE 40.000 millones de euros en la importación de petróleo y gas, y esto presuponiendo una proyección del precio del petróleo muy conservadora de 88 dólares estadounidenses para 2020 <sup>79</sup>.

En el escenario internacional es también vital ver que Europa implanta y se beneficia de la política en materia climática por la que aboga. Mostrar el compromiso con una economía verde y liderar el apoyo a las tecnologías limpias es la mejor manera para restablecer la confianza y fe en las negociaciones para frenar el cambio climático. En última instancia, el éxito de estas negociaciones es vital para asegurar que lo que harán los gobiernos concuerda con el riesgo que suponen un aumento de las temperaturas y que estas actuaciones son transparentes, efectivas y justas. En el periodo previo a las negociaciones sobre el clima en Durban, Sudáfrica, en diciembre de 2011, que Europa establezca un nuevo objetivo sería un paso importante para establecer un diálogo mundial eficaz y constructivo sobre cambio climático.



Volkswagen tiene una relación estrecha y permanente con el Gobierno alemán:  
Arriba: la canciller alemana Angela Merkel, posa para las cámaras en un VW UP en la Feria del Automóvil Internacional de Frankfurt. ©Frank May/Picture Alliance  
Derecha: El ex canciller Gerhard Schroeder premia a Ferdinand Piëch, Presidente de la Junta de VW, con una medalla de Estado. ©Holger Hollemann/Picture Alliance



## VOLKSWAGEN, UNA DE LAS COMPAÑÍAS MÁS PODEROSAS DE EUROPA, GASTA SOLO EN CAMPAÑAS DE PRESIÓN EN LA UE UN MÍNIMO DE 2,3 MILLONES DE EUROS AL AÑO

presionando o presione para debilitar este objetivo durante la revisión para su implantación.

Sin embargo, los estudios demuestran que unos estándares de ahorro de combustible más estrictos pueden crear trabajos, impulsar la innovación, fomentar las industrias de alta tecnología que suministran componentes manufacturados adicionales y reducir el consumo de un petróleo caro y contaminante. Como presidente de Cummins, el fabricante estadounidense de motores diésel explica que “normativas más estrictas son parte de la vida. En los 90 lo veíamos como una carga, pero ahora vemos que es una ventaja. Si tomamos la delantera, ya sea en el ahorro de combustible, en las emisiones, o en ambas, nos haremos con un porcentaje del mercado, seremos capaces de conquistar nuevos mercados”<sup>74</sup>. En conclusión: podremos asegurar los puestos de trabajo y hacer que el negocio crezca. Bob Lutz, antiguo vicepresidente de General Motors, argumenta que parte del fracaso de General Motors en Estados Unidos se debe a los malos estándares estadounidenses en ahorro en el uso de combustible<sup>75</sup>.

Recientemente en un informe de la Comisión Europea para la Empresa e Industria sobre las industrias europeas tras la recesión, se informó que la estructura del sector automovilístico no está preparado para el futuro. Afirmaba que “aumenta la demanda por los vehículos más eficientes y los vehículos con un sistema de transmisión y motor alternativo [...] La necesidad de una mayor reestructuración a favor de los coches más eficientes y de coches con un sistema de transmisión y motor alternativos todavía no se

ha abordado. Por tanto actualmente la estructura muestra significativos puntos débiles. [...] La creciente competencia de países no miembro que fabrican coches más baratos y el limitado acceso a mercados emergentes también son cuestiones importantes. La continua necesidad de mejorar el rendimiento medioambiental, energético y la seguridad activa de los vehículos supone nuevos retos y nuevas oportunidades para el sector”.<sup>76</sup>

La realidad es que durante años el Grupo Volkswagen ha ido por detrás de sus competidores. Solo incrementó el ritmo de las mejoras para reducir el CO<sub>2</sub> cuando se estableció un marco legal que le obligaba a ello. No ha mostrado ningún deseo o interés en instalar voluntariamente las innovaciones o tecnología requeridas. Ahora Volkswagen se opone abiertamente a los estándares acordados para 2020 que beneficiarían a los conductores, la economía y el medio ambiente. Al adoptar esta postura, la compañía no solo demuestra que prefiere que las emisiones de sus vehículos sean altas, también amenaza con debilitar el marco que ayudaría a todo el sector de fabricantes de turismos a enmendarse.



Greenpeace pide a los eurodiputados que voten unos objetivos ambiciosos para hacer que los coches sean menos contaminantes y más eficientes. ©Reynaers/Greenpeace

### Grupos de presión y puertas giratorias

El Grupo Volkswagen no es solo una importante figura de la economía, también lo es de la política. Sus ejecutivos son recibidos calurosamente en los salones de gobierno europeos, especialmente en Alemania, su país natal, donde Volkswagen es en parte propiedad del Estado. Baja Sajonia es dueña del 20% de las acciones con derecho a voto de la compañía y de dos puestos de la Junta Supervisora. Esto quiere decir que Gerhard Schröder, al ser primer ministro de Baja Sajonia, estaba en la Junta de Volkswagen antes de ser canciller.

Volkswagen es un ejemplo clásico de los acuerdos de 'puerta giratoria' en los que la relación entre gobierno y empresa es muy estrecha. Volkswagen contrata miembros y funcionarios del gobierno mientras que los antiguos empleados de Volkswagen se pasan a la política. Por ejemplo, Hans-Christian Maaß, antiguo portavoz del Ministerio Federal de Transporte de Alemania, es ahora el director de la oficina de Volkswagen en Berlín, mientras que Reinhold Kopp, antiguo Ministro de Economía del Estado federal de Saarland, se convirtió en el director de Relaciones Gubernamentales de Volkswagen. La antigua directora de la oficina de enlace de Volkswagen en Bruselas, Elisabeth Alteköster, pasó a ser la directora de la Política de Transporte durante el Consejo de la Secretaría General de 2010.

Volkswagen, una de las compañías más poderosas de Europa, gasta solo en campañas de presión en la UE un mínimo de 2,3 millones de euros al año <sup>80</sup>. Dada la naturaleza confidencial de la información, es difícil saber el alcance de su trabajo de presión, pero Volkswagen lleva años trabajando contra la legislación climática de manera independiente y a través de la Asociación de

Constructores Europeos de Automóviles (ACEA), la patronal de la industria automovilística.

Supuestamente la ACEA, uno de los grupos de presión más grandes de la UE, agrupa a los fabricantes europeos de turismos. De las 16 compañías miembro de la ACEA, tres de ellas pertenecen al Grupo Volkswagen, y cada una – Volkswagen, Porsche y Scania – ocupa un puesto en la Junta de Directores de la ACEA. Por tanto, el Grupo Volkswagen ocupa más posiciones en la junta de la ACEA que ninguna otra compañía. Según ACEA todas las empresas pagan una "cuota estándar" para formar parte de la organización, pero no ha querido revelar la cuantía exacta de dicha cuota. Por tanto, hemos supuesto que dado que hay tres compañías de Volkswagen, ésta paga tres veces más por el trabajo de presión de la ACEA que las otras firmas miembro. Si esto es así, calculamos que el año pasado el Grupo Volkswagen, solo en la contribución a la ACEA, la compañía se gastó más de dos millones de euros <sup>81</sup>. Puesto que es la que más contribuye, podemos asumir que Volkswagen tiene una gran influencia sobre las actividades de la ACEA. Además, dado que el Grupo Volkswagen es "miembro de clase A", al contrario que las empresas no europeas como General Motors, Ford y Toyota que son miembros de "clase B", a menudo traslada su personal a la secretaría de la ACEA en Bruselas. Peter Kunze, de Audi, es actualmente el director de Política Medioambiental de la ACEA.

La ACEA se opone continuamente a los objetivos para las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la industria del automóvil. Después de ignorar durante muchos años los objetivos voluntarios para las compañías de automóviles, la Comisión Europea, en 2007, pro-

puso objetivos obligatorios. La ACEA afirmó que su incapacidad para cumplir los objetivos voluntarios se debía a factores externos como la mala legislación de reciclaje, la baja demanda para los coches eficientes y unas ventas bajas<sup>82</sup>. En otras palabras, que la culpa no era de sus miembros. También sugirieron que los políticos mirasen a otros sectores que no fuera el del automovilismo a la hora de reducir las emisiones<sup>83</sup>.

La ACEA presionó mucho para que no se establecieran los estándares y entonces la Comisión decidió rebajar los objetivos propuestos de un máximo de 120 a 130g/km de CO<sub>2</sub> para la media de las emisiones europeas de CO<sub>2</sub><sup>84</sup>. Aún así la asociación afirmó que este tímido objetivo era “arbitrario y demasiado duro”. Las negociaciones con los estados miembros y el Parlamento demoró los estándares tres años.

Tras conseguir debilitar las propuestas sobre la reducción de CO<sub>2</sub> procedente de los turismos, la ACEA se puso a trabajar para rebajar los nuevos objetivos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> para furgonetas que había propuesto la Comisión Europea en octubre de 2009<sup>85</sup>. Cuando se presentó la propuesta, la asociación solicitó que se pospusiera la introducción de la nueva normativa<sup>86</sup>. Argumentaban que la propuesta de la Comisión “no ofrece el suficiente plazo para la industria y que la fecha límite propuesta de 2020 era inviable.”<sup>87</sup> Eventualmente se retrasó la legislación propuesta y el tiempo límite de 2020 se suavizó sustancialmente.

La verdad es que ninguno de los argumentos de la asociación se basaban en la realidad. En 2009, cuando se dieron a conocer los objetivos para turismos acordados, los fabricantes de automóviles habían reducido la emisión media de CO<sub>2</sub> de los turismos en un 5%<sup>88</sup> más y los nuevos datos muestran que han tenido el mismo éxito en 2010<sup>89</sup>. Con respecto a las furgonetas, la mayoría de los fabricantes, incluyendo Volkswagen, ya habían hecho progresos satisfactorios con los modelos individuales de furgonetas para cuando los estándares de CO<sub>2</sub> para furgonetas se propusieron. La nueva T5, presentada en 2009, reducía en un 10% las emisiones de CO<sub>2</sub> de su predecesor<sup>90</sup>.

La ACEA, al igual que Volkswagen, ha obstruido la propuesta para incrementar la reducción de las emisiones europeas de carbono a un 30%. En enero de 2010 la asociación, junto a otros grupos de presión industriales, solicitó a los organismos de la UE que no adquirieran nuevos compromisos para reducir las emisiones hasta que “se tenga la seguridad de que otras economías importantes también han adquirido compromisos sustanciales y vinculantes”<sup>91</sup>. Argumentaban que “Copenhague ha demostrado que [otros países] no están dispuestos a tomar medidas comparables o equiparables a las propuestas por la Unión Europea. Por tanto, es evidente que aumentar el objetivo de la Unión Europea no tendrá ningún efecto sobre la decisión de otros países en reducir sus propias emisiones.” Es claro que la ACEA resta importancia o ignora los beneficios que supondrían para la economía y competitividad europea establecer un objetivo climático fuerte, independientemente de si hay un acuerdo internacional climático después de 2012. Tampoco considera importante que el camino que Europa adopte para lograr el compromiso de una reducción de 80-95% para 2050 sea rentable.

Volkswagen asimismo se ha opuesto en numerosas ocasiones a los estándares para ahorro de combustible fuera de Europa. El homólogo de la ACEA en Estados Unidos, la National Automobile Dealers Association, de la cual Volkswagen es miembro, se opone enérgicamente a los esfuerzos del Congreso para aprobar una ley que controle las emisiones de gases de efecto invernadero de los turismos y de otras fuentes industriales porque según ellos perjudicaría a la economía. Sin embargo, un recurso reciente de esta asociación contra el derecho del Estado de California a imponer sus propios estándares estrictos a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos fracasó ya que el tribunal dictaminó que los fabricantes de automóviles no habían logrado probar que los estándares perjudicarían la economía<sup>92</sup>. Por el contrario se comenta que Toyota elogió a la Administración Obama por la propuesta preliminar para aumentar los estándares de ahorro de combustible<sup>93</sup>, que se fijarían en 62mpg para los vehículos de 2025 si se adopta la propuesta más eficiente para combustible<sup>94</sup>.

# CONCLUSIÓN: CAPACES DE MEJORAR

A Volkswagen le gusta presumir de que opera bajo “principios medioambientales mundiales y vinculantes” por los que cada modelo de turismo que fabrica debe superar a su predecesor en todos los ámbitos ecológicos, incluyendo el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub>. Es más, según la compañía, su objetivo es “ser líder en el campo del consumo de combustible para todos los tipos de vehículo.”<sup>95</sup> Pero, a pesar de estas afirmaciones, se rezaga a la hora de hacer los cambios necesarios para reducir drásticamente el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub>. Ha desarrollado la tecnología necesaria para fabricar coches más eficientes pero no están disponibles a un precio asequible. Además, como señalamos, ha ejercido mucha presión contra las transformaciones necesarias.

Sin embargo, Volkswagen tiene capacidad para mejorar. Si incorporara las tecnologías más eficientes y las especificaciones actuales de sus coches más ecológicos como ‘equipación básica’, en vez de ofrecerlo solo como un costoso extra, la compañía reduciría de forma importante las emisiones de sus vehículos. Si instalara su tecnología más avanzada en toda su flota cambiaría el rendimiento no solo de su flota sino de la flota de vehículos europeos en su totalidad. Dado que es la mayor empresa del sector automovilístico en Europa, lo que Volkswagen hace tiene un impacto significativo en la totalidad de la economía europea.

Para 2040 la huella de carbono europea de los turismos nuevos debe ser cero. Así nos aseguraremos de que para 2050 las emisiones de gases de efecto invernadero de los coches en uso sea casi nulo, a medida que los turismos propulsados por energía renovable reemplacen a los que queden y todavía utilicen petróleo. Para alcanzar este objetivo las compañías de automóviles deben mejorar pronto la eficiencia de los turismos convencionales y centrarse en las tecnologías de propulsión alternativas que permitirán a largo plazo el uso de las energías renovables sostenibles. Las grandes firmas como Volkswagen pueden y deben aprovechar las economías de escala para mejorar a mayor ritmo que las otras. Aunque la compañía ya está desarrollando y promocionando su primer turismo eléctrico en serie –el e-up!– que según ellos estará en el mercado en 2013, esto no sustituye la necesidad de reducir a corto plazo el consumo de combustible en su flota convencional, que es mucho más grande. Si el Grupo Volkswagen trabaja para ser el líder en rendimiento medioambiental que dice querer ser, la compañía debe animar a la UE a que adopte las políticas más ambiciosas sobre cambio climático en el

panorama internacional, para estimular el mercado eficiente y la tecnología de bajo carbono. También debe apoyar unos estándares más exigentes para turismos y asegurar así que los fabricantes de coches se vean obligados a mejorar conjuntamente sus flotas y no quedarse en unos mínimos. Greenpeace demanda a Volkswagen que cumpla con lo que dice y sea un verdadero líder tanto en la política como en la práctica; que apoye a los responsables de formular políticas que impulsen una mayor economía con unos estándares más fuertes y que cambie su propia tecnología para cumplir dichos estándares. Al hacerlo devolverá la innovación y competitividad a la economía europea, ayudará a reducir la dependencia europea del petróleo, reducirá el coste del automovilismo y jugará un papel importante en la reducción de las emisiones europeas que causan el cambio climático.

**En concreto, Greenpeace demanda que el Grupo Volkswagen:**

- ➔ Deje de oponerse a las legislaciones europeas más importantes en materia energética dirigidas a reducir la dependencia del petróleo. Así, debería:
  - apoyar públicamente el objetivo europeo de una reducción de emisiones del 30% para 2020.
  - respaldar públicamente el objetivo acordado para la eficiencia media de la flota de vehículos para nuevos turismos de 95g CO<sub>2</sub>/km para 2020; y vaya más allá y apoye unos objetivos mayores para los turismos, de 80g CO<sub>2</sub>/km para 2020 y de no más de 60g CO<sub>2</sub>/km para 2025.
- ➔ En concordancia con este ambicioso objetivo, Volkswagen se comprometa a reducir significativamente, año a año, la emisión media de su flota para que en 2020 no supere los 80g CO<sub>2</sub>/km.
- ➔ Incorpore sus tecnologías más eficientes como básicas y que instale BlueMotion en toda su flota Volkswagen.
- ➔ Asegure que el próximo superventas Golf (VII) consuma menos de 3l/100km.
- ➔ Establezca un plan para que antes de 2040 su flota no dependa del petróleo.

Volkswagen posee capacidad y peso específico para ser influyente. Tiene la posibilidad de hacerlo mejor. Y tiene la responsabilidad de ayudar a que Europa y el mundo no dependan del petróleo.



**DADO QUE ES LA EMPRESA MÁS GRANDE DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO EN EUROPA, LO QUE VOLKSWAGEN HACE TIENE UN IMPACTO SIGNIFICATIVO EN LA TOTALIDAD DE LA ECONOMÍA EUROPEA.**

- 1 ["http://www.guardian.co.uk/business/2011/jan/24/toyota-world-number-one-carmaker"](http://www.guardian.co.uk/business/2011/jan/24/toyota-world-number-one-carmaker)<http://www.guardian.co.uk/business/2011/jan/24/toyota-world-number-one-carmaker>
- 2 Declaración de Martin Winterkorn, Director Ejecutivo, octubre de 2010 <http://timesnewsworld.com/072119/volkswagen-car-maker-plans-to-be-number-one-in-the-world-by-2018/>
- 3 Volkswagen, Audi, SEAT, Skoda, Volkswagen Commercial Vehicles, Bentley, Bugatti, Lamborghini y Scania
- 4 VW, Looking back to the future, página 26 [www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info\\_center/en/publications/2011/04/looking\\_back\\_to\\_the\\_bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/110421\\_VW\\_TE\\_engl\\_BRO\\_DINA4\\_lowres.pdf](http://www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/publications/2011/04/looking_back_to_the_bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/110421_VW_TE_engl_BRO_DINA4_lowres.pdf)
- 5 Por ejemplo, el Green Car Website en estos momentos coloca el VW POLO DIESEL HATCHBACK 1.2 TDI Bluemotion en el tercer puesto entre los diez coches más "verdes" <http://www.thegreencarwebsite.co.uk/top-10-green-cars.asp>
- 6 [http://www.volkswagen.es/es/think\\_blue.html](http://www.volkswagen.es/es/think_blue.html)
- 7 En términos de medias de emisiones de CO<sub>2</sub> tan sólo Nissan, que tiene un volumen de venta muy inferior, se ha comportado peor de entre las marcas de segmento non premium 2009. How Clean are Europe's cars? An analysis of carmaker progress towards EU CO<sub>2</sub> targets in 2009. Transport & Environment, noviembre de 2010 [http://www.transportenvironment.org/Publications/prep\\_hand\\_out/lid/610](http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/610) Los datos de 2010 sugieren que VW sigue por detrás de marcas de cierto volumen a pesar de haber realizado avances modestos. JATO, Rich nations falling behind Europe on car CO<sub>2</sub> emissions" marzo de 2011. Es importante resaltar que los datos de JATO no incluyen los datos de todo el Grupo VW. <http://www.jato.com/PressReleases/Rich%20Nations%20Falling%20Behind%20Europe%20on%20Car%20CO2%20Emissions.pdf>
- 8 IPCC, Key findings and uncertainties contained in the Working Group contributions to the Fourth Assessment Report, 2007, página 5 [www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/syr/ar4\\_syr\\_spm.pdf](http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/syr/ar4_syr_spm.pdf)
- 9 Jaeger Carlo C. et. al. A New Growth Path for Europe Ð Generating Growth and Jobs in the Low-Carbon Economy. Synthesis report. Marzo de 2011 [www.newgrowthpath.eu/](http://www.newgrowthpath.eu/)
- 10 DG TREN, European Energy and Transport: Trends to 2030 – Update 2007. 2008. Este documento anticipaba que la UE consumiría, en 2010, unos 674 millones de toneladas de petróleo. Esto concuerda con las cifras más recientes ofertadas por BP que estiman el consumo europeo en 2009 en 670.8 millones de toneladas. BP 2010a. BP Statistical Review of World Energy, junio de 2010 [www.bp.com/statisticalreview](http://www.bp.com/statisticalreview)
- 11 Datos de 2010, CIA factbook [www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2174.html](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2174.html)
- 12 DG TREN, European Energy and Transport: Trends to 2030 – Update 2007. 2008
- 13 Comisión Europea, [www.vwec2010.be/notulen/VWEC2010\\_sessie\\_3\\_Tom\\_Van\\_Lerland.pdf](http://www.vwec2010.be/notulen/VWEC2010_sessie_3_Tom_Van_Lerland.pdf); Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) [www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-7](http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-7)
- 14 AEMA, 2010 Annual European Union greenhouse gas inventory 1990 – 2008 and inventory report 2010 [www.eea.europa.eu/publications/european-union-greenhouse-gas-inventory-2010](http://www.eea.europa.eu/publications/european-union-greenhouse-gas-inventory-2010)
- 15 AIE, 2009 World Energy Outlook, 2009; DG TREN, 2008. El informe de la Agencia Internacional de 2009 afirma que el 91% para 2030, y la DG TREN 2008 habla de un 95% para 2030)
- 16 Skinner, I., realizado para Greenpeace, Evitar los peligros del petróleo, 2010. Informe completo en inglés: <http://www.greenpeace.org/espana/es/reports/10-10-20-2/>  
Resumen ejecutivo en castellano: <http://www.greenpeace.org/espana/es/reports/10-10-20-2/>
- 17 La United States Geological Survey estima que hay 90 mil millones de barriles de petróleo técnicamente recuperable en los yacimientos bajo los fondos del mar Ártico. Gautier, D.L. et al., Assessment of Undiscovered Oil and Gas in the Arctic. Science 29 de mayo de 2009. 324: 1175-1179. El consumo mundial de petróleo es de aproximadamente 85 millones de barriles diarios.
- 18 AIE, World Energy Outlook 2010. 2010. Paris.
- 19 IPCC, Climate Change 2007: Impacts, Adaptation and Vulnerability. Contribution of Working Group II to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (M.L. Parry, O.F. Canziani, J.P. Palutikof, P.J. van der Linden and C.E. Hanson, Eds.), "Ecosystems and biodiversity, Assessing Key Vulnerabilities and the Risk from Climate Change" Schneider, S.H., S. Semenov, A. Patwardhan, I. Burton, C.H.D. Magadza, M. Oppenheimer, A.B. Pittock, A. Rahman, J.B. Smith, A. Suarez and F. Yamin
- 20 Nature 470, 316. 2011. Increased flood risk linked to global warming, febrero de 2011, doi:10.1038/470316a; IPCC (2007). 5.2 Key vulnerabilities, impacts and risks – long-term perspectives. En el equipo central de redacción participaron Pachauri, R.K and Reisinger, A. (eds.). Synthesis report. Climate Change 2007: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.
- 21 AIE, World Energy Outlook 2010. 2010. Paris. Escenario 450
- 22 Comunicado de prensa de Transport & Environment, Carmakers exaggerated time needed for CO<sub>2</sub> cuts, 4 de noviembre de 2010 <http://www.transportenvironment.org/news/2010/11/carmakers-exaggerated-time-needed-for-co2-cuts>
- 23 Skinner. Obra Citada. En esta evaluación se asume que no se ponen en marcha en la UE políticas energéticas adicionales para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> debidas al consumo de petróleo.
- 24 US Energy Information Administration, [www.eia.gov/countries/index.cfm?view=consumption#countrylist](http://www.eia.gov/countries/index.cfm?view=consumption#countrylist). Austria consumía en 2009 0.27 millones de barriles de petróleo al día, Dinamarca 0.17, Portugal 0.27, Noruega 0.22 y Finlandia 0.20, que totalizan 1.13 millones de barriles. Por ejemplo, el Green Car Website en estos momentos coloca el VW POLO DIESEL HATCHBACK 1.2 TDI Bluemotion en el tercer puesto entre los diez coches más "verdes" <http://www.thegreencarwebsite.co.uk/top-10-green-cars.asp>
- 25 Skinner. Obra Citada. En esta evaluación se asume que no se ponen en marcha en la UE políticas energéticas adicionales para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> debidas al consumo de petróleo.
- 26 ICCT, The Regulatory Engine: How Smart Policy Drives Vehicle Innovation, enero de 2011. [www.theicct.org/2011/01/the-regulatory-engine/](http://www.theicct.org/2011/01/the-regulatory-engine/)
- 27 Qatar Holding posee el 12.3% del Grupo Volkswagenand, tiene el 17% de los derechos de voto en la Junta Directiva. La compañía es un The company is a "una filial de propiedad total de Qatar Petroleum". Qatar Intermediate Industries Holding Co. Ltd., Qatar Intermediate Industries Holding – Welcome page, 2011, [www.qh.com.qa/qh/index.aspx](http://www.qh.com.qa/qh/index.aspx) (leído el 10 de febrero de 2011). Su visión es "convertirse en el fabricante y comercializador de productos petroquímicos intermedios y productos no derivados de hidrocarburos líder de Oriente Medio." Qatar Intermediate Industries Holding Co. Ltd., Qatar Holding – Vision And Mission, 2011, [www.qh.com.qa/qh/content.aspx?secid=5&parentid=1](http://www.qh.com.qa/qh/content.aspx?secid=5&parentid=1) (leído el 10 de febrero de 2011). Qatar Holding ha declarado que "el Estado tomará asiento en su Consejo de Supervisión, lo que subraya el papel más activo que están jugando los estados del Golfo en la industria automovilística alemana." ArabianBusiness.com, Qatar becomes major shareholder in Volkswagen – Energy, 19 de diciembre de 2010, [www.arabianbusiness.com/qatar-becomes-major-shareholder-in-volkswagen-9923.html](http://www.arabianbusiness.com/qatar-becomes-major-shareholder-in-volkswagen-9923.html).
- 28 [www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/content/en/the\\_group.html](http://www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/content/en/the_group.html)
- 29 [www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/content/en/the\\_group.html](http://www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/content/en/the_group.html)
- 30 ACEA, New Vehicle Registrations by Manufacturer, passenger cars, [www.acea.be/images/uploads/files/20110221\\_07\\_2010\\_vo\\_By\\_Manufacturer\\_Enlarged\\_Europe.xls](http://www.acea.be/images/uploads/files/20110221_07_2010_vo_By_Manufacturer_Enlarged_Europe.xls)
- 31 [www.kba.de/cln\\_015/nn\\_124384/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Segmente/2010\\_b\\_segmente\\_kompakt.html](http://www.kba.de/cln_015/nn_124384/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Segmente/2010_b_segmente_kompakt.html)
- 32 [www.kba.de/cln\\_015/nn\\_124384/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Segmente/2010\\_b\\_segmente\\_kompakt.html](http://www.kba.de/cln_015/nn_124384/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Segmente/2010_b_segmente_kompakt.html)KBA
- 33 [www.kba.de/cln\\_015/nn\\_124384/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Segmente/2010\\_b\\_segmente\\_kompakt.html](http://www.kba.de/cln_015/nn_124384/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Segmente/2010_b_segmente_kompakt.html)KBA
- 34 <http://www.anfac.es/estad.htm> – Matriculación turismos Enero – mayo de 2011.
- 35 <http://www.anfac.es/estad.htm> – Matriculación turismos Enero – mayo de 2011.
- 36 ANFAC, Memoria Anual 2009, junio de 2010. <http://www.anfac.es/impub/memoria%202009.pdf>
- 37 Carta enviada por los fabricantes de coches alemanes a la Comisión Europea, 26 de enero de 2007.

- 38 Esta reestructuración no tiene nada que ver con ninguna medida medioambiental y se toma mientras los beneficios de Volkswagen siguen creciendo.
- 39 Comunicado de prensa de Transport & Environment, Carmakers exaggerated time needed for CO<sub>2</sub> cuts, 4 de noviembre de 2010 [www.transportenvironment.org/news/2010/11/carmakers-exaggerated-time-needed-for-co2-cuts](http://www.transportenvironment.org/news/2010/11/carmakers-exaggerated-time-needed-for-co2-cuts)
- 40 AutoBild.es, Las emisiones de CO<sub>2</sub> se reducen un 2% en los coches vendidos, 28 de abril de 2011. <http://www.autobild.es/noticias/las-emisiones-de-co2-se-reducen-un-2-en-los-coches-vendidos-152031>
- 41 Por simplicidad, esta noción de 'huella de carbono' está basada sólo en las emisiones de CO<sub>2</sub> causadas por el uso de los productos de la compañía. No incluye las emisiones debidas a la producción o achatarramiento de los coches, ni de la producción del combustible empleado. Estos normalmente añaden un 30% más a las emisiones debidas al uso del vehículo (AEMA 2010).
- 42 Cálculos propios sobre la base de los datos de Transport & Environment, How Clean are Europe's cars? An analysis of carmaker progress towards EU CO<sub>2</sub> targets in 2009. Noviembre de 2010, [www.transportenvironment.org/Publications/prep\\_hand\\_out/lid/610](http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/610)
- 43 JATO, Rich nations falling behind Europe on car CO<sub>2</sub> emissions, marzo de 2011. Es importante notar que los datos de JATO no incluyen cifras para todo el Grupo VW. [www.jato.com/PressReleases/Rich%20Nations%20Falling%20Behind%20Europe%20on%20Car%20CO2%20Emissions.pdf](http://www.jato.com/PressReleases/Rich%20Nations%20Falling%20Behind%20Europe%20on%20Car%20CO2%20Emissions.pdf)
- 44 Carta enviada por los fabricantes de coches alemanes a la Comisión Europea, 26 de enero de 2007.
- 45 Volkswagen, Looking back to the future. Obra Citada.
- 46 Volkswagen, Sustainability Report 2009, página 9 [www.volkswagenag.com/.../sustainability\\_report0.../VW\\_Sustainability\\_Report\\_2009.pdf](http://www.volkswagenag.com/.../sustainability_report0.../VW_Sustainability_Report_2009.pdf)
- 47 Ibid, página 10
- 48 Por ejemplo, el Green Car Website en estos momentos coloca el VW POLO DIESEL HATCHBACK 1.2 TDI Bluemotion en el tercer puesto entre los diez coches más "verdes" <http://www.thegreencarwebsite.co.uk/top-10-green-cars.asp>
- 49 [http://www.volkswagen.es/es/think\\_blue.html](http://www.volkswagen.es/es/think_blue.html)
- 50 VW, Sustainability Report 2010, página 47 [www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info\\_center/en/publications/2011/05/Report\\_2010.-bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/VWAG\\_Nachhaltigkeitsbericht\\_online\\_e.pdf](http://www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/publications/2011/05/Report_2010.-bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/VWAG_Nachhaltigkeitsbericht_online_e.pdf)
- 51 VW, Annual Report 2010, página 154 [www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info\\_center/en/publications/2011/03/Volkswagen\\_AG\\_Geschaeftsbericht\\_2010.-bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/GB\\_2010\\_e.pdf](http://www.volkswagenag.com/vwag/vwcorp/info_center/en/publications/2011/03/Volkswagen_AG_Geschaeftsbericht_2010.-bin.acq/qual-BinaryStorageItem.Single.File/GB_2010_e.pdf) La ventas totales de estas cinco marcas en 2010 amontan a 7.134 millones de vehículos mientras que las ventas totales del grupo fueron de 7.203 millones de vehículos.
- 52 VW Konfigurator [www.volkswagen.de/konfigurator](http://www.volkswagen.de/konfigurator)
- 53 VW Konfigurator <http://www.volkswagen.de/de/CC5.html>
- 54 PA Consulting group, citado por: E. Wimmer/M.Schneider/P.Blum, Antrieb fuer die Zukunft, 2010, Schaeffer-Poeschel- Verlag. Han estimado que añadir tecnología BlueMotion tan sólo costaría a la compañía 260 euros por coche, sobre la base de cálculos realizados para un Golf 1,4 TSI.
- 55 Volkswagen Konfigurator, <http://www.volkswagen.de/de/CC5.html> Golf 1,6 TDI 77 kW (Blue Motion Technology o Blue Motion completo) = 119 gramos; Golf 1.6 TDI 77 kW "Blue Motion Technology" = 107 gramos; Golf 1,6 TDI 77 kW "Blue Motion" = 99 gramos. (Como comparación : el Golf 1.4 Gasoline 59 kW de base necesita 6,4 litros de gasolina y emite 149 gramos de CO<sub>2</sub>)
- 56 ICCT, The Regulatory Engine: How Smart Policy Drives Vehicle Innovation, enero de 2011, [www.theicct.org/2011/01/the-regulatory-engine/](http://www.theicct.org/2011/01/the-regulatory-engine/)
- 57 [www.telegraph.co.uk/motoring/news/8432669/80mpg-Ford-Focus-for-2012.html](http://www.telegraph.co.uk/motoring/news/8432669/80mpg-Ford-Focus-for-2012.html)
- 58 [http://www.google.es/url?sa=t&source=web&cd=1&ved=0CBkQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.greenpeace.org%2Fespana%2Fglobal%2Fespana%2Freport%2Ftransporte%2Finforme-sobre-el-automovil-smi.doc&rct=j&q=greenpeace%20smile%20coche&ei=cYr7TYzSKYWh8QPO8rGqCQ&usq=AFQjCNHWBzXifPhRkQ2exMI1XLd3\\_hrRzQ](http://www.google.es/url?sa=t&source=web&cd=1&ved=0CBkQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.greenpeace.org%2Fespana%2Fglobal%2Fespana%2Freport%2Ftransporte%2Finforme-sobre-el-automovil-smi.doc&rct=j&q=greenpeace%20smile%20coche&ei=cYr7TYzSKYWh8QPO8rGqCQ&usq=AFQjCNHWBzXifPhRkQ2exMI1XLd3_hrRzQ)
- 59 [www.independent.co.uk/life-style/motoring/volkswagen-to-power-up-new-hybrids-from-2013-2281799.html](http://www.independent.co.uk/life-style/motoring/volkswagen-to-power-up-new-hybrids-from-2013-2281799.html)
- 60 Consultar, por ejemplo, la declaración conjunta de tres grupos: [www.theclimategroup.org/\\_assets/files/JointBusinessDeclaration-June-3.pdf](http://www.theclimategroup.org/_assets/files/JointBusinessDeclaration-June-3.pdf) (Greenpeace no está en asociación The Climate Group y no apoya necesariamente todos sus posicionamientos). También: FT: Business backs higher emissions goals. 20 de julio de 2010.
- 61 The Climate Group, EU 30 per cent initiative, statement by businesses, "Increasing Europe's climate ambition will be good for the EU economy and jobs", [www.theclimategroup.org/EU-30-per-cent-initiative](http://www.theclimategroup.org/EU-30-per-cent-initiative)
- 62 Eurobarometro: Climate change the second most serious problem faced by the world today. <http://tinyurl.com/33gacpp> un mayoría de los consultados entre el 55% y el 72% opina que no se hace lo bastante para frenar el cambio climático
- 63 Communication of the European Commission (2010): Unlocking Europe's potential in clean innovation and growth: Analysis of options to move beyond 20%. (Los costes de transición a la competencia de los que se habla representan aquellas inversiones que podrían resultar redundantes en un ambiente competitivo)
- 64 La Agencia Internacional de la Energía estima que cada año de retraso en el sector energético costará, a escala global, unos 336 mil millones de euros extra. AIE, World Energy Outlook 2009.
- 65 Carta de la ACEI (The Alliance for a Competitive European Industry), 21 de enero de 2010. En la carta se pedía a Consejo, Parlamento y Comisión europeas que se mantuviera en un objetivo del 20%. La ACEA es miembro de la ACEI y la ACEI hace presión sobre las instituciones en su nombre.
- 66 Jaeger Carlo C. et. al. Obra Citada.
- 67 Carta a Greenpeace, 21 de diciembre de 2010
- 68 Carta a Greenpeace, 26 de enero de 2011
- 69 [www.cpsl.cam.ac.uk/Leaders-Groups/The-Prince-of-Wales-Corporate-Leaders-Group-on-Climate-Change/EU-CLG.aspx](http://www.cpsl.cam.ac.uk/Leaders-Groups/The-Prince-of-Wales-Corporate-Leaders-Group-on-Climate-Change/EU-CLG.aspx)
- 70 [www.cpsl.cam.ac.uk/Leaders-Groups/The-Prince-of-Wales-Corporate-Leaders-Group-on-Climate-Change/~/\\_media/Files/Resources/Press\\_Releases/8th\\_March\\_EU\\_CLG\\_Press\\_Release.ashx](http://www.cpsl.cam.ac.uk/Leaders-Groups/The-Prince-of-Wales-Corporate-Leaders-Group-on-Climate-Change/~/_media/Files/Resources/Press_Releases/8th_March_EU_CLG_Press_Release.ashx)
- 71 Carta a Greenpeace, 3 de mayo de 2011
- 72 Cartas a Greenpeace: BMW, 8 de julio de 2010; GM, 20 de agosto de 2010
- 73 Respuesta a Greenpeace, 14 de junio de 2010
- 74 ICCT, Obra Citada.
- 75 [www.autonews.com/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110523/OEM02/305239961/1432#ixzz1NBkqyFJV](http://www.autonews.com/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110523/OEM02/305239961/1432#ixzz1NBkqyFJV)
- 76 DG Empresa e Industria, EU Manufacturing Industry: What are the Challenges and Opportunities for the Coming Years?, abril de 2010 [http://ec.europa.eu/enterprise/policies/industrial-competitiveness/economic-crisis/files/eu\\_manufacturing\\_challenges\\_and\\_opportunities\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/industrial-competitiveness/economic-crisis/files/eu_manufacturing_challenges_and_opportunities_en.pdf)
- 77 Jaeger Carlo C. et. al. Obra Citada
- 78 The PEW Charitable Trust, Who's Winning the Clean Energy Race? Edición 2010. [www.pewenvironment.org/uploadedFiles/PEG/Publications/Report/G-20Report-LOWRes-FINAL.pdf](http://www.pewenvironment.org/uploadedFiles/PEG/Publications/Report/G-20Report-LOWRes-FINAL.pdf)
- 79 CEC, Analysis of options to move beyond 20% GHG emission reductions and assessing the risk of carbon leakage. COM (2010) 265. Bruselas, 26 de mayo de 2010.
- 80 Esta cifra se ha calculado sobre la base de lo que el Grupo VW pasa a la ACEA (ingresos anuales de la ACEA son de 10.112.343 euros, dividido por 15 miembros - en la actualidad hay 16 miembros, pero Volvo sólo se unió en octubre de 2010) más su declaración de gastos en lobby, que en 2009 fue de 200.000 - 250.000 euros para VW sola, excluidas las aportaciones a grupos como la ACEA. <https://webgate.ec.europa.eu/transparency/reg/in/consultation/displaylobbyist.do?id=6504541970-40>

Esto no incluye ninguna cifra internos, o las tasas de Weber Shandwick, la compañía que utilizan lobby en Bruselas. De acuerdo con fuentes de la industria, es muy probable que las contribuciones fuesen mucho mayores, pero la ACEA se niega a proporcionar cifras reales a Greenpeace. La ACEA se negó a comunicar a Greenpeace lo que cada empresa le pasa exactamente, pero dijo que cada miembro paga "una tarifa estándar".

- 81 Ver nota anterior.
- 82 ACEA, Committed to reducing CO<sub>2</sub>, ACEA website, visitada el 15 de marzo de 2007.
- 83 La ACEA ha declarado: "Reducir aún más las emisiones de CO<sub>2</sub> a través sólo de tecnologías aplicadas a los vehículos es la opción más cara y menos rentable para la sociedad. (...) Se puede hacer más por el medio ambiente, a costos más bajos". Comunicado de prensa de la ACEA, Car industry wants fact-based policy on CO<sub>2</sub> reductions, Bruselas, 26 de enero 2007.
- 84 Ibid.
- 85 Comisión Europea, [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans_en.htm)
- 86 Comunicado de prensa de la ACEA, Auto industry pushes hard to reduce CO<sub>2</sub> emissions and needs supportive, realistic legislative framework to succeed, 28 de octubre de 2009 [www.acea.be/index.php/news/news\\_detail/auto\\_industry\\_pushes\\_hard\\_to\\_reduce\\_co2\\_emissions\\_and\\_needs\\_supportive\\_real](http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/auto_industry_pushes_hard_to_reduce_co2_emissions_and_needs_supportive_real)
- 87 Comunicado de prensa de la ACEA, CO<sub>2</sub> proposal for light commercial vehicles must be modified, Hanover, 21 de septiembre de 2010 [www.acea.be/index.php/news/news\\_detail/co2\\_proposal\\_for\\_light\\_commercial\\_vehicles\\_must\\_be\\_modified](http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/co2_proposal_for_light_commercial_vehicles_must_be_modified)
- 88 Comisión Europea, 2010, Monitoring the CO<sub>2</sub> emissions from new passenger cars in the EU: data for 2009
- 89 JATO Consult, Rich Nations Falling behind Europe on Car CO<sub>2</sub> Emissions. Obra Citada.
- 90 [www.volkswagen.co.nz/media/country/nz/x/company.Par.0054.File.pdf/vwmr0909\\_new\\_generation.pdf](http://www.volkswagen.co.nz/media/country/nz/x/company.Par.0054.File.pdf/vwmr0909_new_generation.pdf)
- 91 Carta de la ACEI, Obra Citada. [www.eurofer.org/index.php/eng/content/download/8541/44459/file/2010-01-21ACEIOpenLetter.PDF](http://www.eurofer.org/index.php/eng/content/download/8541/44459/file/2010-01-21ACEIOpenLetter.PDF)
- 92 Ver <http://latimesblogs.latimes.com/greenspace/2011/04/california-auto-clean-car-standards.html> y [www.edf.org/article.cfm?contentID=4192](http://www.edf.org/article.cfm?contentID=4192)
- 93 [www.autospies.com/news/Toyota-s-Jim-Colon-praises-US-government-s-proposal-on-fuel-economy-standards-61281/](http://www.autospies.com/news/Toyota-s-Jim-Colon-praises-US-government-s-proposal-on-fuel-economy-standards-61281/)
- 94 EPA and NHTSA Announce a First Step in the Process for Setting Future Greenhouse Gas and Fuel Economy Standards for Passenger Cars and Light Trucks, octubre de 2010. [www.epa.gov/oms/climate/regulations/420f10051.htm](http://www.epa.gov/oms/climate/regulations/420f10051.htm)
- 95 VW, Sustainability Report 2010, Obra C



# Das Problem.