

La falsificació per Volkswagen dels tests de contaminació obre la porta a una indústria automobilística molt diferent.

## Secrets sòrdids

© *The Economist*

**L**es emissions d'òxids de nitrogen i altres elements contaminants procedents dels tubs d'escapament de cotxes i camions causen un gran nombre de morts prematures, potser 58.000 cada any només als Estats Units, segons un estudi. Per tant, l'escàndol que ha afectat Volkswagen aquesta setmana no és cap delictes menor ni cap crim sense víctimes. El fabricant de cotxes alemany ha admès que en onze milions dels seus cotxes dièsel arreu del món hi va instal·lar un programa que permetia passar els estrictes tests nord-americans d'emissions d'òxids de nitrogen. Però un cop els cotxes sortien del laboratori el programa desactivava el control de les emissions i els automòbils començaven a alliberar fums fins a quaranta vegades el nivell permès. Els danys per a VW són immensos, però els esdeveniments d'aquesta setmana [referint-se a la setmana del 21 de setembre] també afectaran altres fabricants de cotxes, altres països i el futur del dièsel.

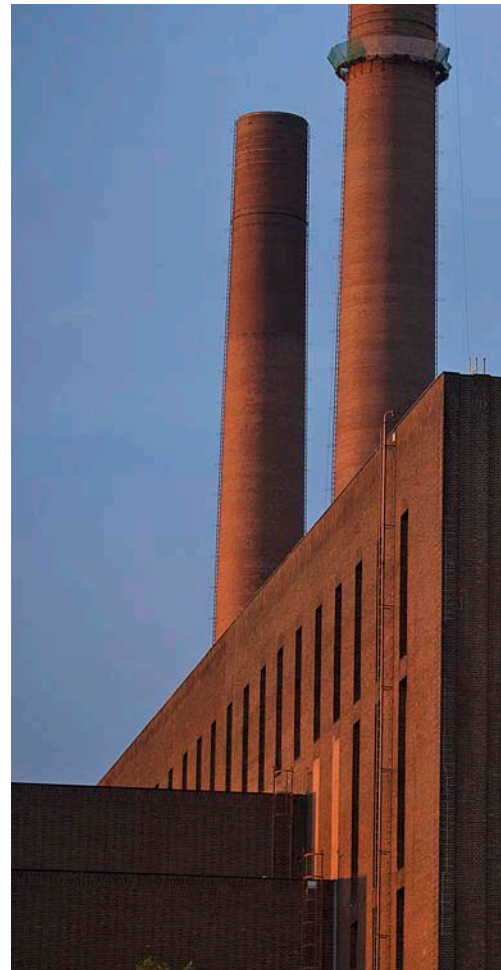
### Winterkorn se'n va

El primer afectat és VW. El seu conseller delegat, Martin Winterkorn, ha dimitit, i l'empresa ja reserva 6.500 milions d'euros per cobrir el cop financer que els vindrà. Però els inversors es temen el pitjor: en els primers quatre dies des que es va conèixer l'escàndol, el 18 de setembre, les accions de VW han caigut en una tercera part i

el seu valor s'ha reduït en 26.000 milions d'euros. Un cop s'hi hagin afegit totes les multes, les reclamacions d'indemnització, els plets i els costos de retirada de productes, el fiasco per a la multinacional automobilística podria ser tan greu com va ser el cas de la plataforma petrolera Deepwater Horizon per a BP. Si més no, el desastre del vessament de petroli de BP va ser un accident; el cas de les emissions, en canvi, ha estat deliberat. El Departament de Justícia dels Estats Units fa bé d'obrir una investigació criminal a la companyia. Altres països haurien de seguir els passos de Corea del Sud i investigar què ha fet VW als seus respectius territoris. Si bé pocs conductors xinesos compren cotxes dièsel, l'escàndol pot fer que el Govern s'encari amb l'empresa per haver inflat les xifres de consum dels motors de gasolina.

Tant si Winterkorn tenia cap responsabilitat personal en l'escàndol com si no, era convenient que deixés la feina pel cas. És un enginyer famós per l'atenció en els detalls; si no sabia res del programari de falsejament, ho hauria d'haver sabut. Vendre un gran nombre de "dièsel nets" era clau en el projecte de VW d'introduir-se en el mercat nord-americà, un seu punt feble, que al seu torn era una part vital del pla per superar la japonesa Toyota com a major fabricant de cotxes del món. La gran estratègia que Winterkorn havia supervisat ara se n'ha anat en orris.

Un canvi en la direcció i una multa considerable poden no ser el final de la qüestió. Les autoritats nord-americanes



haurien de fer honor a la seva promesa de buscar els responsables dels delictes corporatius, en comptes de castigar els accionistes de les empreses imposant grans multes. La majoria dels escàndols bancaris recents no han acabat als tribunals sinó en acords opacs i multes abundants. Aquest mes el Departament de Justícia va anunciar un acord de 900 milions de dòlars amb General Motors, el principal fabricant de cotxes dels Estats Units, per no retirar els cotxes amb un defecte en l'interruptor d'arrencada que es considera la causa d'uns accidents en què han mort pel cap baix 124 persones i 275 han resultat ferides. Les autoritats van dir que executius (anònims) de GM havien ignorat deliberadament els efectes potencialment mortals del defecte i havien posat els beneficis per davant de la seguretat. Tot i així, no van anunciar càrrecs contra l'empresa.

Això ha de canviar; i les autoritats ho saben. En unes declaracions fetes



aquest mes, la sots-fiscal general dels Estats Units, Sally Yates, va dir que d'ara endavant multar empreses passarà a un segon pla en favor de la persecució dels delinqüents i de la presentació de càrrecs contra individus. Una empresa acusada ja no rebrà diners per col·laborar amb les investigacions (com VW diu que farà), tret que doni als agents federals els noms de tots els directius o treballadors involucrats en els delictes i intenti recollir i presentar proves de la seva responsabilitat. El cas de VW serà un assaig d'aquesta nova actitud. Però per evitar sospites de ser més dur contra les empreses estrangeres –com ha semblat en el cas Deepwater, de BP, i en acords recents amb bancs– les autoritats nord-americanes també haurien de processar els directius culpables de General Motors.

No obstant això, els principals efectes de l'escàndol es notaran a l'altra banda de l'Atlàntic. Les trampes de VW plantegen la qüestió de si altres

fabricants poden haver dut a terme els mateixos trucs, ja sigui per adequar-se als estàndards europeus, més laxos en emissions d'òxids de nitrogen, o els seus equivalents en consum de combustible, i per tant en emissions de diòxid de carboni. BMW i Mercedes, els dos altres grans fabricants alemanys al costat de VW, van afanyar-se a insistir que no ho havien fet. Tanmateix, a Europa els tests d'emissions són una farsa. Els fabricants encarreguen els seus propis tests i els reguladors els deixen fer tota mena de tripijocs, com ara treure els retrovisors durant les proves o encintar les esclletes de portes i finestres per reduir el fregament i aconseguir que els cotxes cremin menys combustible. Els reguladors també toleren programari semblant al de VW, programes que detecten quan un cotxe està passant el test i canvien el motor a mode "estalvi". Per això l'eficiència de carburant que els conductors europeus assoleixen a la carretera és de

prop d'un 40% menys del que prometen els fabricants.

A diferència dels europeus, els reguladors nord-americanos almenys duen a terme, de tant en tant, els seus propis tests per comprovar els resultats dels fabricants. Però ja és hora que s'elimini tot aquest sistema i se substitueixi, a tot arreu, per un sistema de tests completament independent en condicions de conducció realistes. Ara, amb la indignació pel comportament de VW en ple auge, és el moment d'actuar. Això implicaria vèncer les objeccions dels fabricants, però també requereix que els agents reguladors europeus canviïn l'actitud envers el dièsel, que representa la meitat dels cotxes venuts al continent. Els vehicles dièsel poden ser molt econòmics pel que fa al combustible (i, per tant, emeten relativament poc diòxid de carboni), però sovint a costa d'unes emissions d'òxids de nitrogen més altes. La preferència pel dièsel a Europa és deguda al dolentísim sistema de tests i a una actitud més permissiva amb relació als estàndards d'emissions d'òxids de nitrogen.

### La fi del dièsel

Encara que altres fabricants de vehicles dièsel no hagin recorregut al mateix nivell de frau que VW, l'escàndol podria significar que hagin d'esforçar-se per assolir els estàndards aplicats rigorosament a tots dos tipus d'emissions. Hi ha qui tem que això pot ser la "mort del dièsel". Doncs que així sigui. Encara hi ha marge per millorar el venerable motor de gasolina; i per canviar a cotxes més nets que consumeixin metà, hidrogen i electricitat, o que siguin híbrids. Ja s'està produint una cursa d'uns quants milers de milions de dòlars entre aquestes tecnologies, i els fabricants sovint aposten per combinar-se més d'una per complir els objectius d'emissions. Si el comportament de VW precipita la mort del dièsel, potser donarà pas finalment, després de moltes sortides en fals, al començament de l'era del cotxe elèctric. ●

*Traducció d'Arnau Figueras*