Público

LO QUE LA COMISIÓN EUROPEA OCULTÓ, DAÑANDO ENORMEMENTE A LA POBLACIÓN

Vicenç Navarro

Catedrático de Ciencias Políticas y Políticas Públicas. Universidad Pompeu Fabra, y Profesor de Public Policy. The Johns Hopkins University

11 de febrero de 2016

El lector habrá leído que el gobierno federal de EEUU descubrió recientemente que la compañía Volkswagen había puesto en sus coches un instrumento que tenía como objetivo ocultar el grado de contaminación que generaban sus motores, que utilizaban diesel como combustible en lugar de gasolina. Tal instrumento se activaba en el mismo momento en el que se iniciaba la prueba en los lugares donde se analizaba el efecto contaminante del coche, estando éste parado y no en movimiento. El gobierno federal de EEUU descubrió que con la activación de dicho instrumento, la contaminación detectada era mucho menor (concretamente cuatro veces menor) que cuando no se activaba el instrumento y/o cuando tal medición se hacía en condiciones normales, en plena circulación en carretera. Las

mediciones que se estaban haciendo no solo en EEUU, sino en la mayoría de países a los dos lados del Atlántico Norte (incluyendo España), no reflejaban el grado real de contaminación de los coches, contaminación muy perjudicial para la salud de la población, mucho más perjudicial, por cierto, en el caso de que se utilizara lo que la industria automovilística definió como “nuevo diesel”, que en el caso de que se utilizara el diesel anterior, al que este nuevo sustituyó. La industria, consciente de lo dañino que era el diesel, se sacó de la manga el llamado “nuevo diesel”, que promocionó y vendió como menos contaminante. En realidad, los estudios científicos han mostrado que es mucho peor. El nuevo diesel emite más óxidos de nitrógeno (Nitrogen Oxides) de los previstos, los cuales, a través de partículas minúsculas, entran en el aparato respiratorio y en el cardiovascular, y cuya acumulación produce la muerte. En realidad, se ha calculado que este producto mata a más gente de lo que lo hacen los accidentes de carretera (ver mis artículos "Lo que usted, lector, no ha leído sobre Volkswagen" en Público, 14.10.15, y "Las instituciones profundamente antidemocráticas de la supuestamente democrática Unión Europea" en Público, 28.01.16).

Pues bien, se acaba de conocer y publicar en el *New York Times* (Danny Hakim, “Beyond Volkswagen, Europe’s Diesels Flunked a Pollution Test”, 07.02.16) que la Comisión Europea ya sabía todo lo que el gobierno federal de EEUU ha descubierto sobre la

contaminación que causan los coches que utilizan el nuevo diesel, mucho antes de que se conociera en aquel país. Así, tal comisión conocía desde hacía tiempo que el impacto contaminante que se estaba midiendo de los coches Volkswagen era mucho menor que la contaminación real. Y nunca habían dicho nada. Según el artículo del *New York Times*, el Joint Research Center, una rama científica de la Comisión Europea, ha reconocido que ha estado realizando varios tipos de medición de los contaminantes producidos por los automóviles, y era consciente de que los niveles de contaminación reflejados en los test que se estaban haciendo en los lugares normales de medición eran muy inferiores a los que el coche produce en situación de movilidad, por ejemplo circulando por la carretera. De ahí que podía deducirse que algo estaba ocurriendo en la producción de óxidos de nitrógeno en los lugares donde se hacían regularmente los test de contaminación, los cuales disminuían los valores de esta, dando unas cifras muy menores a las que se daban en plena circulación.

En realidad, según el mismo rotativo, en el famoso modelo *Golf* de Volkswagen se vio que cuando se medía el grado de contaminación de este coche en la carretera versus en el lugar normal donde se hacían los test, dicho grado de contaminación era tres veces superior en la carretera que en aquel lugar de medición habitual. Es más, la Comisión Europea conocía que ello pasaba no

solo con el Volkswagen Golf, sino también con el Renault Clío (cuyo nivel de emisiones en la carretera era nada menos que siete veces la cantidad que se había establecido como tolerable). Un tanto igual ocurría con el Fiat Bravo, con el Fiat Punto y con el BMW 120d (los cuales utilizan el nuevo diesel), cuyos niveles de contaminación eran de dos a cuatro veces superiores al nivel permitido por la normativa. Todos ellos eran mucho más contaminantes en la carretera que en el lugar donde se hacían las mediciones. *Y, de nuevo, tal como muestra el New York Times, la Comisión Europea era plenamente consciente de ello.*

La respuesta de la industria automovilística

En septiembre del pasado año, tras descubrirse la subestimación de la contaminación de los coches Volkswagen, esta empresa admitió e informó que había instalado los famosos instrumentos que facilitaban la ocultación de los niveles de contaminación en medio millón de coches, cifra expandida días más tarde a once millones, la mayoría de ellos en la Unión Europea. El *New York Times* presenta el calendario de hechos en este proceso de ocultación y mentiras, realizadas por Volkswagen con la complicidad de la Comisión Europea. El 18 de septiembre, el gobierno federal de EEUU (la famosa EPA) exige a Volkswagen que retire el medio millón de coches en los que la compañía había reconocido haber instalado

tal equipamiento. El 22 de septiembre, como resultado de la presión popular, la empresa admite que ha puesto tal instrumento en un número muy superior de coches –11 millones– al inicialmente declarado. Tres días más tarde, Volkswagen escoge al que era Presidente de su sección Porsche, el Sr. Matthias Müller, para sustituir al entonces Presidente de la central de Volkswagen, el Sr. Martin Winterkorn, que dimitió. Días más tarde, Volkswagen admitió que era consciente de la existencia del engaño –la utilización de aquellos instrumentos en los coches- desde hacía al menos una década. En enero de este año, el gobierno federal de EEUU ha llevado a Volkswagen a los tribunales. Los ciudadanos americanos que compraron aquellos coches van a recibir algún tipo de compensación que no estará disponible, sin embargo, para los propietarios de los coches comprados en la Unión Europea, cuyo gobierno, la Comisión Europea, sabía lo que el gobierno federal de EEUU ha descubierto, y, en cambio, se lo calló. Es más, sabía mucho más de lo que sabía el gobierno federal, y entre ello estaba el conocimiento de que tal desfase entre las mediciones en los lugares conocidos que hacen la revisión y las mediciones que se realizaron en la carretera aparecía también en muchos otros coches, incluyendo Nissan y Fiat Chrysler.

La Comisión Europea sabía todo esto, y no abrió el pico ni una sola vez. El gobierno europeo, en lugar de defender a la población europea, defendió a la industria automovilística radicada en este

continente. El maridaje entre el regulador y el regulado en Europa ha alcanzado niveles nunca antes vistos. Sería de desear que la prensa crítica (en la que no incluyo a la española, conocida por su docilidad frente al poder económico y financiero) analizara las conexiones entre la Comisión Europea y los lobbies de tal industria, que están detrás de esta situación auténticamente escandalosa. Ningún mayor medio de información español ha informado sobre estos hechos.

Pero, lo que es incluso peor, es que la Comisión Europea ha intentado justificar su silencio argumentando que la mayoría de los casos citados no estaban quebrantando ninguna ley, pues los límites tolerados de contaminación son mucho más laxos en Europa que en EEUU. ¡Y el Parlamento Europeo acaba de confirmar estos niveles! Los grupos conservadores y liberales de tal Parlamento (a los cuales pertenecen el PP, Ciudadanos y Convergència) los han aprobado. Y, como he dicho en el párrafo anterior, los mayores medios de información españoles tampoco han dicho nada sobre este hecho. Como era previsible, han mantenido un silencio ensordecedor. Así estamos en España. En este país, la persona que no está indignada es porque no sabe lo que está ocurriendo. Así de claro.