

La ‘ética’ ambiental de la Volkswagen

José Luis Lezama

Los autos *milagrosos*

En los años 2009 y 2010 los autos insignias de la Volkswagen: el Jetta 2.0 y el Audi A3, con sus *envidiables* motores TDI, fueron premiados como los autos *ecológicos* del año por su *extraordinario* desempeño ambiental y la *pulcritud* de sus motores diesel; un combustible *amigable* con el medio ambiente, anunciado con vehemencia por la mercadotecnia de esta empresa automotriz. La Volkswagen (VW) mostraba orgullosa al mundo y a sus rivales, sus logros tecnológicos y sus ‘compromisos’ con la causa climática.

Hoy día estos vehículos se encuentran en el centro de un escándalo, al descubrirse que su *excelencia* ambiental fue producto de una mercadotecnia basada en la mentira y el fraude. Once millones de vehículos, entre los que destacan el Audi A3 y el Golf, fueron construidos por la VW para burlar los sistemas oficiales de medición de contaminantes, equipados con un *Smart object*, programado para aprobar la verificación *en condiciones de laboratorio* pero que, una vez circulando en las calles, emiten 40 veces más óxidos de nitrógeno (NOx) que los límites permitidos.

Diesel limpio y la política del cambio climático

Las consecuencias del fraude cometido por la VW trascienden a la industria automotriz; no se reducen a la caída de sus acciones, al agravio a los consumidores, al pago de más de 80 millones de dólares en multas y otros cargos criminales que enfrentarán sus directivos; ni siquiera a lo que más afecta a la firma: la posible disminución de su participación en el mercado mundial: uno de cada diez vehículos vendidos en el mundo hoy día son manufacturados por esta compañía y sus filiales, Audi, Seat y Skoda.

Las repercusiones son mayores y afectan también la política, las negociaciones y los acuerdos internacionales para el cambio climático. Parte de los posicionamientos de Europa en la política climática mundial, se sustentó en cálculos para reducir emisiones a partir del supuesto desempeño milagroso y ambientalmente amigable de vehículos con motores diesel, como los producidos por la VW.

Los motores diesel fueron la gran apuesta de la industria automotriz y de los gobiernos de Europa para reducir emisiones. El argumento parecía convincente, sobre todo si la meta central de una política ambiental quedaba restringida o priorizaba el cambio climático: producían 15 por ciento menos CO2. Esto resultaba ideal para cumplirle al Protocolo de Kyoto, quien exigía una reducción de emisiones de 8 por ciento como promedio anual en un periodo de 15 años.

Los fabricantes alemanes de vehículos automotores presionaron a la Unión Europea para incentivar el uso de vehículos diesel, con el argumento de que era la vía más rápida y barata de reducir emisiones. En 1998, bajo el Acea Agreement, todos los fabricantes de automóviles europeos se comprometieron ante la Unión Europea a reducir en un 25 por ciento las emisiones de CO₂ durante los siguientes 10 años, basándose en el impulso y estímulos fiscales recibidos para promover los autos diesel los cuales, al final, terminaron dominando el mercado. La flota vehicular europea se convirtió radicalmente a diesel. En el Reino Unido, de un 10 por ciento en 1995 pasó a 50 por ciento en el 2012 (John Vidal, The Guardian 22/IX/2015).

El gobierno británico propuso bajar sus emisiones en un 20 por ciento al año 2020, tomando como base los motores diesel *top-notch* que la industria automotriz europea puso en el mercado para mostrar al mundo la seriedad de su compromiso con la causa ambiental.

No resultaba difícil para esta industria hacer trampas para simular la eficacia ambiental de sus autos. La verificación de emisiones de sustancias contaminantes fue encargada por las Naciones Unidas a una organización con base en Ginebra controlada por la industria del automóvil, el World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (Martin Williamns, King's College London, 22/IX/2015). La organización Transport and Environment sostiene que, hoy día, 1 de cada 10 vehículos en Europa rebaza con mucho los límites permitidos de emisiones.

La Agencia para la Protección Ambiental de Estados Unidos (EPA) demostró, con base a los estudios de dos investigadores independientes, la farsa de los vehículos con motores diesel ambientalmente milagrosos. La EPA ordenó retirar 480 mil de estos vehículos en Estados Unidos por fraudulentos. Estos automóviles habrían emitido más de 40 mil toneladas de NO_x extras al año por transgredir las normas oficiales americanas. Por su parte, la totalidad de los once millones de vehículos fabricados por la VW para el mercado mundial desde el 2009, han producido cerca de 1 millón de toneladas extras de NO_x anual, lo cual es equivalente a las emisiones de todos los sectores juntos de un país como el Reino Unido. Estas emisiones pudieron haberse evitado si la VW hubiera cumplido con los estándares ambientales de la EPA (The Guardian, 22 y 23/IX/2015).

Una poderosa maquinaria mercadotécnica se encargó de convencer a los consumidores de los beneficios asociados a la adquisición de vehículos diesel en términos de disminución de los daños a la salud y al medio ambiente. El gobierno estadounidense, donde este tipo de vehículos sólo representa el 3 por ciento del mercado, otorgó compensaciones fiscales a los propietarios hasta por 51 millones de dólares (Z. Tufekci, The NYT, 23/IX/2015)..

Ningún país cumplió con las metas del protocolo de Kyoto; las emisiones más bien aumentaron. La lógica de la simulación y el fraude de la VW funciona en otros sectores y fuentes de emisiones de GEI, convirtiendo a la política internacional del cambio climático en un dudoso y costoso ejercicio que involucra a

las grandes corporaciones internacionales, las agencias internacionales y los gobiernos nacionales, cuyos compromisos con la causa climática no trasciende el nivel de los discursos, los programas y los acuerdos internacionales carentes de verdaderos instrumentos y mecanismos de fiscalización y sanción. En el caso concreto de la industria automotriz, Greg Archer afirma que la práctica de instalar dispositivos para engañar las pruebas de emisiones está bastante extendida y no ocurre sólo en Europa, ni se limita a los vehículos diesel (Monbiot, G. 22/IX/2015).

Autos *limpios*, aire sucio

La persistencia o aumento de la contaminación en diversas ciudades europeas (Londres, París, Atenas, entre otras, además de las de Europa del Este) ha llevado, desde hace algunos años, a cuestionar las bondades del diesel en material de salud pública y desempeño ambiental. Se ha demostrado, por ejemplo, que si bien el diesel podría reducir emisiones de CO2 en 15 por ciento, como sus promotores lo anuncian, las de dióxido de nitrógeno (NO2) son 4 veces mayores, y las de partículas 22 veces más.

El diesel resultó más dañino a la salud de lo que se suponía. El cáncer de pulmón y vejiga, los ataques al corazón y el asma se dispararon; lo mismo la baja en el desarrollo físico y en el peso al nacer de los niños. En el Reino Unido 50 mil personas mueren al año por contaminación atmosférica, 200 mil en Estados Unidos (Monbiot, G. 22/IX/2015); en México las estadísticas detectan más de 20 mil. A nivel mundial tienen lugar 7 millones de decesos, según datos de las Naciones Unidas del 2012, de los cuales 3.7 millones corresponden a la contaminación urbana y rural extramuros. No obstante, las leyes, las normas y los programas ambientales parecen cada vez más estrictos y los gobiernos se empeñan en convencer a los gobernados de su voluntad de enfrentar con determinación este persistente problema.

En México la contaminación disminuye, sobre todo en los planes de gobierno y en las estadísticas oficiales. En los hechos continúa. Los habitantes de la ciudad de México, siguen respirando cerca de 3 millones de toneladas de sustancias tóxicas que se emiten anualmente. China, quien ha producido las diez ciudades más contaminadas de la historia humana, operó el milagro de bajar a la ciudad de México del dudoso privilegio de ser la más contaminada del mundo, como lo declaró las Naciones Unidas en 1992. El aire de la ciudad continúa como uno de los más infectados del mundo. En cambio, los últimos presidentes de México y las autoridades de la capital, han recibido premios ambientales internacionales por sus compromisos con la causa ambiental; pasarán a la historia como los gobernantes verdes de la simulación. Las leyes y las normas ambientales de México son de primer mundo; el estado real del medio ambiente es verdaderamente deplorable.

Habrá que ver cómo llevan a cabo la verificación de emisiones las armadoras de vehículos de los autos que circulan en México y de qué mecanismos se valen para aprobar las pruebas. Lo que si es cierto es que

estas armadoras se mueven con un doble estándar y una doble moral. Los vehículos que se exportan al mercado estadounidense y europeo cumplen con las normas de esos países, los que se venden al mercado nacional no cumplen esos estándares.

Muchos lo sabían

No sólo muchos sabían de las prácticas ambientalmente fraudulentas de la VW, sino que incluso sus competidoras en el mercado automotriz hacían lo mismo, por lo que habían sido castigadas con anterioridad por mentir en las pruebas de emisiones. En 1998 la Ford recibió una multa de 7.8 millones de dólares por usar un dispositivo que le permitía a sus camionetas Econoline burlar las pruebas; el mismo año la Honda recibió una multa por 17.1 millones de dólares por deshabilitar un dispositivo que detectaba el exceso de emisiones, la General Motors una por 11 millones por mal informar sobre algunos de sus carros Cadillac, y la Volvo, Renault y Caterpillar fueron sancionadas con 83.4 millones. El año pasado tocó a Kia y Hyundai pagar 300 millones de dólares por mentir en sus emisiones (Zeinep, The NYT, 23/IX/2015).

¿Y París 2015?

Bajo estas condiciones, resulta difícil saber quién le puede creer a la industria automotriz en su reiterada y abundante mercadotecnia a favor del medio ambiente. No obstante, los gobiernos *creyeron* a pesar de que muchos sabían y otros advertían del montaje mediático sobre el que se sostenía las virtudes de los autos con diesel *limpio*.

Qué podemos esperar de las negociaciones climáticas, de la llamada *Alianza de París* a fin de año, en un mundo en el que las acciones de los grandes jugadores, aquellos cuyas decisiones y compromisos ambientales importan más, se sostienen sobre las arenas movedizas del mundo virtual de los discursos, las promesas; actores de gran peso e influencia que pudieran hacer la diferencia con un compromiso verdadero con la causa ambiental; muchos de ellos, no obstante, formando una aberrante hermandad *ecológica* de simuladores.

<http://joseleislezama.blogspot.mx/>

www.joseleislezama.com

@jlezama