

La salud pública ante el caso Volkswagen

The Volkswagen case and public health

A Saúde Pública perante o caso Volkswagen

SESA-SESPAS

COMUNICADO DE SESA-SESPAS

Los responsables del grupo Volkswagen (VW) han reconocido la manipulación de numerosos motores diésel desde 2008 mediante la instalación de un software que oculta los verdaderos niveles de emisión de los vehículos cuando son sometidos a inspección, mientras que cuando los vehículos están rodando en condiciones normales se incumplen los límites legales de NOx (óxidos de Nitrógeno)¹.

Los NOx contribuyen a la presencia en el aire de dióxido de nitrógeno, ozono troposférico y partículas finas respirables en el aire ambiente. La exposición a estos contaminantes se asocia con efectos severos en la salud de la población, tales como un incremento de las crisis asmáticas y otras enfermedades respiratorias. La exposición al ozono y a las partículas respirables se asocia también con muertes prematuras debido a sus efectos cardiovasculares y respiratorios. Los niños, los mayores y las personas con enfermedades respiratorias y cardiovasculares son especialmente vulnerables a los efectos de estos contaminantes sobre su salud².

La Sociedad Española de Sanidad Ambiental (SESA) y la Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria (SESPAS) manifiestan su preocupación ante estos hechos y recuerdan que la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha alertado reiteradamente de que la contaminación atmosférica es uno de los principales riesgos ambientales para la salud contribuyendo en millones de muertes prematuras al año en el mundo³. Por otra parte, la Agencia Internacional de Investigaciones sobre el Cáncer, que forma parte de la OMS, ha clasificado la contaminación atmosférica del aire ambiente como carcinógenos para los seres humanos (Grupo 1), sobre la base de pruebas científicas suficientes que muestran que esa exposición está asociada con un mayor riesgo de cáncer de pulmón⁴.

La actuación de VW, por tanto, además de un fraude escandaloso, podría ser considerado un delito contra la salud pública cometido de forma consciente por la compañía.

El fraude se ha destapado en Estados Unidos gracias a la existencia de una agencia federal de control independiente de los intereses de la industria, que es la Agencia de Protección Ambiental. En Europa no existe un órgano similar. La agencia que se creó en los primeros años noventa, la Agencia Europea de Medio Ambiente, no tiene competencias para intervenir en el cumplimiento de las normas. Como dice su web: "Su labor es ofrecer información sólida e independiente sobre el medio ambiente. Es la fuente principal de información para los responsables del desarrollo, la aprobación, la ejecución y la evaluación de las políticas medioambientales, y también para el gran público"⁵. Nada que ver con las funciones de la EPA derivadas de su objetivo de proteger la salud y el medio ambiente: redactar reglamentos de desarrollo de las leyes sobre la materia dictadas por el Congreso de los EEUU, fijar estándares y hacer cumplir las normas⁶. Un órgano de las características de la EPA en Europa habría evitado llegar a esta situación en la que se ha puesto en peligro la salud de la población y el futuro de muchos miles de puestos de trabajo.

Es posible que el fraude se extienda a otros fabricantes, puesto que, según indican todos los informes, reducir las emisiones de NOx en los motores diésel para cumplir con los estándares legales resulta tan oneroso que no sería rentable comercializar un parque de vehículos muy extendido en Europa, donde más de la mitad de los coches vendidos en los últimos años son diésel (en España son más de dos tercios)⁷.

Ante esta situación, exigimos:

- Que se investigue y se depuren las responsabilidades penales, políticas y de todo tipo que se deriven de este fraude masivo. No es de recibo que se haya reconocido la manipulación de 11 millones de vehículos para eludir una normativa que pretende preservar la salud de las personas y no se llegue hasta las últimas consecuencias. Los responsables –presumiblemente altos directivos de la marca afectada, pero también quienes tenían la responsabilidad de controlar esas emisiones de forma adecuada– deben asumir las consecuencias de su actuación o inacción.

- Que se investigue a todas las marcas que comercializan vehículos en la UE, por si los sistemas fraudulentos para eludir los controles de emisiones contaminantes se están aplicando por otros fabricantes.

- Que se realicen controles efectivos de las emisiones de los vehículos en circulación, de modo fiable e independiente de los fabricantes.

- Que se cree para ello un órgano de carácter público e independiente de intereses de parte, con funciones de verificación y control similares a las de la EPA de los Estados Unidos.

- Que se respeten los derechos de los trabajadores de las factorías que pudieran estar afectadas por el escándalo y se eviten situaciones laborales que afectan seriamente a la salud (estrés, subempleo, paro, etc.)

El problema de la contaminación atmosférica relacionada con el tráfico no se acaba en los motores diésel. Los motores de gasolina también emiten contaminantes y gases de efecto invernadero (dióxido de carbono); incluso estos últimos en mayores cantidades. En unos momentos de reestructuración del sector de producción de automóviles es imprescindible tener presente los intereses de la salud pública diseñando modelos de movilidad racionales y sostenibles, es decir respetuosos con la salud y el medio ambiente de las generaciones futuras.

Las sociedades firmantes también quieren manifestar que los hechos denunciados no son ajenos a la desregulación que se está sufriendo en la UE, mediante la que los intereses empresariales prevalecen sobre valores tan básicos como el bienestar y la salud de la población. Iniciativas en marcha, como el TTIP, inciden en este mismo sentido y por tanto deben ser rechazadas.

En definitiva, la Sociedad Española de Sanidad Ambiental y la Sociedad Española de Salud Pública y

Administración Sanitaria exigen que se cumpla la ley, que quien la haya incumplido pague las consecuencias, y que se dé prioridad a la salud pública y ambiental frente a otros intereses.

Madrid, 15 de octubre de 2015

REFERENCIAS

1. El Diario. [Citado el 14/10/2015] Disponible en http://www.eldiario.es/economia/Volkswagen-millones-vehiculos-software-emisiones_0_433606936.html
2. Sociedad Española de Sanidad Ambiental. Contaminación atmosférica y salud.[Citado el 14/10/2015] Disponible en http://sesa-pull.diffunditdisenoc.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2011/02/contaminacion_atmosferica_y_salud.pdf
3. World Health Organization. Health and the Environment: Addressing the health impact of air pollution. [Citado el 14/10/2015] Disponible en http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA68/A68_ACONF2Rev1-en.pdf
4. Loomis D, Grosse Y, Lauby-Secretan B, et ál. The carcinogenicity of outdoor air pollution. *The Lancet Oncol.* 2013;14(13):1262-3
5. Agencia Europea de Medio Ambiente. [Citado el 14/10/2015] Disponible en <http://www.eea.europa.eu/es/about-us/who>
6. United States Environmental Protection Agency.[Citado 14/10/2015] Disponible en <http://www.epa.gov/aboutepa/our-mission-and-what-we-do>
7. The Economist. [Citado el 14/10/2015] Disponible en <http://www.economist.com/news/briefing/21667918-systematic-fraud-worlds-biggest-carmaker-threatens-engulf-entire-industry-and>