

Motores diésel, fraude de las emisiones y cumbre climática COP21

5 de octubre de 2015. Servicio Noticioso Un Mundo Que Ganar. Se suponía que Alemania fuera el líder a escala mundial en la reducción de emisiones de dióxido de carbono y otros gases perjudiciales, que sería “un modelo para otras naciones industrializadas”. (*The New York Times*, 2 de octubre 2015). Pero llegó el escándalo de las emisiones de Volkswagen (VW).

Resultó que la compañía automotriz fabricó y vendió por lo menos 11 millones de vehículos que a pesar de ser comercializados como de bajas emisiones en realidad emitían contaminantes a niveles mucho más altos que lo indicado, con un software diseñado para burlar los controles gubernamentales.

Estos contaminantes en particular son más peligrosos que el mismo dióxido de carbono. Los óxidos de nitrógeno y el ozono lesionan los pulmones, causan un daño inmediato y disminuyen la resistencia de la gente a las enfermedades respiratorias, y además contribuyen al calentamiento global. Los gases que arrojan los exostos de estos carros con motores diésel pueden exceder hasta en 40 veces el límite legal de contaminantes en Estados Unidos, en donde investigadores de una ONG sacaron a la luz esta cuestión.

En este caso parece que VW ha cometido un acto de fraude casi increíblemente descarado, y tuvieron dos razones para ello.

Primero, en cierto sentido tenían que hacerlo. En 2008 le quedó claro a VW que sus motores diésel no podrían cumplir los estándares de emisiones de EEUU —que posiblemente se introdujeron para restringirle a VW el acceso al mercado estadounidense, del mismo modo que se ha denunciado que algunos estándares de seguridad alimentaria de la Unión Europea (UE) son un mecanismo para impedir la entrada de productos cárnicos y avícolas de EEUU, por ejemplo. Incluso si técnicamente hubiese sido posible para VW cumplir con esos estándares, reducir los gases y partículas tóxicas habría hecho mucho menos eficientes sus productos y por tanto menos atractivos para los compradores. VW había invertido una fortuna para fabricar estos motores. Ahora se arriesgan a una drástica reducción de su participación en el mercado en vez del gran triunfo de marketing que necesitaban.

Esto plantea un peligro fatal para VW en la competencia con sus rivales norteamericanos. Puede que despidan a su junta directiva por dejarse pillar, pero es improbable que los inversionistas les hubiesen dejado sobrevivir a una drástica pérdida de inversión y competitividad de las que depende el futuro de la compañía.

La segunda razón es que creyeron que podían salirse con la suya.

Esa idea fue impulsada por un contexto de complacencia con las emisiones de diésel, especialmente en Europa occidental donde los autos diésel son muy comunes. Algunos comentaristas han escrito al respecto como una cuestión de gustos europeos, pero ese “gusto” es resultado directo de políticas deliberadas del gobierno.

Volkswagen es la compañía más grande de Alemania y un importante pilar de su economía orientada a la exportación. Fue fundada como empresa del Estado bajo el gobierno nazi. Desde la década de 1930 hasta hoy los gobiernos la han tratado acorde con su importancia para el funcionamiento integral del capitalismo monopolista en ese país. Así como su antecesor socialdemócrata, la canciller Ángela Merkel tiene asiento en la junta que establece las políticas de la compañía, como también los funcionarios regionales, ya que el 20% de las acciones de VW le pertenecen a Baja Sajonia.

Lo que subyace a este reciente engaño no es ninguna particular avaricia alemana, sino la competencia global entre fabricantes de vehículos, las formaciones de capital con base nacional a las que muchas veces son esenciales, y los Estados que representan esos intereses. “No tengo ilusiones”, dijo un alto cargo de la Agencia Federal Ambiental de Alemania hablando sobre los motivos de VW en este fraude. “Es una guerra. Si no entiendes las posiciones de los que estás enfrentando, no tienes oportunidad de ganar”. (*The New York Times*, 2 de octubre 2015)

Él sabe que hasta la agencia encargada de proteger el ambiente tiene que tener en cuenta la competitividad del capital alemán —de hecho, está obligada a aceptar esos intereses como los límites dentro de los cuales se pueden tomar las medidas de protección ambiental.

Merkel, junto con otros líderes de la UE incluyendo el primer ministro británico David Cameron, lograron echar atrás lo acordado en 2013 en cuanto a nuevos estándares europeos de emisiones de dióxido de carbono. Su meta era proteger la industria automotriz alemana, y a E.ON y RZE, las principales compañías del sector energético.

Por sus propias razones, el gobierno francés ha promovido y protegido con mayor celo los motores diésel. Cuando el país adoptó la política de convertir la energía nuclear en su principal fuente de energía eléctrica, el gobierno quería proteger las refinerías de las gigantes petroleras francesas, que juegan un papel incluso más central para el capital de este país que la industria automotriz. El combustible usado para generar electricidad y el combustible diésel son la misma cosa. Los impuestos de venta se fijaron para hacer que el combustible diésel fuera más barato que el combustible ordinario, junto con otras medidas para alentar a la gente a comprar vehículos diésel, aunque se sabía que los motores diésel eran más peligrosos que los motores estándar para la salud humana y para la atmósfera. De hecho, en parte debido a que el énfasis puesto desde hace décadas en los motores diésel les ha dado a Alemania, Francia y otros fabricantes europeos una ventaja tecnológica sobre sus rivales estadounidenses en ese campo, estimular el apetito mundial por los motores diésel es parte importante de los esfuerzos de exportación de la UE.

Así como el presidente estadounidense Barack Obama le ha dado luz verde a la fracturación hidráulica, a la perforación petrolera en el Ártico y otras movidas que son vitales para la competitividad de la industria petrolera de EEUU y los intereses globales de su imperio, el presidente francés François Hollande ha estado igual de activo promoviendo la perforación del Ártico, la fracturación hidráulica, las arenas petrolíferas y otras acciones ambientalmente desastrosas de compañías petroleras francesas como Total, de la mano con los programas sumamente agresivos de expansión mundial de compañías francesas de energía nuclear. Igual que en Alemania, los intereses de estas compañías, en el corazón del capital francés, siempre han estado y están ampliamente protegidos por el Estado.

Estas políticas estatales —consecuencia inevitable de la competencia internacional que impulsa al sistema capitalista e imperialista mundial— se han hecho tan notorias que un parlamentario e investigador del Partido Verde francés ha caracterizado la actual situación como una “contrarrevolución” ambiental en la que se están eliminando de forma drástica las restricciones a las emisiones de gases de efecto invernadero. (Yannick Jadot, sitio web *Telegrama.fr*, 3 de octubre de 2015). Él calcula que los recortes fijados para 2020-30 serán la mitad de los exigidos para 2010-20 debido al vertiginoso “nacionalismo energético” que está enfocado en la protección de sectores económicos clave. Hace notar que las políticas de la UE han promovido los motores diésel durante décadas, y que los gobiernos más poderosos no sólo han sido cómplices al establecer estándares permisivos sino también al permitir procedimientos de control que él llama una burda farsa, ya que en Europa al igual que en EEUU las emisiones de vehículos a motor no se miden bajo condiciones de funcionamiento normales y por tanto tienden a subestimar bastante la contaminación que producen. Los altos estándares de eficiencia de combustibles —que impulsan la venta de vehículos— se logran haciendo la vista gorda a ese hecho. (*Financial Times*, 25 de septiembre 2015).

Según el político francés del Partido Verde, la respuesta es diferenciar los intereses de los Estados y los de los grandes monopolios, y anular la influencia de “los lobbies”. Pero los países europeos que tienen compañías de energía y fabricantes de vehículos ligados históricamente al Estado, y EEUU donde oficialmente éste no era el caso, actúan básicamente de la misma manera. Por ejemplo, General Motors (GM) encubrió un problema de seguridad que previsiblemente implicó muchas muertes pero no recibió un castigo severo cuando los pillaron en 2014. Los comentaristas estadounidenses que piden doblegar a VW por sus crímenes no aplican los mismos estándares para GM.

Es decisivo que ningún gobierno importante defiende políticas que trasciendan el irracional e intrínsecamente contaminante sistema de transporte que depende de que la gente compre más y más vehículos.

Si vemos el problema en términos más amplios, más de 140 países han presentado sus metas energéticas nacionales como parte de los preparativos para la cumbre internacional sobre el cambio climático COP21 que tendrá lugar en París este diciembre. Incluso si hasta ahora no actúan como Alemania, Francia, Reino Unido, EEUU, etc., y a cambio tratan de alcanzar las metas planteadas, estas cifras representarían un aumento potencialmente catastrófico de 2,7 °C en el calentamiento global para fin del siglo. En comparación, el aumento de 0,85°C en la temperatura global promedio desde el inicio de la era industrial ya está devastando el planeta.

Si el diputado del Partido Verde fuera consecuente con sus propias observaciones, llegaría a la conclusión de que los Estados capitalistas siempre han representado los intereses de capital financiero basado nacionalmente, especialmente en los países con un capitalismo monopolista que se encuentran en la cima del sistema imperialista mundial. El mercado anularía cualquier intento de actuar de otra manera.

Esta es la situación que tiene que encarar la gente que está enfurecida por la actual y la previsible destrucción del planeta. ■