

[Los efectos sobre la salud del caso Volkswagen](#)

Enviado por pabloelorduy el Mié, 10/07/2015 - 06:00

Antetítulo portada:

FRAUDE EN EL RECUENTO DE EMISIONES

Artículos relacionados portada:

Diez empresas emiten el 65% del CO2 procedente de sectores industriales y energéticos de España

Foto portada:



Sección principal:

[Global](#)

Cuerpo:

A dos meses de la Cumbre del Clima de París, la estafa de Volkswagen ha dejado al descubierto la cantidad de emisiones contaminantes que respiramos.

La Agencia de Protección Ambiental de EE UU (EPA, por sus siglas en inglés) reveló a mediados de septiembre que los vehículos diésel de la firma Volkswagen, y también las marcas Audi, Skoda y Seat del mismo grupo, equipados con el motor diésel EA 189, **contaminan de 10 a, incluso, 40 veces más de lo que las pruebas de laboratorio certificaban.**

El fabricante ha reconocido las acusaciones y hasta ahora ha admitido que 11 millones de vehículos están emitiendo gases en todo el mundo por encima de lo permitido. España no es una excepción.

Coches que sí contaminan

"Veníamos detectando en estos años que los niveles de los contaminantes atmosféricos clásicos, sobre todo las partículas en suspensión, se estaban reduciendo de una manera importante a partir del inicio de la crisis económica [2007], como consecuencia de la reducción del consumo de combustible en el transporte. Sin embargo, **los niveles de dióxido de nitrógeno en las grandes ciudades se estaban manteniendo más o menos estables**", explica a este medio Miguel Ángel Ceballos, coordinador del [informe anual sobre Calidad del Aire en el Estado español](#) que elabora Ecologistas en Acción.

Ceballos apunta que entre los expertos que miden la calidad del aire había cierto desconcierto "porque, a una menor emisión de contaminantes primarios en el transporte, deberían seguir unos niveles más bajos de ozono [troposférico], un contaminante secundario resultado de la transformación química de los óxidos de nitrógeno que salen de los tubos de escape de los coches,

en presencia de radiación solar, y eso no está sucediendo", apunta el experto.

La normativa europea Euro6 marca **no sobrepasar los 80 miligramos de óxidos de nitrógeno** (emitidos por kilómetro recorrido), mientras que en EE UU es de 48.

Si multiplicamos el tope máximo permitido, 80, por 10, número de veces que muchos de esos vehículos superan la normativa, la contaminación real que estaría emitiendo cada uno de esos coches diésel de Volkswagen es de 0,8 gramos de óxidos de nitrógeno por kilómetro.

Precisamente el control de la industria automovilística se hace por una parte porque los coches **emiten gases tóxicos que afectan a la salud** (partículas en suspensión, dióxido de nitrógeno, etc.) y por ser responsables de gran parte de los gases de efecto invernadero (dióxido de carbono, CO₂) principales responsables del cambio climático.

Agente cancerígeno

Los efectos de la contaminación son perversos. "La Organización Mundial de la Salud (OMS) ya en el año 2012 declara que los productos de combustión de los motores diésel **son un agente cancerígeno**, reconocido en el grupo 1A, y eso quiere decir que es un agente que **se sabe con seguridad que produce cáncer de pulmón**", explica Carmen Diego, neumóloga, responsable del área de medio ambiente de la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica.

La contaminación del tráfico rodado afecta a las personas que viven en las grandes ciudades, a través del dióxido de nitrógeno, como contaminante primario.

"Hay numerosos estudios sobre la contaminación en grandes ciudades de Asia, Europa (como Londres), o EE UU, (como Los Ángeles). Los informes han demostrado que personas que viven próximas a grandes autopistas con mucho tráfico tienen más patologías respiratorias", afirma Carmen Diego.

Señala también que no hay duda de que cantidades elevadas de dióxido de nitrógeno "sobre todo aumentan la frecuencia de agudizaciones respiratorias y la enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC) y están asociadas a un aumento de infarto de miocardio, muerte súbita e infarto cerebral", explica Diego.

Otro efecto de los automóviles es el ozono troposférico, como **contaminante secundario, que repercute directamente en lugares sin tráfico, como zonas rurales** donde supuestamente el aire es limpio.

"Estamos ante unos daños sociales, ambientales y económicos graves, por un comportamiento que me atrevería a calificar de criminal"

El ozono troposférico (distinto del ozono estratosférico, que protege la Tierra de la radiación solar ultravioleta) "tiene un comportamiento particular. Es un contaminante que se forma en la atmósfera como consecuencia de la transformación química de los óxidos de nitrógeno y los hidrocarburos volátiles emitidos por el tráfico rodado en presencia de radiación solar alta. Es un contaminante típico del verano", explica Ceballos.

Señala que "los niveles de ozono afectan sobre todo al entorno de las ciudades grandes y medias, y a zonas rurales con un aire supuestamente más puro pero que en primavera y verano pueden alcanzar unos niveles de contaminación tan elevados como los de las ciudades".

La OMS declara que se producen 2.000 fallecimientos prematuros al año en España como consecuencia de la exposición a estos niveles de ozono troposférico. Pero a nivel global, según la [Agencia Europea de Medio Ambiente](#), por efectos de la contaminación del tráfico rodado, estaríamos ante **450.000 muertes prematuras al año en Europa**, 27.000 de ellas en España.

Desde Ecologistas en Acción se insiste en que lo de las emisiones ["era un secreto a voces y lo raro](#)

Los efectos sobre la salud del caso Volkswagen

Publicado en Periódico Diagonal (<https://www.diagonalperiodico.net>)

[es que no hubiera saltado antes](#)" a la luz pública, explica Paco Segura, coordinador de la organización.

Desde Ecologistas y organizaciones en Europa, como Transport & Environment (T&E), se viene denunciando la desproporción de las emisiones de los automóviles. "Cómo es posible que una organización como T&E [ONG en la que está integrada Ecologistas] pueda realizar estos controles y no los realice de manera sistemática e independiente ningún organismo europeo", se preguntan.

Además, Segura se muestra convencido de que **la práctica de Volkswagen se repite con el resto de fabricantes de automóviles**. En esta línea, Greenpeace dice que "la industria automotriz no tiene ningún problema en cometer un crimen para ocultar el peligro para la salud y el medio ambiente de sus productos".

La responsable de Energía y Cambio Climático de esta organización, Marina Benvacqua, dice que "la OMS ya publicó las trampas de otras compañías entre 1995 y 2014". Y apunta que "se debería revisar todo el sector". Además es partidaria de que Europa impulse el coche eléctrico.

Para Ecologistas en Acción es necesario "reducir el consumo de electricidad, **reducir el tráfico e ir sustituyendo el transporte privado por medios no contaminantes como el ferrocarril, autobús, metro, tranvía**, e ir cerrando centrales térmicas que producen electricidad con combustibles fósiles", dice Ceballos.

La contaminación le va a costar a Volkswagen millones de euros. Pero de momento los costes para la salud, según un informe de marzo de la OMS, por las muertes prematuras en España atribuibles a un solo contaminante (las partículas), emitido sobre todo por los vehículos diésel, [supera los 38.000 millones de euros](#).

Sin olvidar que los motores diésel pagan menos impuestos. Para Ceballos no es sólo un problema de "engaño sistemático a los consumidores", sino la emisión de un plus de contaminantes "que provoca un mayor número de muertes y un aumento de enfermedades. Estamos ante unos daños sociales, ambientales y económicos graves, por **un comportamiento que me atrevería a calificar de criminal**, poniendo en el mercado vehículos que multiplican por cinco o siete las emisiones permitidas por la legislación".

Recuadro:

Pídele cuentas a Volkswagen

En el Estado español se presenta estos días la Campaña Contra los Malos Humos, integrada por organizaciones sociales, ambientales, sindicales, vecinales y de defensa de los consumidores. El objetivo es iniciar acciones que eviten este tipo de escándalos y obliguen a que se realicen controles de emisiones adecuados para todas las marcas. Mientras, en EE UU, donde Volkswagen ha vendido 486.000 coches con el software trucado, van a llover las querrelas de particulares contra la automovilística alemana.



Pie de foto:

Los vehículos del grupo Volkswagen contaminan entre 10 y 40 veces más de lo permitido.

Temáticos:

[número 255](#)

[Contaminación](#)

Nombres propios:

[Volkswagen](#)

Edición impresa:

Licencia:

[CC-by-SA](#)

Posición Media:

Cuerpo del artículo

Compartir:

Tipo Artículo:

Normal

Autoría foto:

[David Fernández](#)

Autoría:

[María José Esteso Poves](#)

Formato imagen portada:

grande