Un ingeniero de Castellón dirigió la investigación del fraude de Volkswagen - Las Provincias - 24/09/2015

Un ingeniero de Castellón dirigió la investigación del fraude de Volkswagen

Vicente Franco lideró la vertiente europea del estudio y fue revisor de la parte que encargaron a una universidad de EEUU

INÉS HERRERO

ines.herrero@lasprovincias.es

VALENCIA. La investigación que llevó a la Agencia de Protección Medioambiental (EPA) de Estados Unidos a descubrir el software instalado por Volkswagen para trucar las emisiones en algunos de sus coches diésel lleva sello valenciano, en concreto la firma del ingeniero Vicente Franco, que dirigió la vertiente europea del estudio realizado por la organización sin ánimo de lucro International Council on Clean Transportation (ICCT), que tiene sede en Washington (Estados Unidos).

Franco, de 33 años, estudió en la Universitat Jaume I de Castellón y, tras finalizar su trabajo de doctorado en el centro de investigación de la Comisión Europea en Ispra (Italia), en 2013 se incorporó al equipo de investigación del ICCT en Europa y continúa trabajando en en sus instalaciones de Berlín.

Desde allí ha jugado un papel fundamental en el escándalo que ha llevado a la compañía alemana a reconocer que había actuado de forma deshonesta, a anunciar la reserva de 7.300 millones de dólares paras cubrir los costes de reparación de un problema que afectaría a 11 millones de vehículos a nivel mundial, así como a dimitir a su presidente. Además, la multinacional podría tener que hacer frente a multas de hasta 18.000 millones de dólares.

Tras el descubrimiento, comienzan a aparecer más voces que recuerdan que ya alertaron ante las prácticas del grupo, contrarias a la legislación ambiental. Uno de esos testimonios es el del ingeniero Daniel Carder, de la Universidad de Virginia Occidental. En mayo del año pasado presentó un estudio sobre las emisiones de diferentes marcas, habiendo advertido antes a Volkswagen sobre los elevados niveles de contaminación de varios modelos, aunque no recibió respuesta.

Licenciado por la Universidad de Castellón, reside en Berlín desde 2013

Tras el descubrimiento del fraude, otras voces se han sumado a la denuncia con más casos

Más allá de una mejora de sus motores, lo peor para la compañía de la 'VW' es la crisis de confianza que se le ha venido encima. El consejo de supervisión admite ya que éste será el principal reto al que se enfrenta, «una tarea a realizar a largo plazo, con un alto grado de coherencia y rigor». Sin embargo, no será fácil porque las dudas se extienden de forma imparable sobre el grupo automovilístico. La agencia Fitch amenazó este miércoles con rebajar la calificación de Volkswagen al poner en «vigilancia negativa» su nota a largo plazo, que ahora mismo se encuentra en 'A' (la mejor posible). Para esta firma, el escándalo de los motores diésel «refleja un daño reputacional» y advierte ante «el impacto financiero millonario esperado por potenciales multas, costes de retirada del mercado, demandas y reclamaciones legales».

El coste que podría asumir la compañía no sólo se centra en el engaño a las autoridades medioambien-

El científico castellonense Vicente Franco. :: LP

«De los doce coches analizados en Europa, sólo uno cumplía»

Vicente Franco Director de la vertiente europea del estudio del ICCT

Su investigación señala que el problema en Europa es igual o peor que en Estados Unidos pero se agrava aquí por la mayor cuota de diésel

:: I. H.

VALENCIA. Vicente Franco es la cara valenciana del informe que ha puesto en jaque a Volkswagen y que ya ha costado el cargo al presidente ejecutivo del grupo, Martin Winterkorn, que anunció ayer su dimisión por las irregularidades detectadas en motores diésel de la firma.

–¿Cómo empezó el escándalo?

–Todo comenzó a raíz de un estudio encargado en 2013 por el ICCT a una universidad americana para investigar las diferencias entre las emisiones de los vehículos diésel en Estados Unidos y en Europa. La hipótesis inicial era que los americanos estaban mejor que los europeos, pero obviamente no se cumplió, ya que se detectaron emisiones sospechosas en dos de los tres coches analizados, dos Volkswagen.

–¿A qué se refiere con emisiones sospechosas?

–Ambos vehículos, que habían sido testados como correctos en los laboratorios en los que se certifica normalmente este tipo de emisiones, mostraron niveles hasta 40 veces más altos de lo permitido cuando fueron analizados en carretera, con un equipo portátil incorporado al maletero.

–¿Qué sucedió entonces?

–La publicación de los resultados en 2014 alertó a la Agencia de Protección Medioambiental estadounidense y ésta contactó con la ONG en la que trabajo, que es bastante pequeña pero goza de gran reputación por su imparcialidad y capacidad de análisis, para ver qué habíamos hecho en ese estudio, del que fui revisor. En paralelo, se realizó el informe europeo.

–¿Qué situación se detectó en el trabajo que usted dirigió?

–El estudio constató que la problemática en Europa es igual o peor que en Estados Unidos pero el problema se agrava aquí por la mayor cuota de diésel, ya que en EE.UU. está entre un 1% y un 2%, en Europa en el 53% y en España en el 66%.

–¿El incumplimiento era generalizado?

–Sí, incluso mayor, en nuestro caso analizamos las mediciones realizadas desinteresadamente por Estados miembros, centros de investigación y organismos independientes y, de doce coches, sólo uno cumplía en carretera con los niveles de emisiones de óxido de nitrógeno permitidos por la normativa.

–¿Estos registros se limitan a vehículos Volkswagen?

–Por confidencialidad únicamente puedo señalar que analizamos datos de seis marcas, entre ellas las incluidas en el estudio americano, Volkswagen y BMW, y únicamente estaba limpio uno, un BMW. La conclusión es que, de media, los niveles estaban siete veces por encima de lo permitido, pero algunos eran 20 o 25 veces superiores.

–¿Esos vehículos habían pasado los controles preceptivos?

–Sí, todos habían superado los test de certificación pertinentes y se venden como limpios en términos de emisiones. Eso no significa que todos apliquen el mismo tipo de trucos que ha admitido Volkswagen, en el resto de fabricantes no hay evidencias de que sea así.

–¿Cómo se explican entonces los resultados obtenidos?