

Dieselgate un lío de los gordos para Volkswagen

“Cuando Volkswagen admitió haber hecho “trampas” mediante un software, para que once millones de coches emitieran hasta un 40 % más de CO₂, pero no lo evidenciaran los controles del vehículo, el escándalo “dieselgate” estaba servido.”

¿Qué pasó?

El software o programa informático que se instaló en los vehículos del Grupo Volkswagen lograba que al entrar en los bancos de pruebas para someterse al test que permite que los vehículos acrediten que cumplen con las normativas estadounidenses de emisiones de gases (específicamente de CO₂), redujeran drásticamente pero artificialmente dichas emisiones, falseando los datos reales.

La trampa estaba en que el motor se conectaba al sistema de GPS del coche y al reconocer este último que no se encontraba circulando en carretera o en ciudad, activaba un programa de reducción de prestaciones, por lo que las emisiones bajaban entre un 10 y un 40% de las que se producirían en la “vida real” y de esta forma, pasaban las pruebas y eran habilitados para ser puestos a la venta.

Y no estamos hablando de unos pocos vehículos “falseados”, sino de 11 millones de coches de los modelos Golf TDI que salieron de fábrica entre los años 2009 y 2015, los Audi A3s, los Jetta Beetle y todos los Passat de los años 2014 y 2015. Una cantidad enorme de vehículos que han sido distribuidos por todo el mundo en el último lustro.

El por qué aparentemente es tan manido como predecible: una reducción en los costos y el consiguiente beneficio para el Grupo (porque los precios no disminuyeron un ápice).

Todos los coches de combustión diesel utilizan dos filtros: uno para las emisiones sólidas como las cenizas (que contienen unas sustancias muy nocivas llamadas benzopirenos) y otro para los gaseosos.

Para esto último suele usarse el llamado “deposito AdBlue” que por RCA (reducción catalítica selectiva mediante una solución de urea) disminuye de forma realmente considerable las emisiones de NO_x (las

distintas variedades de óxidos de nitrógeno), pero este método encarece el costo final, por lo que el Grupo Volkswagen decidió hacer trampas y ahorrarse unos cuantos euros por unidad.

¿Cómo se descubrió el fraude?

La EPA (Environmental Protection Agency) o Agencia de Protección del Medio Ambiente de EEUU, es la encargada de hacer las verificaciones y someter a los vehículos a rigurosos test para comprobar el cumplimiento de las leyes medioambientales que rigen en dicho país.

En su laboratorio es donde se realizan las pruebas que consisten en colocar cada vehículo a testar sobre unos enormes cilindros que accionan las ruedas delanteras al tiempo que inmovilizan las traseras. Como el coche no se movía de su sitio el software se activaba y daba datos falsos.

Tras un estudio, la EPA determinó que los resultados eran sospechosos; investigó más a fondo y finalmente el 18/9/2015 les envió a David Geanacopolous (Vicepresidente y Consejero General del Grupo Volkswagen en EEUU) y a Stuart Johnson (Gerente General de la firma) una notificación de dichas investigaciones y de las irregularidades encontradas.

¿Y ahora que?

El Grupo Volkswagen está trabajando en todo el mundo a contra reloj y a toda velocidad con el fin de aclarar las irregularidades señaladas por la EPA respecto a los 11 millones de motores diesel que se sabe están fuera de norma.

Para solventar tamaño problema hablan de destinar unos 6.500 millones de euros (7.200 millones de dólares) en este tercer trimestre del año, para intentar solucionar el desajuste que se produjo a causa del famoso software y han avisado que ajustarán en consecuencia los objetivos de beneficios previstos para 2015.

Según declaraciones hechas a la prensa por parte de Michael Horn, el consejero delegado de Volkswagen para los EEUU: "La hemos cagado

completamente. Hemos sido muy deshonestos con todos y pagaremos el precio tengamos que pagar".

Por otra parte han explicado a distribuidores y clientes, que los nuevos vehículos del Grupo Volkswagen están equipados con motores UE6 diesel que cumplen con todos y cada uno de los requisitos legales y normas ambientales exigidos por la Unión Europea.

Como era previsible, ya comenzaron las purgas entre los directivos y responsables y la primera cabeza que rodó (ya que renunció en el día de ayer) fue la de Martin Winterkorn, ahora expresidente y exconsejero delegado del grupo para EEUU, quién sería sustituido por Matthias Müller, que tendrá que dejar el cargo de primer ejecutivo de la Porsche, para ser el nuevo CEO del Grupo.

Pero se prevé que la lista de destituciones será muy larga, ya que para que este fraude funcionara durante casi 6 años, tiene que haber muchísimas más personas involucradas y Volkswagen insiste en que su prioridad es el cumplimiento de las leyes sean éstas las que sean y al costo que haga falta.

Con el fin de recuperar la confianza de sus clientes, el prestigio del que ha gozado la firma desde su creación, las caídas de la bolsa y paliar de alguna forma las consecuencias de este timo, el Grupo Volkswagen se ha comprometido públicamente a informar al mundo entero del avance de las investigaciones, de forma transparente y constante.

Fuente: <http://www.ecoticias.com/co2/107244/dieselgate-un-lio-de-los-gordos-para-volkswagen>