

Presidente AECA-ITV

Javier García-Atance

Los conductores, cuando pasan su vehículo por una línea de ITV, salen más mentalizados con el tema de la seguridad, e incluso piden calidad en el servicio prestado, puesto que saben que redundará en su mayor seguridad". Así finalizaba nuestra charla. Si esto es así, y no tenemos motivos para dudarlo, las ITV's están realizando una gran labor preventiva de seguridad vial.

Sin embargo, las ITV's desde su creación no han sido populares, probablemente porque es un servicio obligatorio, hay que pagarlo y "se ve más como un impuesto".

Para intentar conjugar estos dos aspectos aparentemente contradictorios, es por lo que nos pusimos en contacto con el presidente de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV).



- AECA-ITV aglutina a 32 entidades que gestionan 160 centros de ITV, sobre un total de 212. Únicamente hay un colectivo importante que no está todavía vinculado a AECA, que es la Asociación Andaluza, aunque estamos en conversaciones con ella y mantenemos estrechas relaciones. En AECA-ITV hay entidades privadas y empresas públicas que también ofrecen este servicio, como SEPIVA, en Valencia, ITVASA, en el Principado de Asturias, etc.

- **¿Son iguales los criterios de actuación en esta materia en todas las comunidades autónomas y en todas las estaciones de ITV?**

- Deberían ser iguales en todas las comunidades, pues para ello existe un manual único de inspección técnica de vehículos, que ha sido preparado por el Ministerio de Industria, habiéndolo consensuado las comunidades autónomas. Lo que suce-

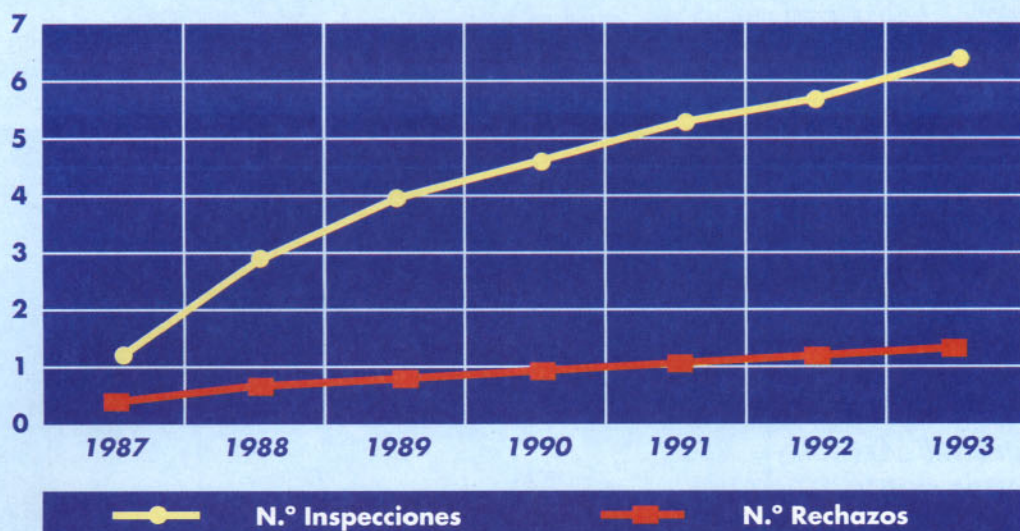
de es que ese manual contiene algunos puntos que tienen carácter opcional, y lo que están haciendo algunas comunidades es ir imponiéndolo obligatoriamente. Como ejemplo, el punto de inspección del banco de amortiguación en Madrid todavía no es imperativo, mientras que en Castilla-La Mancha sí lo es.

- **¿Eso no podría llevar a que resulte más fácil pasar la inspección en unas ITV que en otras?**

- En una línea mecanizada, hay puntos objetivos y subjetivos. Si pensamos que en España hay 600 líneas mecanizadas y cada una de ellas tiene una dotación de 4 ó 5 técnicos, es difícil pensar que todos los mecánicos de las ITV tengan los mismos criterios en ciertos puntos subjetivos. Por ejemplo, la eficiencia de una frenada es algo objetivo, puesto que el frenómetro refleja la eficacia de la frenada y eso no es

EVOLUCIÓN INSPECCIONES/ÍNDICE DE RECHAZO

VALOR EN MILLONES



	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
N.º Inspecciones	1.179.927	2.833.037	3.960.891	4.620.190	5.242.728	5.708.165	6.424.165
N.º Rechazos	357.045	639.733	792.178	910.627	1.071.312	1.157.828	1.302.782
%	30,3	22,5	20,0	19,7	20,4	20,2	20,2

nada subjetivo. Por el contrario, cuando el técnico mueve las ruedas para observar la holgura de una rótula, se aplica un criterio más subjetivo. Nosotros luchamos para que haya un criterio único, pero en algunos puntos es difícil.

- Desde el punto de vista del usuario, ¿debemos seguir pensando que hay ITV más fáciles que otras, o es éste un criterio a desterrar?

- Yo creo que es un criterio a desterrar por dos motivos: primero: nosotros mismos vigilamos la profesionalidad de nuestro sector, para ello encomendamos a la Cátedra de Transportes de la Escuela de Ingenieros Industriales de Madrid, una auditoría en este sentido, y en algún Centro se encontraron anomalías y les obligamos a que las corrigiera de inmediato.

El segundo motivo es que nosotros estamos intentando que se armonicen los criterios, que se homogenicen. Ahora mismo,

En 1993 inspeccionamos 6.400.000 vehículos y de ellos el 20,3% fueron rechazados por algún defecto. Efectuando la media se obtiene 2,1 defectos graves por vehículo rechazado.

ya existe en el Ministerio de Industria el nuevo manual técnico de inspección, cuya figura no aparecía en el decreto anterior (2344, del año 1985), como guiado obligatorio en el cumplimiento de la inspección. Sin embargo, el nuevo decreto 2042, del año 1994, ya indica que este manual es de obligado cumplimiento en todas las comunidades autónomas.

- ¿De quién parte exactamente ese manual?, ¿lo elabora el Ministerio y se lo pasa a las ITV o viceversa?

- Realmente nace a partir de la Comisión Asesora de Vehículos del Ministerio de Industria, que está integrada por representantes de las distintas comunidades autónomas y por una serie de entidades vinculadas al sector de automoción: AECA, ANFAC, Ministerio de Transportes, Dirección General de Tráfico De este modo, se elabora un manual consensuado por todas las entidades.

- ¿Cómo se financian las ITV privadas?

- Son entidades totalmente particulares. Son sociedades anónimas que, con el capital de sus propios socios y con lo que ingresan por la inspección de vehículos, tienen que asegurar su supervivencia. Unas tienen una situación económica más bo-



yante que otras debido a su ubicación y al mayor número de vehículos que acuden a sus instalaciones.

- ¿Las cuotas son iguales en todas las ITV?

- Las tarifas no son las mismas en todas las ITV, y esto origina críticas, puesto que al tratarse de un mismo servicio se piensa que las tarifas también han de ser las mismas. Las tarifas dependen de las propias comunidades autónomas, que son las que las marcan. Dichas tarifas nacen como consecuencia de los concursos concesionales. Cuando salen los pliegos de bases de los concursos, ahí se marcan las tarifas. Pero no hay grandes diferencias, cada vez son menores, porque se intenta homogeneizarlas.

- ¿Cuántos vehículos pasan la ITV y cuántos son rechazados por haberles detectado alguna anomalía?

- En 1993 inspeccionamos seis millones cuatrocientos mil vehículos y de ellos el 20,3% fueron rechazados por algún defec-

to. Efectuando la media se obtiene 2,1 defectos graves por vehículo rechazado. En el año 1994, ha subido el número de inspecciones a siete millones y medio aproximadamente, como consecuencia de la obligatoriedad de pasar la ITV al cuarto año. El coeficiente de rechazo ha subido del 20,3 al 22,5%, debido principalmente a que se ha incorporado un punto de inspección como imperativo, que es el de la verificación de gases.

- ¿Cuántos vehículos no acuden a la ITV?

- Tenemos nuestra estimación y consideramos que el año 1994 pasaron siete millones y medio de vehículos y deberían haberlo hecho nueve millones. Es previsible pensar que ese millón y medio de vehículos que no pasan no van a ser los mejores, quizá si no lo hacen es por el temor a no superar la inspección.

- ¿Hay algún sector de vehículos que sea más reticente a acudir a la ITV?

- Por familias, la motocicleta es el vehí-

culo que pasa menos la ITV. Un chico joven que tiene una motocicleta no pasa porque tal vez su presupuesto no se lo permite o porque piense que a él no le van a parar, aunque hoy en día cualquier vehículo matriculado tiene que pasar ITV. Entre los coches, creo que el segmento que menos acude a la ITV sea el segundo vehículo de las familias, ese que normalmente se utiliza como dicen siempre para llevar los niños al colegio y desplazamientos interiores en el casco urbano.

- De los diferentes sistemas de seguridad que se analizan en los vehículos, ¿cuáles son los que presentan mayores anomalías?

- En primer lugar frenos, que es además lo más grave. De los vehículos rechazados el año pasado, el 30% fue por este motivo. En segundo lugar, en un 20%, se sitúan ejes y suspensión. El tercer punto en importancia es la dirección.

- El nuevo decreto 2042/94 por el que se regula la inspección técnica de vehículos contempla que

Las tarifas no son las mismas en todas las ITV, y esto origina críticas, puesto que al tratarse de un mismo servicio se piensa que las tarifas también han de ser las mismas.

aquellos vehículos que hayan sufrido un siniestro importante que haya afectado a órganos de seguridad, tendrán que pasar una inspección post-reparación. En este sentido, ¿hasta dónde van a llegar los técnicos de la ITV?. Una vez que el vehículo esté reparado, ¿se van a limitar, por ejemplo, a verificar que el vehículo está en cotas?, ¿van a verificar que la reparación se ha hecho conforme a las recomendaciones del fabricante?

– Es este, quizá, el punto filosóficamente más significativo de ese decreto. Cuando un vehículo ha tenido una reparación importante, ¿es el propio taller el que certifica que está en condiciones de rodar, o tiene que haber un notario técnico, es decir, el Centro de ITV, que avale que el vehículo es apto para circular?

Esta mañana se ha comentado este punto en la Comisión Asesora de Vehículos del Ministerio de Industria. Este Ministerio va a preparar un procedimiento después de la reunión que tuvo el pasado 28 de abril con las Comunidades Autónomas, que fue a puerta cerrada y a la que no asistimos nosotros. En esa reunión hubo comunidades que se pronunciaron respecto a que, tras la reparación, con tal de que el vehículo pase favorablemente por la línea de inspección rutinaria, sería suficiente, porque si hay un defecto de cotas la placa alineadora lo detectaría al paso.

Sin embargo, afortunadamente, en mi opinión, un número bastante importante de comunidades autónomas se pronunciaron a favor de que se realice al vehículo una verificación de cotas en cuanto a carrocería, y sobre todo una verificación de la dirección, convergencia, paralelo ... Para



La filosofía de la ITV es recibir el vehículo y con la tecnología de que se dispone comprobar si tiene aptitud para circular en condiciones de seguridad vial.

ello, es necesario un equipamiento más sofisticado del que tenemos. Nosotros estamos en la línea de equiparnos; concretamente, en la comunidad de Madrid, la Asociación de Concesionarios de Madrid, AEMA, ya está en conversaciones para colocar las bancadas de direcciones y de cotas de geometría de carrocería.

– Los fabricantes de automóviles son muy precisos a la hora de indicar cómo se han de reparar las piezas de sus vehículos, tanto en instrucciones como en materiales a emplear para ello. Esto no es sólo por cuestiones técnicas, sino también por cuestiones de seguridad. ¿Se ha pensado que los técnicos de la ITV conozcan los procedimientos que figuran en los manuales de los fabricantes y, de este modo, frente a una reparación, sean capaces de determinar que se ha hecho correctamente?

– Esa etapa no está considerada inicialmente, porque cuando un vehículo sale del taller y viene a un centro de ITV, viene con un certificado de taller firmado por un técnico competente, que avala la responsabilidad del taller. Se establece pues una delimitación de responsabilidades. De otro modo, haríamos que el técnico de ITV asumiera unas responsabilidades que se le escapan, porque tendría que estar vigilando el proceso de reparación y esto supondría un trabajo de campo, en el taller, y estar permanentemente allí, y la filosofía de la ITV es recibir el vehículo y, con la tecnología de que se dispone, comprobar si tiene aptitud para circular en condiciones de seguridad vial. Por tanto, el dictamen será un dictamen de aptitud para circular, no un diagnóstico o juicio sobre el taller. ■

EL «leasing»



El "leasing" es una alternativa muy a tener en cuenta a la hora de financiar la adquisición de cualquier bien de inversión, ya sean edificios, instalaciones, herramientas y equipos, vehículos, etc. y consiste en el pago de un alquiler con una opción de compra al final del contrato.

Por Juan C. Blanco
Vázquez

Cuando se ha tomado la decisión de adquirir un nuevo equipo o la renovación de los ya existentes, el empresario puede optar por comprarlo o alquilarlo mediante un contrato de "leasing" (del inglés "to lease", arrendar).

Para comprar, la empresa debe disponer de liquidez suficiente o acudir a una entidad financiera y obtener un préstamo o crédito, debiendo tener además alguna garantía que asegure el buen fin de la operación.

Para alquilar se puede acudir a una entidad financiera de "leasing" y formalizar el contrato, que consiste en la compra, por parte de la entidad financiera, del bien elegido por el cliente-usuario, el cual pasa-

rá a su disposición, y a cambio deberá abonar las cuotas pactadas por el período de duración del contrato. Al final del mismo, puede hacer tres cosas: **ejercer la opción de compra, realizar un nuevo contrato sobre el valor residual o devolver el bien a la compañía de "leasing"**; el cliente o arrendatario elegirá lo que más le interese.

Este tipo de "leasing" es el más común. También se denomina "leasing financiero".

Para algunos productos como es el caso de automóviles, el propio distribuidor se pone en contacto con una compañía de "leasing" ofreciendo a sus clientes el llamado "leasing operativo" que comprende además de la financiación del bien, la