17/06/2016

La Tribuna de Automoción

Tirada: Sin auditar Categoría: Rev Motor
Difusión: Sin auditar Edición: Nacional
Audiencia: Sin auditar Página: 17

AREA (cm2): 460,9 OCUPACIÓN: 73,9% V.PUB.: 4.425 € NOTICIAS DE AECA ITV||DGT||SECTOR

Entrevista - ***Luis Gutiérrez,*** presidente de la AECA-ITV

«La manipulación de las emisiones obligará a que en las ITV empecemos a medir el NOx»

ROCÍO CALDERÓN / MADRID

La Tribuna de Automoción tuvo la oportunidad de hablar con Luis Gutiérrez, presidente de la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV), con motivo de las XXV Jornadas Nacionales de ITV, celebradas del 4 al 6 de mayo en Toledo. Según el ejecutivo, toda la crisis de las emisiones va a desembocar en que las inspecciones sean más «severas», lo que se concretaría, por ejemplo, en que las estaciones medirán el NOx y las micropartículas, tal y como se hace en EE.UU., México, Chile, Argentina, Japón, Corea del Sur o Singapur.

La Tribuna de Automoción.—¿Qué establece la directiva 2014/45/UE de 3 de abril de 2014 de las ITV? ¿Hay un plazo para que se tenga que transponer en España? ¿Qué previsión maneja el Ministerio de Industria?

Luis Gutiérrez.— En 2014, se publicó la directiva, con el objetivo de que existiera una uniformidad en la inspección en Europa. La transposición a nuestro ordenamiento jurídico se realizará mediante un real decreto, que debería estar publicado antes del 20 de mayo de 2017, y que vendrá a ordenar toda la legislación, que afecta a la revisión de vehículos en España, y a sentar las bases para su evolución futura. Y nos consta que el Ministerio de Industria está teniendo en cuenta estos plazos y que está trabajando para que se cumplan.

T.A.— Sobre esta directiva, señalan que es determinante que las estaciones ITV accedan en soporte digital a los datos sobre emisiones de vehículos declarados en la homologación. ¿Por qué?

L.G.— La directiva sienta unas bases mínimas, las cuales cada Estado miembro puede ampliar. En el caso de las emisiones, el Ministerio de Industria ha modificado el procedimiento actual en el sentido de que los valores límites a aplicar sean los declarados por el fabricante en el momento de la homologación. Para ello, es necesario que las marcas proporcionen esta información a los operadores de ITV en soporte digital.

T.A.— ¿Qué cambios en los controles de ITV propone AECA-ITV?

L.G.— La actualidad sobre la manipulación de los sistemas anticontaminación, por parte de los fabricantes y los talleres, va a obligar a que las inspecciones sean más amplias y severas. Esto hará que en la ITV midamos el NOx y las micropartículas, tal y como se viene haciendo desde hace años en EE.UU., México, Chile, Argentina, Japón, Corea del Sur o Singapur. Es crucial disponer de los datos sobre emisiones declarados por los fabricantes en el momento de homologación ya que, si no, su control será inviable. En caso contrario, desaparecerán los valores que caracterizan al actual sistema de ITV, como son la independencia, la imparcialidad y la ausencia de conflictos de intereses, con las consecuencias que ello comporta, puestas de manifiesto en el caso Volkswagen.

T.A.— ¿En qué consiste el proyecto SET II del Comité Internacional para la Inspección Técnica de Vehículos?

L.G.— El SET II (Test de Emisiones Sostenibles) es uno de los proyectos en los que se encuentra trabajando el CITA (Comité Internacional para la Inspección Técnica de Vehículos), del que AECA-ITV es miembro de pleno derecho. Con este proyecto, se pretende establecer un procedimiento para llevar a cabo la medición de emisiones contaminantes, tales como los óxidos nitrosos (fuente del escándalo de VW) o las micropartículas, así como detectar la manipulación, desconexión o el desmontaje de los dispositivos de anticontaminación instalados en los automóviles.

T.A.— ¿Los fabricantes de vehículos están colaborando con las ITV, facilitando información sobre la fabricación y los elementos de seguridad?

L.G.—Por el momento, participamos en un grupo de trabajo, creado a iniciativa del Ministerio de Industria, junto con las patronales del sector, Anfac y Aniacam. Según nos indican, los fabricantes podrían suministrar la información en formato digital, que se recoge en el CoC del vehículo (documento de matriculación), aunque no va a ser fácil. Este grupo va a tratar de conseguir los datos declarados en el momento de la homologación, a fin de que los centros de ITV puedan aplicarlos a corto plazo.

Otra cosa necesaria es que los fabricantes diseñen los vehículos pensando que luego se tienen que someter a inspecciones técnicas periódicas, facilitando información sobre su fabricación y sobre los sistemas de seguridad y anticontaminación que incorporan.

Esto evitaría que las entidades tuvieran que hacer ingeniería inversa para detectar fallos en los sistemas de los vehículos; es decir, tendremos que saber qué significan los códigos de error que suministran las centralitas en las inspecciones. Para saberlo, o bien nos lo dicen los fabricantes o tendremos que provocar fallos en esos sistemas y detectar el código de error que nos indica la centralita en cada caso. Este proceso es lo que llamamos ingeniería inversa.

> «Es crucial disponer de los datos sobre emisiones declarados por los fabricantes en el momento de la homologación, ya que, si no, su control será inviable para las estaciones de inspección»

T.A.— En relación al Plan Aire, ¿por qué es importante que las ITV se adapten a los nuevos sistemas de reducción de emisiones que incorporan los vehículos? ¿Qué cambios ha supuesto o va a suponer el Plan Aire en el funcionamiento de las ITV?

L.G.— Es importante que las ITV se incorporen a la estrategia de mejora de la calidad del aire, comprobando que los nuevos sistemas de reducción de emisiones que incorporan los vehículos siguen instalados y funcionan adecuadamente. Los fraudes detectados, recientemente, han venido a poner de manifiesto la importancia de poner al alcance de las centros de inspecciones técnicas las herramientas legales necesarias para poder ser útiles a la sociedad en este sentido.

T.A.— ¿En qué medida ha afectado la mayor antigüedad del parque a las revisiones de ITV? ¿Han aumentado en los últimos años los defectos graves?

L.G.— En la actualidad, la edad media es de 11,5 años. Esto ha provocado que cada año haya más vehículos con una frecuencia de inspección mayor. En el caso de los turismos, a partir de los 10 años, la frecuencia pasa de una revisión cada dos años a una cada año. La consecuencia de ello es que el porcentaje de rechazo y el número de defectos graves que se detecta en las ITV ha aumentado en los últimos cinco ejercicios. En concreto, de media, se rechaza un 18% de los automóviles, detectándose cerca de dos defectos graves por cada vehículo.

T.A.— El problema del absentismo se calcula que es de entre un 15% y un 20%. ¿Ha aumentado en los últimos años? ¿Por qué el absentismo es mayor en furgonetas, motos y ciclomotores, que se sitúa en un 40%?

L.G.— Se ha notado un repunte del absentismo, en los últimos años, debido a la crisis económica. La recesión ha hecho que muchos usuarios no cambien de vehículos aunque éstos presenten una serie de fallos ya que si los sometieran a una inspección, ésta los rechazaría y se verían obligados a tener que hacer una reparación costosa para superarla. Este comportamiento es mucho más frecuente en usuarios de ciclomotores, motocicletas y furgonetas.

T.A.— ¿Qué propone AECA-ITV para reducir el absentismo?

L.G.— Desde que la DGT puso en servicio el sistema de intercambio telemático de información con las Consejerías de Industria (ITICI), se conoce, prácticamente en tiempo real, qué vehículos tienen su inspección caducada. Esto permite detectarlos directamente a través de las cámaras instaladas en las carreteras. Igualmente, los agentes encargados de la vigilancia del tráfico pueden saber, sin temor a error, si un vehículo al que detienen la tiene caducada o negativa por habérsele detectado defectos graves o muy graves, que le impiden la circulación.

T.A.—¿Por qué representan un reto para los centros de ITV las nuevas tecnologías de alumbrado y señalización?

L.G.— En 2015, se detectaron 1,5 millones de defectos graves en alumbrado y señalización, representando este tipo de defectos el 25% del total. Una correcta iluminación es seguridad, ya que casi el 40% de los fallecidos en accidentes de circulación se producen durante el crepúsculo y la noche. Todas las mejoras y avances tecnológicos, que se puedan incorporar en este sentido, son bienvenidos. Así, las estaciones deberían adaptarse a estos nuevos avances.

T.A.— Y en este ejercicio, ¿cuál es la previsión de número de inspecciones?

L.G.— A pesar de los excelentes datos macroeconómicos previstos por el Gobierno para este año, la realidad es que el número de inspecciones técnicas sigue subiendo, lo cual significa que el parque automovilístico sigue envejeciendo. Los datos del primer cuatrimestre de 2016 revelan que crecerán en torno al 3%.

T.A.— ¿Cuántos centros de ITV hay actualmente en España? ¿Cuál ha sido la evolución en los últimos años? ¿Se necesitan más centros? ¿Qué previsión de aperturas hay para 2016?

L.G.— En España, hay 453 estaciones de ITV que suman un total de 1.182 líneas de inspección. En los últimos años, se ha producido un ligero aumento del número de estaciones ligado, por un lado, a la implantación de sistemas de gestión liberalizados y, por otro, a las necesidades que marcan las comunidades autónomas para atender al incremento de inspecciones que se ha experimentado.