

JUAN DIEGO RODRÍGUEZ

PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS (CITA)

«Europa ya trabaja en el modelo de las ITV del futuro»

Apenas ha transcurrido un mes desde que Juan Diego Rodríguez fuese designado presidente de CITA en la asamblea anual celebrada en Croacia. Este ingeniero industrial valenciano, pero gallego de adopción, acumula una dilatada trayectoria en el ámbito de la inspección técnica de vehículos especialmente vinculada a la SYC de Galicia, donde ostenta la dirección general del consorcio gallego.

• D. Casas

Juan Diego Rodríguez tiene ante sí uno de los grandes desafíos a los que se enfrenta la seguridad vial al coincidir, como en tantos otros ámbitos, con la revolución tecnológica que ya está en marcha en el sector de la automoción. Por un lado, la conversión de la industria hacia la fabricación de modelos que ya no dependen de derivados del petróleo en favor de híbridos y eléctricos y, por otro, en los avances técnicos que proporcionarán la conducción autónoma del vehículo sin conductor.

Una transformación en la que la supervisión y el control de los vehículos será la pieza angular para seguir preservando la seguridad en las carreteras. Así lo entiende este ingeniero industrial de 55 años, quien defiende la innovación y la inversión en I+D para ese gran paso que supondrá el cambio de movilidad que proporcionará el vehículo autónomo.

—¿De Costa Rica a Bruselas?

—Este cargo supondrá más trabajo a nivel personal, pero es bueno para España y para Galicia por la proyección internacional que representa.

—¿Qué influencia tiene CITA en el contexto internacional?

—Se trata de un organismo que agrupa a más de 130 socios (públicos y privados) de 50 países y tiene como objetivo mejorar la seguridad vial, la protección del medio ambiente y el desarrollo de las mejores prácticas en la inspección obligatoria de vehículos. Pero además se trata de un foro que intercambia información, experiencias y conocimientos relacionados con este tipo de controles. El hecho de que esté reconocido por la Comisión de la UE y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (WP29) por su experiencia en materia de inspección obligatoria, indica que la participación de esta asociación resulta clave en muchas de las decisiones que se adoptan en el ámbito de la seguridad del transporte por carretera.

—Sin embargo, la aplicación de la regulación no será la misma en Europa que en África, por citar un ejemplo.



El presidente de CITA interviene en la asamblea donde hace apenas un mes tomó posesión del cargo, en Croacia.

—Prevalece el modelo europeo, pero no resultaría útil ofrecerlo al resto del mundo. Cada país tiene sus características propias, de ahí que desde la organización se haya hecho un reparto geográfico de actuación en materia de recomendaciones, incluso por idiomas. Por ejemplo, Rusia y su entorno están muy uniformizados con Europa; no así EE.UU., que cuenta con su propia inspección; o Asia, donde se entremezclan los dos modelos, y Sudamérica y África, donde las exigencias son menores. Lo que está claro es que en los países desarrollados, los niveles de vigilancia son tales

«**La supervisión en los países desarrollados es tan alta que los resultados pasan desapercibidos»**

que se ha perdido la percepción de lo que se ha avanzado porque las mejoras han sido significativas.

—Entonces, ¿cómo se estructura CITA?

—Operativamente, se estructura en cinco grupos de trabajo: el que se encarga de los sistemas de seguridad; emisiones contaminantes; calidad; cumplimientos normativos y el referido a los sistemas de información, en los que se abren vías de diálogo con los fabricantes para establecer procedimientos capaces de detectar defectos.

—¿El «dieselgate» puso en evidencia al sector de la automoción?

—No surgió en una inspección periódica como las que conocemos, sino en la homologación que hace la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. Se puso de manifiesto que había habido una manipulación de determinados modelos en unas pruebas de emisiones. En el caso de Europa, deben extremarse los controles, aumentar la precisión en los chequeos de los vehículos para detectar estas anomalias.

De hecho, ya está en marcha en Europa un proyecto de I+D para medir óxido de nitrógeno, muy contaminante, y en septiembre se realizarán las pruebas de campo.

—De cumplirse las expectativas, esta disyuntiva se resolverá con los motores eléctricos.

—Los nuevos motores implicarán una mecánica basada más en la electrónica. Y en este sentido, ya trabajamos en el prototipo de las ITV del futuro con elementos de medición adaptados para examinar a vehículos híbridos y eléctricos.

—Antes de que llegue ese momento, ¿las ITV endurecerán los

«**Bruselas paliará la debilidad de los controles tradicionales de homologación»**

QUÉ ES CITA

ORGANISMO. Es una asociación internacional sin ánimo de lucro con sede en Bruselas (Bélgica) que representa a las organizaciones interesadas en la inspección técnica de vehículos.

¿QUIÉN LA INTEGRA? Gobiernos, sector privado, centros de inspección, centros de prueba, talleres y fabricantes de equipos relacionados con el sector de la ITV. En total, está integrada por 130 miembros, en calidad de socios, de 50 países. Tiene presencia en todos los continentes y el año próximo celebrará el 50 aniversario de su constitución.

OBJETIVOS. Intercambio de información, desarrollo de prácticas eficaces y la elaboración de normas internacionales para la mejora de la sostenibilidad del transporte, con especial énfasis en la seguridad vial y la protección del medio ambiente.

BASES DE ACTUACIÓN. Sirve de apoyo diagnóstico e imparcial a las ITV; favorece el aumento del nivel tecnológico de estas estaciones de supervisión y control con el impulso de proyectos de I+D especialmente diseñados para ellas; potencia la participación activa de sus miembros; propone recomendaciones a las autoridades de todo el mundo para el fomento de buenas prácticas y comparte conocimiento de forma interna entre todos los socios.

OPERATIVIDAD. La asamblea general es el máximo órgano decisorio de la organización. Cuenta con un consejo (reuniones anuales) y grupos consultivos regionales, además de equipos específicos de trabajo.

controles el año próximo?

—El nuevo procedimiento aprobado por Bruselas incluirá mediciones de emisiones y consumos más rígidos que permitan detectar mejor alteraciones en los sistemas antipolución homologados.

—¿Compatibilizará la presidencia de CITA con los cargos que ostenta hasta ahora?

—Más de 25 años de mi trayectoria profesional los dedicué a la gerencia y a la dirección de empresas. Los últimos 19 los he desarrollado en el sector de la inspección técnica de vehículos, trabajando directa o indirectamente para el grupo gallego liderado por Supervisión y Control, de forma que dirigí durante tres años la compañía que ahora es Applus Alicante (1998-2001). Posteriormente, y durante cuatro años, asumí la gerencia general de Riteve SYC en Costa Rica (2001-2005), para incorporarme finalmente en el 2006 a la empresa matriz SYC (empresa concesionaria en Galicia encargada de prestar el servicio de ITV) como director general.