



**La liberalización, un pastel endulzado para los marquistas**

# ¿SON UNA TRAMPA LAS ITV?

**AECA-ITV** levantó la liebre el invierno pasado, cuando detectó presiones por parte de los lobbies marquistas para que el Gobierno modificara alguno de los artículos del **Real Decreto** que regula el funcionamiento de la Inspección Técnica de Vehículos. Concretamente aquellos que prohíben la reparación y mantenimiento de vehículos en las mismas estaciones de ITV y los que señalan que los inspectores no pueden tener intereses en actividades relacionadas. No fue hasta mayo, sin embargo, cuando José Manuel Prieto, jefe del Área de Homologación y Reglamentación de Vehículos del Ministerio de Industria, anunció que se está estudiando iniciar los trámites de liberalización de las ITV para que los talleres y concesionarios puedan realizar estas inspecciones. Y aunque lo venden como una gran noticia para los reparadores en general, solo los servicios oficiales ven con buenos ojos la medida.

**L**as primeras reacciones ante estos movimientos llegaron, como no podía ser de otra forma, por parte de AECA-ITV, la patronal que representa a las ITV, que mostraba su rechazo, al principio más o menos comedido y hoy frontal y con tribunales de por medio, a que se abriera la veda de las inspecciones a los negocios de reparación de vehículos. Ya lo veían venir en febrero de este año,





**“Entre el 15% y el 25% de las ventas de un taller pequeño provienen de los coches rechazados por las ITV”, según reconoce Ramón Marcos, presidente de Conepa.**

**Faconauto es la entidad que más empeño está poniendo en el desarrollo de una nueva normativa y sostiene que es necesario que se produzca una liberalización para potenciar las inversiones de los empresarios en este negocio.**

cuando emitieron el primero de varios comunicados en los que, además de reivindicarse como responsables, al menos en parte, del descenso de la siniestralidad vial y de la mejora de las condiciones medioambientales, defendían también su independencia como garantía de neutralidad en las inspecciones, poniendo de paso en duda la de otras empresas, lo que supone, siempre desde su punto de vista, la única forma posible de defensa de los intereses de los usuarios. En otras palabras, Luis Rivas, secretario general de AECA-ITV defiende que “nuestra legislación a la actividad inspectora impide que se pueda ser juez y parte en una actividad tan sensible como es la seguridad vial” porque, entre otras cosas, temen que un taller podría encontrar más defectos de los esperados con tal de que el propietario de un vehículo se vea obligado a realizar un desembolso mayor del necesario para poder lucir la obligatoria etiqueta en el parabrisas. Las de Rivas son palabras muy similares a las que escogió Miguel Ángel Cuerno, presidente

#### UN PASTEL A REPARTIR ENTRE MUCHOS

## La ITV no será el negocio

Los concesionarios no creen que la jugada esté en subir su facturación a costa de realizar las inspecciones, o al menos no solo. Aunque los 600 millones facturados por las ITV parecen un jugoso pastel, al ser muchas más las empresas capaces de ofrecer este servicio (existen unos 6.000 concesionarios en España) el retorno de la inversión realizada previamente diluiría el atractivo inicial del negocio, al menos a corto plazo. Por otra parte, la misma competencia generada por la liberalización podría provocar un descenso de los precios (y, por consiguiente, de los márgenes), aunque en este sentido la previsión contraria también es verosímil: las comunidades autónomas, tradicionalmente rodeadas de polémica por cómo regulan la asignación del servicio de las ITV, seguirán controlando los precios máximos, y en otros sectores, como el de los hidrocarburos, la ‘pseudoliberalización’ (casi la mitad del PVP de los combustibles son impuestos) no ha traído consigo precios más competitivos.



de Ancera, la patronal de los recambistas, durante el congreso celebrado en Valencia, en el que subrayó además que había que tener cuidado, “porque Faconauto y el Gobierno usan palabras bonitas para hablar de liberalización, cuando lo que quieren decir es monopolio para los concesionarios”. Ahora bien, por muy buenas que sean las intenciones de las ITV y por muy preocupados que estén por salvaguardar la integridad de los conductores y sus acompañantes, la motivación que subyace es también económica. Cambiar la ley para permitir que en una ITV se puedan reparar coches, o para que en un taller se pueda pasar la inspección, supondrá que las poco más de 400 estaciones repartidas por la geografía española, que actualmente facturan en conjunto unos 600 millones de euros al año, se encontrarán de la noche a la mañana con la competencia potencial de decenas de miles de negocios de reparación de vehículos, siempre dependiendo, eso sí, de los movimientos que al respecto haga cada una de





## El caso de las ITV

El Tribunal Superior de Justicia de Catalunya falló a favor de FECAVEM, la patronal de los concesionarios de dicha Comunidad, al declarar nulo el concurso público de adjudicación de las ITV por

considerar que la directiva europea, en la que se defiende la liberalización, debe primar a la hora de regularizar el funcionamiento de este servicio. Así lo entiende Jaume Foura, presidente de

la entidad -y también de Faconauto-, quien celebra que "el Tribunal no ve incompatibilidad alguna en el hecho de que los concesionarios presten servicios de ITV".

## LA ITV SEPARADA DEL TALLER

### Como en Alemania

En el modelo que plantea Blas Vives, de Faconauto, las empresas pueden instalar una línea de inspección fija pero separada del taller en sí y en la que trabaja personal especializado e independiente. De ese modo, la inversión se podría reducir hasta un mínimo de 40.000 o 60.000 euros, según se tratara de una línea para turismos o una universal respectivamente, cantidades asequibles para más empresas que los varios millones que requiere una ITV actual, pero que seguirían siendo coto privado de concesionarios o de talleres grandes. Un equipo de inspectores de la Administración debería encargarse de controlar que no hay prácticas interesadas, y sancionar a las empresas que las llevaran a cabo.

**La inversión necesaria para montar una ITV requiere hasta 6 millones de euros, lo que significa que apostar por abrir esta nueva área de negocio sea una quimera para la gran mayoría de los talleres.**

**Las poco más de 400 estaciones repartidas por la geografía española actualmente facturan en conjunto unos 600 millones de euros al año.**

las comunidades autónomas, que tal y como recuerda el secretario general de AECA-ITV, Luis Rivas, son las que tendrán la última palabra sobre si "mantienen, amplían o reducen" las licencias para

las empresas que quieran pasar las inspecciones. La cuestión es que, tal y como está planteada actualmente la normativa, que salvo excepciones exige una línea para vehículos ligeros y

otra universal en la que se pueda realizar también la inspección de vehículos industriales, la inversión necesaria requiere disponer de varios millones de euros (entre 2 y 6, dependiendo de

a quien se pregunte y de las instalaciones de partida), lo que significa que apostar por abrir esta nueva área de negocio sea una quimera para la gran mayoría de los más de 40.000 talleres localizados en nuestro país. Faconauto, la Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción, es la entidad que más empeño está poniendo en el desarrollo de una nueva normativa. Blas Vives, su secretario general, sostiene que es necesario que se produzca una liberalización para potenciar las inversiones de los empresarios en este negocio, y pone el ejemplo de Marruecos, donde "existen más ITV que en España, donde tenemos un parque con más de 30 millones de coches, cuando en el país norteafricano solo hay seis millones". También da otro argumento, en este caso mucho más válido que la mera comparación con otros países, para justificar la necesidad de cambios. Al usuario le resultaría mucho

más cómodo pasar la ITV y reparar el coche en el mismo sitio, y el taller lo tendría tan fácil como grapar el presupuesto de reparación de los fallos en la misma ficha de la inspección, cuando ésta ha resultado desfavorable. Y aquí es donde el taller independiente que tenga menos recursos se encontrará con que podría perder una parte significativa de su facturación por este motivo. No en vano, entre el 15% y el 25% de las ventas de un taller pequeño provienen de los coches rechazados por las ITV, según reconoce Ramón Marcos, presidente de

### UNA INVERSIÓN MÍNIMA DE 90.000 EUROS

## ¿Qué necesito y cuánto me cuesta?

Ryme, especialista entre otros en equipamiento para líneas de ITV, estima que un presupuesto básico para montar una estación requiere los siguientes equipamientos, aparte de la adecuación de las instalaciones, cuyas exigencias varían sensiblemente en cada comunidad autónoma.

#### Línea de vehículos ligeros

- Frenómetro
- Alineador al paso
- Banco de suspensiones
- Detector de holguras de V.L.

Presupuesto aproximado: 30.000 Euros

#### Línea universal

- Frenómetro Universal
- Alineador al paso Universal
- Banco de suspensiones Universal
- Detector de holguras Universal

Presupuesto aproximado: 50.000 Euros

#### Equipos obligatorios comunes tanto para línea de vehículos ligeros como para

##### Línea universal

- Regloscopio
- Analizador de Gases y Opacímetro
- Sonómetro

Presupuesto aproximado: 9.000 Euros

#### Otros Equipos\*

- Frenómetro de Motos
- Velocímetro

Presupuesto aproximado: 9.000 Euros

\* Dependiendo comunidades autónomas exigen que sean obligatorios.