

Buenos días:

Es un honor para mí comparecer ante esta Comisión y en primer lugar, en nombre de la Confederación Española de Talleres de Reparación de Vehículos y Afines (CETRAA), a la que represento en este acto, quiero agradecer la invitación que nos brindan para exponer la problemática de nuestro sector en relación con la seguridad vial y poder aportar nuestra experiencia al respecto.

La Confederación Española de Talleres de Reparación de Vehículos y Afines (CETRAA) nace en 1979 para representar y defender los derechos legítimos de sus asociados, los concesionarios y talleres de reparación de vehículos (motocicletas, automóviles, vehículos industriales y maquinaria agrícola). Actualmente agrupa a 34 asociaciones provinciales del sector del mantenimiento y reparación del vehículo. Los intereses de cerca de 25.000 empresas del sector son defendidos y representados gracias a la presencia de CETRAA en las 17 comunidades autónomas. A nivel europeo, CETRAA también se incluye en varios grupos de trabajo junto con otras entidades internacionales con el fin de ofrecer el máximo apoyo a sus asociados.

Uno de los aspectos que contribuyen a la accidentalidad, generalmente unido a otras causas, son los fallos técnicos de los vehículos, a ellos se debe el 6 por ciento del total de accidentes de automóvil, por lo que la adopción de medidas de mantenimiento es fundamental, no solo para reducir las averías sino también para prevenir accidentes. Las tareas de mantenimiento son, además, especialmente importantes cuando se acentúa el envejecimiento del parque automovilístico. La edad media del parque ha pasado de 8,5 años, en 2006, a 12 años, cifra prevista en 2014. Y no será hasta 2019 cuando está estimado que vuelva a recuperar sus cifras el parque de vehículos español.

Uno de los factores fundamentales en la búsqueda de una mayor seguridad vial al volante es el mantenimiento preventivo, es decir, todas aquellas tareas que realizamos al vehículo que sirven para mantenerlo en perfecto estado de funcionamiento y fiabilidad, que nos permite conservar las prestaciones y los sistemas de protección con los que fueron fabricados.

Esto nos lleva a preguntarnos si realmente se realiza un correcto mantenimiento del vehículo y cómo afecta esto a nuestra seguridad. Pues bien, un Informe de febrero de este mismo año del Centro de Estudios Ponle Freno-Axa de Seguridad Vial, destaca que casi el 50% de las averías están relacionadas con el mantenimiento del vehículo; la avería producida por problemas relacionados con mecánica, (electricidad / electrónica) fue la primera causa de petición del servicio de asistencia, con un 51%, seguida de la del arranque con un 40%, creciendo un 12% este 2013.

Por último, las asistencias relacionadas con problemas en los neumáticos presentan el mayor crecimiento con un 16% y representan un total del 9% de las asistencias.

Esta última causa de asistencia es especialmente grave porque, mientras las dos anteriores representan un problema de fiabilidad, cuyas consecuencias no deben ir más allá de la inmovilización del vehículo, con la consiguiente molestia, cualquier problema con los neumáticos implica en sí mismo una merma muy significativa en la capacidad de adherencia o en la estabilidad del vehículo, poniendo en riesgo la seguridad de terceros.

Hay que señalar que el 54% de los neumáticos que se cambian presentan una profundidad inferior a la legalmente exigible (estudio de la red Confort Auto), y que un 28% de los vehículos precisa una sustitución inmediata de líquido de frenos o un cambio en el plazo máximo de 3 meses (Estudio de TRW),

En este sentido el próximo día 17 del presente mes y hasta el 31 de Julio, esta Confederación desarrollará la campaña “Triángulo de la Seguridad”, que consistirá en la realización de una revisión gratuita por parte de los talleres de los siguientes elementos: frenos, amortiguadores y neumáticos, patrocinada por las marcas Bosch, Monroe y Michelin y que cuenta, además, con el apoyo de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Un elevado porcentaje de conductores de vehículos desconocen qué mantenimiento deben realizar a su vehículo. Esto se traduce en que muchos componentes que deberían ser revisados por el propio conductor o no se revisan o, en muchos casos, no con la frecuencia recomendada. Las revisiones y el mantenimiento de los componentes de los vehículos se deben hacer de forma periódica, siguiendo las recomendaciones de los fabricantes y profesionales del taller. La falta de mantenimiento conlleva riesgos para la seguridad e incrementa las reparaciones. El propietario del vehículo es responsable de su cuidado y mantenimiento, por su propia seguridad y la de los demás.

Cualquier anomalía durante la conducción de nuestro coche, si se detecta a tiempo, puede significar una simple sustitución de una pieza por parte del taller. Sin embargo, alargar las revisiones mecánicas recomendadas por los fabricantes, además de incrementar los gastos por la posible aparición de nuevas averías, son decisiones que afectan a la seguridad vial, además de acortar la vida útil del vehículo.

Del análisis de los resultados del Informe del Centro de Estudios Ponle Freno-Axa de Seguridad Vial, se extrae la preocupante conclusión de que los conductores retrasan o sencillamente ignoran las operaciones básicas de mantenimiento del vehículo. Este extremo, que ya puede resultar delicado en un vehículo relativamente nuevo, con dos o menos años, se convierte en algo seriamente peligroso en los automóviles con mayor antigüedad, al requerir éstos más atención debido al mayor desgaste experimentado en sus órganos mecánicos. Podemos afirmar con rotundidad que existe una relación directa entre antigüedad del parque de vehículos y siniestralidad.

Otro dato muy significativo sobre la edad del parque: el 46% de los vehículos que circula en España tiene más de 10 años. En dos años, este porcentaje llegará al 50%. Esta realidad condiciona el comportamiento de los conductores a la hora de acudir al taller, porque estos coches más viejos se utilizan menos y este perfil de usuario busca opciones más económicas para mantenerlos.

Debemos tener en cuenta que el sector de la reparación del automóvil no es ajeno a la actual situación de crisis económica. Como consecuencia de la misma se han reducido el número de desplazamientos (también motivados por los cambios legales en materia de tráfico), se han retrasado los mantenimientos y visitas al taller y se han buscado otras alternativas, como son los boxes de autoreparación y los talleres ilegales o piratas, con los consiguientes problemas, tanto de fraude fiscal, laboral y a la seguridad social, como, especialmente, de seguridad vial (falta de garantías y profesionalidad en la reparación realizada) y medio ambiente (eliminación sin control de los residuos producidos). Nuestros clientes disponen de menos dinero para gastar. De los 7 millones de vehículos que circularon en Semana Santa el 70 por ciento tenía los neumáticos en mal estado. No es cierto el razonamiento de que a menos ventas más reparaciones. Sólo se repara lo imprescindible y el cuidado que se presta a un vehículo nuevo es mayor que el que se da a uno viejo.

La caída media anual de la reparación se sitúa en torno al 6-7%, con un acumulado desde 2009 del 30%. La visita al taller en 2012 era de media cada 7.800 Kms. siendo en 2005 de 4.900 Kms (datos todos ellos tomados de la revista Infocap). El 59% de las reparaciones por siniestros se realiza en vehículos con menos de 5 años (según Audatex).

Las reparaciones ilegales, que según estudios de las patronales CONEPA y CETRAA se estiman en un 20% de las realizadas, afectan también a los consumidores. No en vano, la realización de trabajos incorrectos provoca averías en componentes sensibles de los vehículos y afectan a elementos de seguridad y a las emisiones de productos nocivos para el medioambiente.

El resultado de estas intervenciones carentes de profesionalidad se traduce en nuevas averías, con el consecuente perjuicio en el bolsillo del usuario, en el empeoramiento de la seguridad vial y su consecuente riesgo para todos los conductores.

Por esta razón creemos que se debe poner a disposición de los usuarios un registro, público y fácilmente accesible telemáticamente, de empresas de automoción, identificados a través del registro industrial, para garantizar la seguridad de las reparaciones, así como requerir la coordinación de los diferentes Ayuntamientos y Organismos con competencias en materia de Industria, Consumo, Trabajo y Seguridad Social, Hacienda y Medio Ambiente que permita tramitar de forma unitaria las denuncias contra talleres ilegales, permitiendo la clausura, aunque sea temporal, de los mismos de forma preventiva tras comprobar su falta de alta correspondiente, sin esperar a la resolución del expediente administrativo.

En este sentido las Asociaciones de Empresarios de Talleres de Galicia hemos denunciado más de 500 talleres clandestinos en los tres últimos años y queremos resaltar la gran labor realizada, tanto por parte de la Policía Autonómica de Galicia como por el Seprona de la Guardia Civil, que notifican las actas de inspección, tanto a las Consellerías competentes como a los Ayuntamientos afectados, sin que por parte de estos Organismos se actúe con la eficacia y rigor que nuestro sector demanda y la ley permite.

Tenemos que lamentar y denunciar, una vez más, que las actuaciones administrativas posteriores son excesivamente lentas, cuando no inexistentes, e impiden una actuación eficaz sobre este tipo de actividad clandestina, que parece quedar en una situación de absoluta impunidad. No sabemos quien ni por qué retiene los expedientes sancionadores que, suponemos, se abren. La realidad es que pasa el tiempo y nos seguimos encontrando con los mismos denunciados y, casi siempre, en los mismos lugares y en la misma situación, generando los mismos problemas de seguridad, medioambientales, etc. y dificultando las posibilidades, no ya de crecimiento sino de supervivencia, de los que actúan dentro de la legalidad.

Estos centros de reparación ilegales, que no pagan impuestos y que no dan garantías a los clientes, se han convertido en una amenaza para el sector que, en muchos casos, se está viendo abocado al cierre. Estos talleres ponen en riesgo la seguridad de los vehículos y sus ocupantes, ya que no cuentan con la herramienta adecuada y se desconoce el origen y el tipo de piezas que se instalan.

Téngase en cuenta que un taller no puede instalar piezas de segunda mano sin consentimiento del usuario y en ningún caso si afecta a elementos de seguridad como frenos, suspensión o dirección y debe tener a disposición del cliente el albarán de compra de las mismas, lo que es incontrolable en uno ilegal. No cumplen normativa alguna y se encuentran al margen de cualquier tipo de control, frente a las enormes exigencias técnicas y legales que pesan sobre los Talleres, además de constituir un factor de competencia desleal que perjudica gravemente a los talleres legalmente establecidos.

Los consumidores y la sociedad en general deben ser conscientes de esta situación, por lo que proponemos la realización de una campaña informativa y de concienciación. Todos debemos ser conscientes de los efectos de la economía sumergida y el intrusismo profesional. Los usuarios tienen que saber que cuando acuden a un taller ilegal ponen en riesgo la seguridad de sus vehículos, la de sus ocupantes y también la de otros ciudadanos.

Otro factor importante para el aseguramiento de la seguridad vial es un mayor control del cumplimiento la obligación de tener la ITV en vigor. Según la DGT, un 20% de los vehículos, más de dos millones, no la tiene pasada, por lo que hay que reforzar las acciones de vigilancia y control. Desde enero de 2013 las estaciones de ITV anotan directamente en el Registro de Vehículos el resultado de las inspecciones y las reformas legalizadas en los vehículos, por lo que ahora, de forma inmediata, al igual que ocurre con la obligación de circular con el seguro obligatorio en vigor, se puede saber si un vehículo tiene o no caducada la ITV.

En otro orden de cosas y como recoge la Fundación Mapfre en su informe ISPA sobre la evolución de los sistemas de seguridad entre 2007 y 2012, el nivel de seguridad de los vehículos se ha incrementado mucho en los últimos años, gracias a las innovaciones tecnológicas. Estas innovaciones van desde los sensores que detectan el peligro de colisión, cinturones de seguridad activos y airbags, hasta los sistemas de información que permiten al conductor conocer qué sucede alrededor del vehículo únicamente mirando una pantalla en el parabrisas.

La evolución de los sistemas de seguridad activa y pasiva en los vehículos ha sido, sin duda, uno de los principales factores en la notable reducción del número de víctimas en accidentes de tráfico en los últimos años. La renovación constante del parque de vehículos, con más y mejores sistemas de seguridad, está contribuyendo a la disminución de fallecidos y de lesionados graves.

En sus conclusiones el Informe ISPA recoge que el ritmo de introducción en los vehículos de sistemas avanzados e inteligentes de seguridad se ha venido acelerando a lo largo de la última década. En este sentido, el esfuerzo realizado por los fabricantes de automóviles es evidente.

Pero este enorme desarrollo tecnológico, desplegado por los fabricantes, exige también de los profesionales de los talleres un perfeccionamiento y actualización constante de sus conocimientos y competencias profesionales, sin que, lamentablemente, se facilite desde la Administración la formación continua sectorial para el empleo, imprescindible para mejorar la cualificación y empleabilidad de los trabajadores y la competitividad de nuestras empresas, PYMES en su práctica totalidad, que da como resultado una preocupante falta de cultura en muchos de los profesionales de taller para la utilización de las nuevas tecnologías de la información aplicada a su labor diaria.

Por otra parte, debemos destacar la falta de formación y conocimiento en los nuevos profesionales que salen de los Centros de Formación Profesional, al no estar la Información Técnica incluida en su currículo formativo.

Como conclusión de lo expuesto y para finalizar esta intervención quiero mencionar aquellas actuaciones que, desde CETRAA, consideramos relevantes para lograr el objetivo común al que aspiramos todos los implicados en la seguridad vial, como son:

- Incentivar el consumo.- El aumento de la carga impositiva y el actual ambiente de desconfianza han motivado un retraimiento del mismo que conlleva un menor número de reparaciones y el acudir a talleres ilegales. Para su estímulo proponemos impulsar planes de ayudas a la reparación, como el Plan Puesta a Punto para la Reparación de Vehículos impulsado por el Gobierno de Navarra, gracias al cual los ciudadanos y las empresas pudieron beneficiarse de un chequeo gratuito de su vehículo y de hasta un 15% de subvención en la sustitución de piezas de su vehículo, hasta un máximo de 100 euros para vehículos ligeros y de 150 euros para vehículos pesados, que permitiría mantener los vehículos en un perfecto estado de seguridad, fomentar la asistencia a talleres legales, ya que sólo se cobraría la ayuda al presentarse una factura, y aumentar la recaudación tributaria, puesto que son ayudas que sólo se abonan tras el pago de una reparación que ha generado su correspondiente IVA, lo que incidiría positivamente en la seguridad vial, en el empleo y en el medio ambiente.
- Realizar campañas informativas para concienciar sobre la importancia del mantenimiento preventivo del vehículo desde la perspectiva de la seguridad vial. Conservar en buenas condiciones los sistemas mecánicos y de seguridad del vehículo, es decir neumáticos, sistema de frenos, luces, sistema de amortiguación, etc. Esto es primordial para reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias.
- Verificación por parte de la autoridad competente del estado de los vehículos y el control de haberse realizado y superado la ITV. Se debería inmovilizar el automóvil hasta el cumplimiento de dicha obligación al igual que ocurre en los casos en que se circula sin seguro.

- Exigencia de que las reparaciones para superar la segunda revisión en la ITV, tras un rechazo por un defecto grave, al igual que ocurre cuando se realiza una reforma de importancia en un vehículo, deba acreditarse con una factura donde conste el Registro Industrial del Taller que la realizó. De este modo se aseguraría que se ha realizado con la profesionalidad y las garantías adecuadas, lo que redundaría en mayor seguridad vial y ayudaría en la contra la piratería y la chapuza.
- Perseguir la reparación y venta ilegal de vehículos en la vía pública.
- Poner a disposición de los usuarios un registro on line de empresas de Talleres de Reparación del automóvil, identificados a través del registro industrial, para garantizar la profesionalidad en las reparaciones.
- Requerir la coordinación de los diferentes Ayuntamientos y Organismos con competencias en materia de Industria, Consumo, Trabajo y Seguridad Social, Hacienda y Medio Ambiente que permita tramitar de forma unitaria las denuncias contra talleres ilegales, permitiendo la clausura, aunque sea temporal, de los mismos de forma preventiva tras comprobar su falta de alta correspondiente, sin esperar a la resolución del expediente administrativo.
- Facilitar la consulta on-line del historial de los vehículos recogido en el Registro de Vehículos.
- Dotar de mayor transparencia al mercado de compra y venta, vigilando la venta de vehículos en la calle y comprobando que no pertenezcan a una misma persona u organización, que no esté dada de alta en los registros oportunos para ejercer dicha actividad, que la documentación de los mismos está en regla y el seguro en vigor y haciendo cumplir las ordenanzas municipales de venta, estacionamiento o publicidad.
- Fomentar la compra de vehículos nuevos con ayudas e incentivos por la retirada o entrega de vehículos con una antigüedad considerable.

- Facilitar desde la Administración la formación continua sectorial para el empleo, imprescindible para mejorar la cualificación y empleabilidad de los trabajadores y la competitividad de nuestras empresas.
- Incluir en el currículo formativo de los nuevos profesionales que salen de los Centros de Formación Profesional, la Información Técnica del automóvil.

Con la aportación de estas sugerencias finalizo la intervención para la que ha sido convocada la Confederación Española de Talleres de Reparación, a la que represento en este acto. Muchas gracias.

Enrique Fontán Hermida – Secretario de la Confederación Española de Talleres de Reparación de Vehículos y Afines (CETRAA).