



20 / 19

Informe de la reunión en el M^o Industria acerca del control de frenada de vehículos en las estaciones de ITV

Fecha celebración: 28.11.19 (10:00 h.)

La reunión tuvo lugar en la sede del Ministerio de Industria en Madrid, y por parte del mismo asistió la Jefa de Área de la Subdirección General de Seguridad Industrial, Dña Nuria Román . Por parte del Comité Nacional del Transporte por Carretera , junto al representante de FETRANSA , D. José Carlos López Jato , asistieron representantes de Fenadismer (Juan José Gil) y Astic (José Manuel Pardo) .

La directora, comienza informando que, si bien tienen esbozadas alternativas para valorar le frenada de los vehículos con MMA superior a 3,5 tns cuando los mismos se presenten vacíos a la ITV, de momento no tienen un método alternativo perfilado del todo. Insiste que la Directiva establece que la manera ideal de presentar los vehículos mencionados a la ITV es cargados, dado que al haber tanta diferencia entre las masas en vacío y cargados, es la única forma fiable de determinar la frenada de los mismos. No obstante, reconoce que dicho requisito puede causar problemas a los transportistas, por lo tanto, se está aplicando el método de la extrapolación, lo que precisa tomar aire del circuito de presión para llevarlo a cabo, a veces, éste método no se puede utilizar dado que puede haber circunstancias que al existir tan poca fricción, no se alcance la presión mínima exigida para extrapolar, como sería el caso, no el único, de las cabezas tractoras desacopladas.

Para este último supuesto se está intentando implementar un método llamado “equivalente”. De momento se aplica en algunas ITV de manera más o menos experimental, no obstante, no está perfilado de manera definitiva y no sabe cuando lo estará. Una vez lo esté, se incorporará al nuevo manual de ITV.

A modo de resumen, se puede decir que habrá tres métodos para valorar la frenada de los vehículos:

- ✓ Por los valores del frenómetro, aplicable a cualquier vehículo cargado.
- ✓ Por el método de extrapolación, aplicable a los vehículos en vacío.
- ✓ Por el método “equivalente”, aplicable a ciertos vehículos, por determinar, en el que el método de extrapolación no sería efectivo.

La existencia de estos tres métodos, no significa que el usuario vaya a poder escoger a la carta el método por el que haya de medirse la frenada de su vehículo, sino que se establecerán unos criterios para que se les pueda aplicar uno u otro. Se compromete a que los criterios sean lo más claros posibles.

Durante la reunión, se analiza, en términos comparativos, cuál es la situación en otros países. En general no hay casuística apreciable, si bien, se comenta que algunos de ellos, las estaciones cuentan con medios para simular una carga, lastrar los vehículos o acoplarles un semirremolque. **Por lo tanto, existe una cuarta posibilidad que permitiría presentar los vehículos vacíos a la ITV, esta posibilidad pasaría por obligar a las mismas a que estuvieran dotadas de medios de simulación de cargas, básicamente consistentes en:**



- ✓ Elementos que anclen y tiren del vehículo hacia abajo, aumentando los coeficientes de fricción.
- ✓ Elementos que permitan lastrar los vehículos.
- ✓ Elementos que se puedan acoplar a los vehículos.

La directora nos comenta que de momento no se implementarán estos sistemas dado que existe el riesgo de daño para los propios vehículos. Así mismo, se alargaría la inspección y supondría una inversión para los titulares de las estaciones.

Desde FETRANSA manifestamos que la experiencia nos está diciendo que los vehículos que son rechazados en las estaciones por la frenada, no lo son como consecuencia de un fallo en el mismo, sino que lo son por las deficiencias en los métodos establecidos para verificar la frenada de los mismos. Esto es así desde el momento en que el vehículo rechazado, sin más intervención que cargarlo, se vuelve a presentar a inspección y es declarado favorable. Esta circunstancia causa un grave trastorno al transportista toda vez que le supone una pérdida de tiempo y utilizar una mercancía que no es suya, sobre la que tiene una responsabilidad, lo mismo en lo referido a su integridad como en su plazo de entrega. Por lo tanto, si al final no se soluciona el problema con los métodos actuales, exigiremos que se doten a las ITV de los simuladores de carga pertinentes. Así mismo, exigiremos que dichos simuladores sean seguros.

Al final de la reunión se acuerda darnos un plazo de tres o cuatro meses y volver a vernos para evaluar en qué estado se encuentra la implementación del sistema llamado “equivalente”. En cualquier caso, desde FETRANSA hemos insistido en que, dado que el servicio que se nos presta supone un beneficio económico para el prestador, entendemos que debemos de exigir las inversiones necesarias por parte del mismo, a la par que se nos asegure una prestación libre de riesgos para los vehículos, sin que ello signifique renunciar a la implementación de aquellos métodos que resulten más prácticos para las empresas de transportes y que pasan, sin duda, por tener la posibilidad de presentar los vehículos vacíos a la inspección técnica.

