

INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS: ITV¹

Era una calurosa tarde de finales de mayo de 2012, de éstas que anticipan la estación estival. Rodrigo Fernández observaba desde la ventana de su oficina la larga cola de coches que aún esperaban a ser atendidos. Quedaban quince minutos escasos para las 9 de la noche, la hora inicialmente prevista para el cierre de las instalaciones. Estaba claro que, de nuevo, tendrían que quedarse haciendo horas extras.

Hacia 13 meses que ITV Seseña S.L. había abierto sus puertas con una oferta diferencial sobre la competencia: atención sin cita previa para la inspección técnica de turismos. No cabía duda de que la idea había sido todo un éxito de afluencia, aunque Rodrigo, al ver la cantidad de vehículos que esperaban y estimar la hora a la que terminarían, se preguntaba frunciendo el ceño si la situación podría acabar escapándosele de las manos.

ANTECEDENTES

La idea había surgido dos años antes cuando, ocupado por el estrés diario de su anterior trabajo, los niños y otros quehaceres cotidianos, no había dado prioridad a la carta que recibió de la Comunidad de Madrid. Esta carta le recordaba el cuarto aniversario de la compra de su vehículo y, por tanto, la necesidad de pasar su primera inspección técnica.

Con una semana de plazo para el vencimiento, había sido imposible encontrar cita en Madrid. Tuvo que pedir un día libre y conducir hasta Guadalajara para pasar el trámite a tiempo. Esta búsqueda desesperada de cita le hizo ver que había “hueco” en la capital para una nueva unidad de inspección. Rodrigo pensaba que las perspectivas para los años siguientes eran muy buenas en este sector. La dura crisis económica que

¹Caso de la División de Investigación del Instituto Internacional San Telmo, España. Preparado por los Profesores Enrique Garrido Martínez y Marisa Martínez Jiménez del Instituto Internacional San Telmo, para su uso en clase, y no como ilustración de la gestión, adecuada o inadecuada, de una situación determinada.

Copyright © Mayo 2013, Instituto Internacional San Telmo. España. Última revisión Marzo 2015.

No está permitida la reproducción, total o parcial, de este documento, ni su archivo y/o transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro o por otros medios, sin la autorización expresa y escrita del Instituto Internacional San Telmo.

Revisado: Abril 2015

atravesaba el país no hacía prever una renovación del parque de vehículos a corto plazo y los servicios de inspección serían más demandados.

Además, su excursión a Guadalajara le deparó, como única sorpresa agradable de la jornada, que las tasas de la inspección (fijadas por las comunidades autónomas) eran menores en Castilla-La Mancha que en la Comunidad de Madrid.

A partir de estas premisas elaboró su plan. Estaba seguro de que una nueva unidad de inspección técnica de vehículos, donde se atendiese sin cita previa, podría ser un éxito. Si, además, se situaba en una localidad de las provincias colindantes a Madrid, lo más próxima posible a la capital y bien comunicada, la menor cuantía de las tasas añadiría un atractivo extra a la oferta.

También pensó que la lejanía relativa añadía la ventaja de un menor precio del terreno, lo que haría más asequible la inversión inicial. Rodrigo formalizó un precontrato para la adquisición de una parcela “perfecta”, a 200 metros de la autovía A-IV. Se encontraba a 36 kilómetros del centro de la capital española, en el término municipal de Seseña (Toledo). El lugar elegido estaba muy cerca de Ciempozuelos, Valdemoro, Pinto, Parla, Fuenlabrada, Getafe o la misma Seseña, cuyos habitantes hacían un uso intensivo del coche para desplazarse a Madrid a trabajar.

Con todas estas ideas y el terreno localizado, solicitó una licencia administrativa, que le fue concedida tras varios meses de espera. En poco más de un año, Rodrigo consiguió poner en marcha su empresa, que contaba con tres líneas para inspección de turismos. Además tenía una cuarta línea acondicionada y reservada especialmente para el resto de vehículos (fundamentalmente camiones, furgonetas y motocicletas).

Rodrigo inició su actividad, sobre la premisa básica de atender sin cita previa a los conductores de turismos. Para el resto de vehículos sí debía solicitarse, lo que evitaba la generación de colas para no turismos. Lo cierto es que los conductores de estos vehículos solían ser profesionales y estaban más pendientes de los trámites administrativos. La flexibilidad no parecía ser una característica relevante para ellos.

Además de la inspección técnica de los vehículos no turismos, los mecánicos asignados a la cuarta línea también atendían otras inspecciones especiales, tales como las necesarias para reformas de importancia, transferencias de propiedad e inspecciones previas a la matriculación de vehículos (ver anexos 1 y 2).

La nave que albergaba las líneas había sido sobredimensionada para poder instalar hasta dos adicionales en caso necesario. Cada nueva línea de inspección tenía un coste de montaje de 90.000€, entre la obra necesaria para los fosos, las bancadas para los equipos y la maquinaria. Por el momento, este espacio estaba destinado al taller de pruebas especiales.

Las instalaciones se completaban con un pequeño edificio de oficinas, anexo a la nave principal, en el que se realizaban las gestiones administrativas de la inspección y donde Rodrigo tenía su despacho.

LA INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

Normativa

La Inspección Técnica de Vehículos (ITV) era un control de mantenimiento legal preventivo en el que los vehículos eran inspeccionados periódicamente por un ente certificador. Éste verificaba el cumplimiento de las normas de seguridad y emisiones contaminantes que le fuesen aplicables. Venía regulada por el Real Decreto 711/2006 de 9 de junio, en el que se establecía la periodicidad mínima con la que los vehículos debían pasar la ITV, así como situaciones extraordinarias que obligaban a acudir a la revisión (ver anexo 3).

El proceso de inspección

Cuando el cliente llegaba a las instalaciones de ITV Seseña, estacionaba el coche en el aparcamiento y se dirigía caminando hasta el edificio de oficinas, donde estaba localizada la recepción.

Allí esperaba a ser atendido por la persona responsable del servicio a turismos y, cuando le llegaba el turno, entregaba la documentación necesaria para la inspección (tarjeta de inspección técnica y permiso de circulación). A continuación, pagaba las tasas oficiales² correspondientes al tipo de vehículo que tenía que pasar la inspección. En el caso de turismos de gasolina, el importe era de 29,44 €/vehículo y, si se trataba de un turismo diésel, la tasa ascendía a 46,84 €/vehículo³.

Había una segunda persona en la zona de recepción, dedicada a las citas previas e inspecciones especiales que, cuando era necesario, ayudaba a su compañera. Aproximadamente, empleaba un 25% de su tiempo a atender a conductores de turismos.

Esta fase terminaba con la entrega al cliente de una hoja para la revisión del vehículo y la asignación a una de las líneas de inspección. En total, estos trámites se realizaban en un tiempo aproximado de dos minutos por cliente. Una vez finalizado el “papeleo”⁴, el cliente regresaba al aparcamiento, recogía el vehículo y se dirigía a la entrada de la línea que se le había asignado. Allí esperaba en cola a ser atendido.

En cada línea trabajaban seis mecánicos, organizados en dos equipos de tres personas. Cada equipo atendía un turno de trabajo. De lunes a viernes, el turno de mañana era de 7:00 a 14:00 y el turno de tarde de 14:00 a 21:00. Los sábados, sólo había turno de

² Aprobadas en la resolución del 18/01/2011 de la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Castilla-La Mancha.

³ En Madrid, la tarifa era de 39,25€ para turismos de gasolina y 54,15 € para diésel. El margen de contribución que dejaba la inspección de un vehículo era de un 48%. La proporción de vehículos diésel/gasolina, era aproximadamente 55/45.

⁴ Se conoce como papeleo a un conjunto de trámites administrativos.