

REQUERIMIENTOS Y CONDICIONES PARA POTENCIAR LA INCIDENCIA DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN LA SEGURIDAD VIAL

Fernando Mayorga Castro

Gerente General

RITEVE SyC, S.A.

Heredia, Costa Rica - Apartado 65-3006

Teléfono +506 2209-2025 - Fax +506 2209-2001

Correo electrónico ritevesyc@rtv.co.cr

RESUMEN

En todo el mundo está ampliamente demostrada la incidencia positiva de una revisión técnica de vehículos que se realice en forma obligatoria, periódica, independiente y universal. Ello se explica en que con una rtv (itv, vtv, rto u otras denominaciones similares) se genera una cultura de mantenimiento vehicular entre la población que provoca la disminución de la incidencia de las fallas mecánicas en la accidentalidad y, como es bien conocido, el origen multifactorial de todo accidente de tráfico siempre involucra en algún grado el estado mecánico de los vehículos. En el caso de Costa Rica los efectos de la rtv en la seguridad vial, la protección del ambiente, el ahorro energético y la lucha contra el robo de vehículos han sido sumamente positivos, tal y como lo muestran las cifras y estadísticas oficiales. A pesar de ello, la implantación del control vehicular por medio de una rtv (o su universalización o ampliación del ámbito de cobertura) presupone el cumplimiento de diversos requisitos y condiciones, políticos, técnicos, económicos y sociales, que pueden ser la diferencia entre una experiencia fallida y una exitosa, particularmente en países latinoamericanos en los cuales estas medidas de control –pese a su indudable beneficio para la colectividad- suelen ser percibidas como imposiciones y restricciones a la libertad individual, o como medidas que afectan a sectores sociales desposeídos. En razón de lo anterior, es fundamental procurar que la implantación de la rtv se realice de una forma estratégica, gradual y consensuada con diversos sectores sociales, efectuando una amplia y transparente divulgación de los beneficios sociales, colectivos y ambientales que produce y llevando a cabo un proceso fundamentalmente educativo y de concienciación en forma previa a su aplicación. Finalmente, se analizan algunos requerimientos para el caso de los países en los cuales ya opera una rtv periódica y obligatoria, con el fin de mantener de forma sostenida o incrementar su eficacia y beneficios.

PALABRAS CLAVE – rtv implantación requisitos

INTRODUCCIÓN

Pretende éste ser un aporte dirigido principalmente a las autoridades públicas y empresarios de países latinoamericanos que deseen potenciar los efectos positivos de la inspección obligatoria de vehículos con que ya cuenten, o bien aquellos que deseen iniciar una experiencia en este campo. Se muestra, con base en la experiencia costarricense, el aporte de esta actividad en la mejora de la calidad de vida de los habitantes, sus beneficios para el Estado y su incidencia positiva –y estrecha relación– con el fortalecimiento de la seguridad vial.

1. LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y LAS “3 E” DE LA SEGURIDAD VIAL

La revisión o inspección técnica vehicular (“rtv”) es una actividad estrechamente ligada a las “3 E” de la seguridad vial (*engineering, education, enforcement*); por ello, constituye un instrumento valioso para un efectivo fortalecimiento de la seguridad en nuestras carreteras como complemento a otras acciones, proyectos y políticas públicas.

1.1. “Engineering” – La rtv y la ingeniería

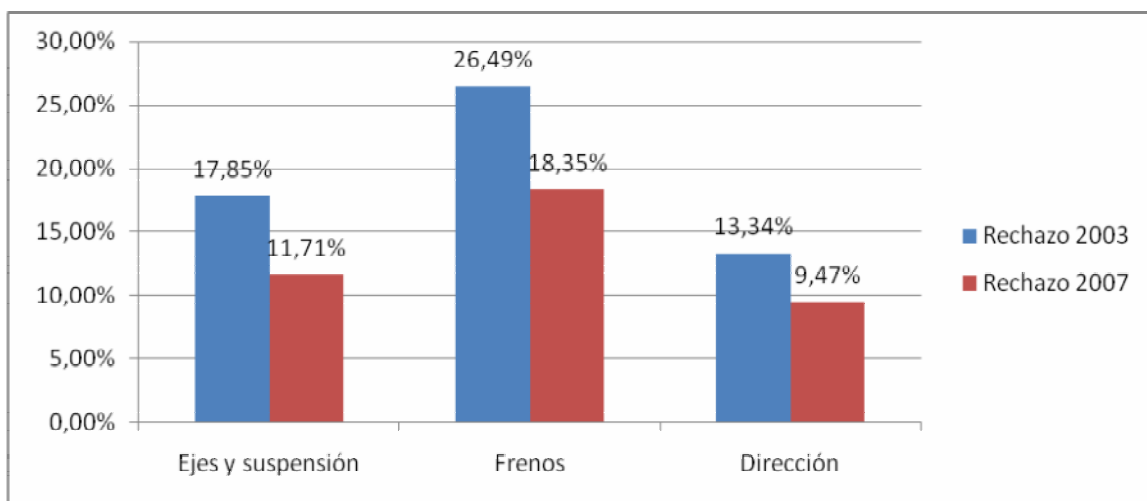
La ingeniería tiene una doble importancia en la seguridad vial; por un lado en el campo de la infraestructura vial y, por el otro, en el del diseño y construcción de vehículos. La rtv puede resultar muy útil en ambos casos, como se verá.

1.1.1. La infraestructura vial

El estado de la infraestructura vial siempre es un elemento que juega un papel importante en los accidentes de tránsito; cuando se encuentra muy deteriorada acelera el deterioro de los vehículos y hace que algunos de sus sistemas (como ejes y suspensión, dirección o frenos) puedan aumentar la probabilidad de un accidente; la rtv genera una cultura de mantenimiento vehicular más continua y profunda que permite

compensar este deterioro acelerado. En el caso de Costa Rica, que durante años ha tenido problemas graves en el estado de su infraestructura vial, la rtv ha contribuido a que los propietarios de vehículos incrementen el mantenimiento de éstos, como lo muestra el gráfico siguiente:

Gráfico No. 1 – Comparación de algunos índices de rechazo en la rtv costarricense – 2003-2007



Fuente: Departamento de Calidad – Riteve SyC

Por otra parte, cuando la infraestructura se encuentra en buenas condiciones –que posibilitan que los vehículos circulen a mayor velocidad, por ejemplo- entran en juego otros aspectos verificados por la rtv, como los de seguridad activa y pasiva, y cuyo objetivo fundamental es salvar vidas cuando se produce un accidente.

1.1.2. Los vehículos

La experiencia costarricense ha demostrado que aún cuando no existan en nuestros países (o no se hayan desarrollado debidamente) instrumentos como la homologación de vehículos, la rtv puede jugar un papel de importancia y compensar en gran parte la necesidad de una homologación, en el tanto los vehículos que ingresen al país deban

ser sometidos a una inspección cuidadosa para verificar que cumplen con la normativa vigente.

El efecto de la rtv se da principalmente mediante el rechazo de aquellos vehículos cuyas características y naturaleza constructiva no se adapte a la legislación vigente, imponiendo límites a la importación “indiscriminada” e imposibilitando que vehículos con tecnologías obsoletas continúen ingresando. En la sección 3.2.1. se insertan gráficos que demuestran el efecto de la rtv en este campo.

1.2. “Education” – La rtv y la educación

La rtv requiere de un proceso educativo a la población sobre la importancia de dar un adecuado mantenimiento a los vehículos (lo que hemos denominado “creación de una cultura de mantenimiento vehicular”), con la clara conciencia de que la propiedad de un vehículo implica también (siempre) una responsabilidad para con la sociedad.

Educar a los propietarios de vehículos sobre la importancia del mantenimiento continuo de éstos garantiza que la mayoría de los automotores se conserven en buenas condiciones en forma permanente y no solo de cara a la inspección vehicular, con una incidencia positiva en la seguridad vial.

1.3. “Enforcement” – La rtv y la coerción estatal

La coerción del Estado no se aplica únicamente mediante la aplicación de sanciones en carretera, sino que se materializa por medio de diversos controles, entre ellos el control vehicular. Contar con la mejor infraestructura y los conductores mejor educados no garantiza una supresión de los accidentes en carretera, pues en la medida en que los vehículos no reciban un adecuado mantenimiento y control, la incidencia de este factor –el vehículo- en la accidentalidad será mucho mayor en números relativos.

Adicionalmente, la existencia de la inspección vehicular obligatoria –que supone la verificación periódica de *todos* los vehículos- permite que las autoridades policiales en carretera no solamente apliquen un control sobre los *comportamientos de los conductores*, sino también que complementen su labor con un control sobre el *estado de los vehículos* y comprueben que todos portan la documentación que acredita su inspección periódica, así como que los automotores se mantengan en las condiciones adecuadas conforme han sido inspeccionados.

La existencia de este control múltiple que trasciende las conductas y se extiende a los vehículos, contribuye a generar una mayor conciencia sobre la responsabilidad social que tienen todos los conductores y usuarios de vehículos.

2. UNA EXPERIENCIA EXITOSA EN AMÉRICA LATINA: COSTA RICA

Muchas veces se piensa que la existencia de la rtv es propia de países desarrollados y ricos –como los europeos- y que pretender llevar su aplicación a países en desarrollo es poco menos que utópico, pues implicaría exigir a grandes sectores de la población que renuncien a sus medios de transporte o, para los pocos que pudieran hacerlo, que sustituyan sus vehículos por otros nuevos. Nada más alejado de la realidad. Lo que sí es cierto es que la rtv parte de una premisa: cualquiera que sea, nadie puede ni debe conducir un vehículo que implique un riesgo para la vida o integridad del resto de personas, pues en tales casos debe privar el interés colectivo sobre el derecho individual; a partir de allí se establecen ciertos límites y condiciones **mínimas** (no ideales, sino realistas) con las que todo vehículo que circule en carretera debe cumplir. Así, el caso de Costa Rica es una prueba fehaciente de que la rtv puede ser una realidad, socialmente aceptada y colectivamente beneficiosa, como se verá a continuación.

2.1. La rtv costarricense

Como antecedentes de la rtv actual, en Costa Rica existió una verificación vehicular brindada por el Estado, caracterizada por un deficiente control (no generaba información de ningún tipo para las autoridades y existía gran corrupción), amplísimas limitaciones económicas y una aplicación solo parcial (a los vehículos más antiguos), todo lo cual impidió que tuviese un efecto tangible en materia de seguridad vial y del necesario control estatal de la flota vehicular.

Posteriormente, en los años noventa, se inició una experiencia en materia de control de emisiones contaminantes, para lo cual se utilizó un modelo de autorización amplio y con bajo control. Después de un impacto inicial positivo, muy pronto los beneficios sociales de la medida se redujeron y desaparecieron; entre los factores que impidieron el éxito de la práctica se encuentran la corrupción y el conflicto de interés que se presentaba en los prestatarios del servicio, toda vez que al mismo tiempo diagnosticaban el estado de las emisiones contaminantes y realizaban las reparaciones, por lo que no se tenía certeza sobre la objetividad de los diagnósticos.

En 1998 se realizó una licitación pública internacional para la creación y funcionamiento de una red de estaciones de revisión técnica vehicular; después de un largo proceso, a mediados del 2002 inició sus operaciones la empresa Riteve SyC en un contrato pactado a diez años.

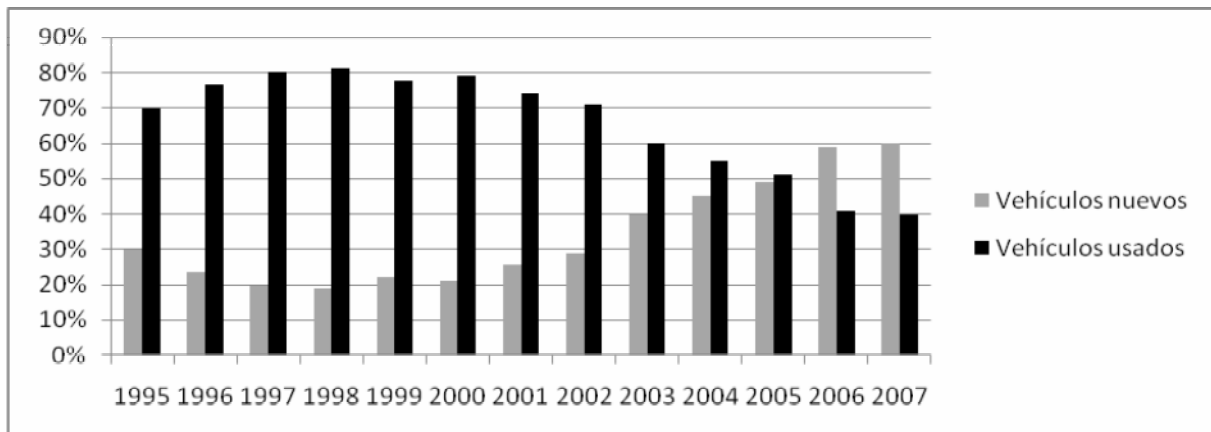
2.2. Beneficios obtenidos por el país en seis años de operación de la rtv

A casi seis años del inicio de operaciones de la revisión técnica vehicular a manos de un operador especializado e independiente, las propias autoridades públicas reconocen el impacto positivo de la medida en diversos campos, como a continuación se observa.

2.2.1. Renovación de la flota vehicular

Según estadísticas oficiales, en el año 2001 un 85% de los vehículos importados al país eran usados, con el agravante de que no se practicaba una inspección adecuada para evitar que ingresasen automotores al final de su vida útil, con tecnologías muy contaminantes o con graves problemas mecánicos. Ya a partir del 2002 en que comenzó a operar la empresa Riteve, las estadísticas oficiales al final del año mostraban que un 60% de los vehículos importados eran usados y un 40% nuevos. A continuación se muestra gráficamente ese comportamiento:

Gráfico No. 2 – Comparación de situación de los vehículos de primer ingreso en Costa Rica 1995-2007



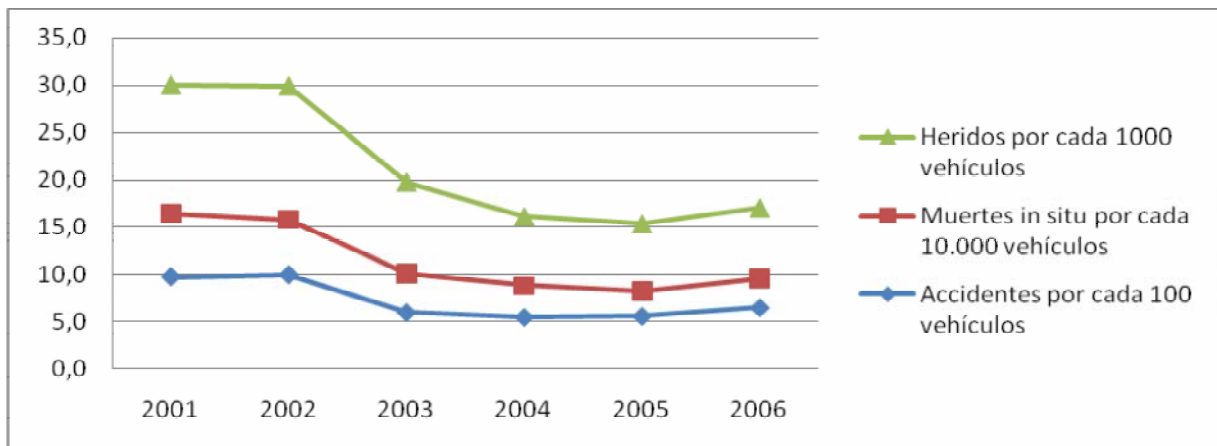
Fuentes: (1995-2000): Actualización de información parque automotor, período 1998-2000, San José, Dirección General de Energía, Ministerio del Ambiente y Energía (MINAPE), enero del 2001; (2001-2002): *Ibidem* (estimaciones); (2003-2007): Departamento de Calidad, Riteve SyC.

Esto ha implicado un cambio en las preferencias de los consumidores, además de un ahorro para el país en el mediano y largo plazo al importarse vehículos con más años de vida útil y mejor desempeño energético; adicionalmente, el estado de los vehículos usados que ingresan al país es sensiblemente mejor en la actualidad (vehículos con nueve años de antigüedad mostraban en el 2003 un 54% de rechazo en la rtv; en el 2007 su índice de rechazo había bajado a un 36%, lo que muestra que los vehículos usados que ahora se inscriben en Costa Rica vienen en mejores condiciones que años atrás).

2.2.2. Seguridad vial

En este campo, los gráficos hablan por sí solos; únicamente debe considerarse que con excepción del inicio de la rtv en el año 2002 y de la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en el 2003-2004, en el campo de la seguridad vial costarricense no ha habido otros cambios radicales o de alto impacto que expliquen los resultados que se observan (todos los cuadros están basados en estadísticas oficiales del Consejo de Seguridad Vial –COSEVI- del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica, disponibles en su página web – www.csv.go.cr -).

Gráfico No. 3 – Tasas de accidentes, heridos y muertes en sitio por vehículos en circulación – 2001-2006



Fuente: Consejo de Seguridad Vial

Es evidente que el año 2002 marcó un punto de inflexión en todas las tasas antes mostradas –cantidad de heridos y muertes en accidentes de tránsito y cantidad de accidentes-; si se considera adicionalmente que cada año han seguido ingresando al país entre 50 y 100.000 vehículos –nuevos y usados- son especialmente significativas las cifras antes expuestas.

Todo ello se explica en buena parte por el mejor mantenimiento que reciben los vehículos desde que la rtv existe; ello lo confirman los propios usuarios (UNIMER-Research International, 2007), quienes en un 87% manifiestan estar de acuerdo o muy de acuerdo en que gracias a la rtv están más pendientes del mantenimiento de su vehículo y un 74% percibe que los usuarios se preocupan más por dar mantenimiento a su vehículo. A ello se suma el que a pesar del incremento en la flota vehicular y el consecuente e inevitable incremento en la accidentalidad, un 56% está de acuerdo o muy de acuerdo en que los accidentes provocados por fallas mecánicas han disminuido gracias a la rtv y un 58% que es más seguro circular por nuestras carreteras (lo que confirman las estadísticas oficiales, que generalmente reportan como principales causas de los accidentes el licor, el exceso de velocidad o el falso adelantamiento, más que problemas mecánicos en los vehículos).

2.2.3. Protección del ambiente

Un estudio independiente realizado en el 2005 por la cooperación técnica alemana a pedido de los Ministerios de Obras Públicas y Transportes, Salud y Ambiente y Energía (Herz et al, 2005), calculó que a ese momento la rtv costarricense había logrado disminuir en unas 37.700 toneladas al año las emisiones de monóxido de carbono (CO) que iban a la atmósfera, tanto por el efecto de las reparaciones y ajustes que tuvieron que hacer los propietarios de vehículos como por la renovación de la flota vehicular y la eficiencia energética mejorada por un mejor mantenimiento vehicular. Precisamente el monóxido de carbono es una de las sustancias contaminantes con mayor incidencia en la salud de la población (Allen et al, 2005).

A pesar de que no es viable que se produzca una disminución de la contaminación del aire sino que se contenga su incremento, un 46% de los usuarios percibe que la contaminación del aire ha disminuido gracias a la rtv (UNIMER-Research International, 2008).

2.2.4. Protección de la propiedad vehicular

No es inusual que en la rtv se identifique y recupere un vehículo robado, y posteriormente sea devuelto a sus legítimos dueños gracias a la coordinación con la policía judicial y otras autoridades. No obstante, el principal impacto de la rtv se encuentra en la generación de conciencia en la población de verificar cuidadosamente los números de identificación de los vehículos que adquieren –sobre todo en el mercado de vehículos usados-.

A lo largo de seis años de labor, suman miles los vehículos que han sido rechazados en la inspección porque sus señas de identificación no coinciden con la documentación; muchos de esos casos se trata de errores originados desde la primera inscripción de los vehículos y que no habían sido detectados antes, lo que ha permitido realizar una labor de depuración y precisión de los registros públicos llevados al efecto. Otros casos obedecen a reparaciones en las cuales, en forma no intencional, se han provocado alteraciones a las señas de los vehículos, lo que ha permitido concienciar a los reparadores para tener especial cuidado al realizar reparaciones. Finalmente, miles de casos adicionales han sido referidos a las autoridades judiciales para que realicen pericias físicas y análisis con el fin de determinar si los indicios detectados constituyen efectivamente una alteración intencional de los números de VIN, chasis o motor, lo que ha permitido mejorar el control estatal en su lucha contra la delincuencia organizada de robo de vehículos.

2.2.5. Ahorro energético

El estudio –ya reseñado (Herz et al, 2005)- de la cooperación internacional alemana, realizado a petición de varios Ministerios costarricenses, estimó que para el año 2005 los ajustes realizados en los vehículos gracias a la rtv generarían un ahorro de 4,7 millones de litros de combustible, con los consecuentes beneficios para el país –por el ahorro en la factura petrolera- y para los usuarios –por el ahorro individual alcanzado-.

Este efecto no le es ajeno a los usuarios del servicio (UNIMER-Research International, 2008), que en un 86% afirma estar de acuerdo en que al dar mejor mantenimiento a sus vehículos se disminuye el consumo de combustible, algo que –por cierto- es de especial importancia en momentos en que el precio del petróleo ha alcanzado niveles nunca antes registrados.

2.2.6. Salud

En este campo hay dos vertientes principales en las cuales pueden percibirse los beneficios de la rtv y que coinciden, precisamente, con los dos componentes de la rtv (los aspectos mecánicos y el control de emisiones).

2.2.6.1. Disminución o control de accidentalidad

La Organización Mundial de la Salud (OMS, 2004) ha señalado que los accidentes en carretera se han convertido en un problema de salud pública mundial; de hecho, prevén que para el año 2020 los traumatismos provocados por accidentes de tránsito serán la tercera causa de morbilidad y lesiones en el mundo; eso provoca costos que la propia OMS estima en un rango de 1 a 1,5% del PIB. Si bien no hay estudios concretos para Costa Rica que permitan valorar la incidencia de la rtv en esta materia, es claro que el evidente impacto positivo que ha tenido la inspección vehicular en la siniestralidad en carreteras produce un ahorro de gran importancia para el país, para las aseguradoras y para los propietarios de vehículos –sin mencionar el factor humano presente en todos y cada uno de los casos, de una cuantía inestimable-.

2.2.6.2. Disminución o control de contaminación del aire

En Costa Rica, estimaciones realizadas por especialistas del Ministerio de Salud con la colaboración de la cooperación alemana (Allen et al, 2005) muestran que los costos en

salud asociados a la contaminación del aire (que en cerca de un 75% es generada por los vehículos automotores) alcanzan cifras multimillonarias para el sistema de salud costarricense (unos US\$280 millones anuales). Aunque no es posible hacer una estimación precisa del ahorro que puede generar la rtv en tales costos, es claro que si la actividad ha contribuido en un primer momento a disminuir la contaminación del aire hasta en un 10% (GTZ, 2005) y, posteriormente, a evitar que ésta siga creciendo al ritmo en que lo hacía antes de la existencia de la rtv, se evidencia que los beneficios económicos para el estado y la sociedad costarricense son cuantiosos. Si a ello sumamos los costos ahorrados por los propios usuarios del servicios (en combustible y en reparaciones, gracias a que se mantienen los vehículos en mejor estado), la suma aumenta considerablemente.

2.2.7. Protección al consumidor

Los costarricenses aprecian el aporte de la rtv desde la perspectiva de los consumidores (UNIMER-Research International, 2008). Mientras un 62% está de acuerdo o muy de acuerdo en que gracias a la rtv los talleres de reparación se han preocupado por mejorar sus equipos y su servicio, un 70% está de acuerdo o muy de acuerdo en que gracias a la rtv los consumidores están más protegidos al realizar una reparación en un taller. Por otra parte, un 56% se siente más protegido al adquirir un vehículo gracias a la existencia de la rtv, porcentaje que probablemente tienda a incrementarse conforme se consolide más la costumbre de que al adquirir un vehículo usado se le haga previamente una inspección técnica.

3. LECCIONES APRENDIDAS EN LA EXPERIENCIA COSTARRICENSE Y SUGERENCIAS PARA UNA rtv EXITOSA EN AMÉRICA LATINA

La experiencia muestra que para una exitosa implantación de la rtv son fundamentales variables como el operador, las regulaciones y el contexto social e institucional.

3.1. Los operadores

Quizás el elemento más importante para el éxito de un programa de rtv es quién preste el servicio. Por supuesto, existen sistemas en los cuales es el propio Estado –o sus instituciones- quienes brindan el servicio; no obstante, a menos que exista un régimen de contratación ágil y eficiente, la posibilidad de efectuar importantes inversiones (que no se requieran en otros campos, como infraestructura, seguridad social o educación, por ejemplo) y un régimen de empleo flexible (condiciones que en muy pocos lugares se dan), resulta más práctica y efectiva la contratación de uno o varios operadores privados, quienes efectúan la inversión necesaria a cambio de la explotación de la actividad por periodos que generalmente son de 15-20 años.

3.1.1. Organización del sistema

Si el Estado o sus instituciones no se hacen cargo del servicio de rtv, existen dos opciones básicas para que el sector privado la asuma: a) Un régimen de concesión; b) un régimen de autorización; a la vez, el de concesión puede ser en exclusividad (total o por zonas, regiones o estados) o con varios operadores; el de autorización implica no ejercer ningún control sobre el número de operadores.

En principio, la implantación de la rtv implica un proceso de aprendizaje para la Administración (principalmente en cuanto a regulación y fiscalización de la actividad) y un proceso educativo y de afianzamiento frente a la sociedad; por ello, a menos que se tenga total certeza de que el Estado cuenta con experiencia y capacidad suficiente para una fiscalización adecuada y efectiva de todos los organismos de inspección, no es recomendable que existan muchos operadores. De esta manera el proceso de adaptación normativa, la fiscalización de la actividad y la información generada pueden orientarse y controlarse de una mejor manera y con ello consolidar el programa.

Adicionalmente, un mercado “pequeño” y naciente distribuido entre varios operadores tiende a encarecer el precio del servicio, pues el inicio del programa de rtv presupone también para los operadores altos costos de inversión, formación de personal y desarrollo de sistemas internos (inspección, mantenimiento, metrología, gestión de la calidad, formación continua, etc.), los cuales no serían viables si no se asegura una cantidad mínima de inspecciones. De no lograrse esto las opciones son la quiebra de los operadores, un importante incremento en el precio o un desmejoramiento del servicio, al “ahorrar” los prestatarios del servicio en inversiones, formación y sistemas de control y gestión internos.

3.1.2. Selección del contratista

Si el sector privado asume la prestación del servicio, es indispensable que la Administración verifique en forma fehaciente la solidez financiera y la experiencia del futuro contratista o prestatario del servicio. Un operador sin experiencia o sin recursos financieros suficientes para realizar la inversión requerida, no solamente terminará arruinando su propio buen nombre, sino que afectará todo el programa de revisión técnica vehicular y hará que la población desconfíe o considere poco serias a todas las empresas que en el futuro pretendan brindar ese servicio. El inicio de la actividad es fundamental para consolidar el programa en general.

3.1.3. Independencia

La acreditación de la competencia técnica de un organismo de inspección (conforme a la norma internacional INTE-ISO/IEC 17020:2000) requiere que el organismo de inspección –como por ejemplo los que realizan rtv- demuestren independencia frente a otras empresas, personas o actividades que puedan sesgar su criterio técnico y objetividad debida. Por ello hay países –como España- donde la actividad de inspección debe ser hecha en centros especializados y por empresas cuyo única actividad sea la rtv. Por supuesto, no resulta ilógico pensar que existe conflicto de

interés si la actividad de inspección vehicular la realizan precisamente quienes reparan vehículos o quienes los fabrican o distribuyen.

De hecho, la confiabilidad de la información que genere la actividad de inspección – para el usuario y principalmente para las autoridades estatales- resulta tan importante como la buena calidad del servicio, pues dicha información debe servir como base para la adopción de políticas de Estado en materia de transporte y seguridad vial y para adaptar o ajustar la propia normativa que rige la inspección vehicular.

3.1.4. Calidad homogénea y procedimientos uniformes

Gran parte de la efectividad del programa de rtv depende de que en los distintos centros de inspección (pertenezcan a uno o a varios operadores) la calidad de la inspección y los procedimientos utilizados sean uniformes, y que los órganos de fiscalización constantemente estén efectuando visitas o auditorías para verificar que ello sea así. Todo ello presupone la existencia de sistemas de gestión de calidad debidamente certificados (ISO/IEC 9001:2000) y, de ser posible, acreditados bajo estándares internacionales (INTE-ISO/IEC 17020:2000); ello a su vez implica la existencia de mecanismos de control metrológico, de mantenimiento y de formación del personal que garanticen que un usuario recibirá un servicio similar en cualquier punto de la red, siendo básicamente idénticos los criterios, los niveles de exigencia, los equipamientos y la formación del personal. Todo ello propicia la consolidación del servicio frente a la población y genera una imagen de profesionalismo y seriedad que potencia los efectos positivos de la rtv.

3.1.5. Fiscalización estatal

Siempre y en cualquier actividad es indispensable fiscalizar a todo contratista privado, por experimentado que sea y sin importar su capacidad financiera; no hacerlo podría generar el fracaso de todo el programa, si no estuviese operando de la forma debida.

La fiscalización es importante que se realice en dos vertientes debidamente diferenciadas: la técnica, a cargo de profesionales en ingeniería y con conocimientos de la actividad de inspección y una adecuada preparación en temas como sistemas de gestión de calidad, auditoría técnica y mecánica; la administrativa y contractual, a cargo de profesionales en derecho, auditores u otros profesionales que garanticen el cumplimiento de las condiciones pactadas en los contratos, la inversión prometida, la cantidad de personal o aspectos similares.

Debe, eso sí, diferenciarse la supervisión y fiscalización del servicio, que es fundamental e indispensable, de la coadministración de la actividad por parte de algunas instituciones o funcionarios (debe respetarse la autonomía del operador dentro de los límites preestablecidos y en estricto cumplimiento del ordenamiento jurídico).

Ahora bien, si no se cuenta con posibilidades reales de ejercer una fiscalización cercana, intensa y constante, suelen dar mejores resultados los esquemas de organización de la actividad que operan con uno o muy pocos operadores (bajo régimen de concesión) que aquellos en los que se aplica un régimen de autorización, pues con el primer modelo la responsabilidad no se diluye y el operador tiene mucho más que perder en caso de que se detecte un incumplimiento, por lo que tiende a ser más cuidadoso).

3.2. Las regulaciones

En general, la actividad de rtv implica la creación de un cuerpo normativo (en Costa Rica se le denomina "Manual de la rtv") en el cual, con base en la legislación vigente en cada país, se establecen los puntos a inspeccionar, los correspondientes métodos y procedimientos de inspección y la calificación de defectos pertinente.

En ocasiones las leyes o reglamentos vigentes establecen tal cantidad de requisitos y regulaciones y unos límites tales que es ilusorio pensar que puedan aplicarse de forma inmediata; por ello, no debe caerse en el error de pretender que la totalidad de regulaciones normadas sean aplicadas en forma total y radical al iniciarse la actividad. Paralelamente, pueden detectarse aspectos de importancia que deberían ser evaluados y que no están regulados por leyes o reglamentos; en tal caso, podrían incorporarse a la inspección sin que afecten la aprobación, como un primer paso mientras puedan normarse debidamente y para generar información útil a efectos de justificar su necesidad.

En términos generales, para el inicio de un programa de rtv deben efectuarse algunos ajustes normativos, y su misma operación conduce a otras modificaciones y ajustes para propiciar la congruencia de las normas y el alcance de objetivos prioritarios en materia de seguridad vial.

3.2.1. Gradualidad

Pretender pasar casi de la “nada” a la situación “ideal” en materia de regulación y control de la flota vehicular puede ser uno de los mayores errores al implantar un programa de rtv. Países como España, con un régimen muy consolidado y de reconocido prestigio, han llevado adelante un proceso gradual de 20 o 25 años que les permite hoy tener lo que tienen; un caso como el de Bélgica, por ejemplo, es la culminación de casi 80 años desde que se instauraron los primeros controles sobre los vehículos en circulación.

Por lo anterior, tanto para el inicio de un programa de rtv como para su extensión es muy recomendable la gradualidad, de manera tal que, por un lado, los límites y exigencias se vayan haciendo más severos conforme pase el tiempo y, por el otro, los nuevos controles que se implanten cuenten con “periodos de gracia” y una adecuada información al público, para prepararlos para cuando se inicie su verificación.

3.2.2. Flexibilidad y adaptabilidad

“Nada fracasa tanto como el éxito”, decía el célebre historiador Arnold J. Toynbee. Y es que un éxito inicial puede reorientarse con suma facilidad hacia el fracaso de no tenerse el debido cuidado. Esto es especialmente cierto cuando las regulaciones de la rtv no se adaptan con la necesaria flexibilidad a las exigencias y necesidades de una sociedad en particular, o a los constantes cambios en la industria automotriz.

En tal sentido, es importante que una instancia técnica, objetiva e imparcial, distinta a los cuerpos fiscalizadores, y que considere los criterios de la o las empresas de rtv, y de diversos sectores relacionados con la industria automotriz y la seguridad vial, revise y ajuste periódicamente la reglamentación vigente para mantener el dinamismo y los resultados positivos que puede desplegar la actividad de inspección.

3.3. El contexto social e institucional

La rtv no se desarrolla en un ámbito abstracto, sino en una realidad social, política, económica, jurídica e institucional determinada que debe valorarse.

3.3.1. Los sectores sociales y empresariales

Es importante informar y crear conciencia entre los sectores sociales en los que el inicio de un programa de rtv (o su extensión) pueda generar más inquietud o rechazo (por ejemplo, agricultores, reparadores o importadores de vehículos, taxistas, transportistas, etc., e incluso sectores empresariales); de igual forma, su participación para dar forma al proyecto resulta importante. Es esencial tener la información y la claridad suficiente para exponer a cada uno de ellos cómo se beneficiarán con la rtv, así como aclarar y desmentir diversos mitos que suelen generarse en tales coyunturas. No pueden

descartarse algunas concesiones a estos grupos sociales, como por ejemplo exenciones temporales o parciales de las pruebas (conforme se explica más adelante).

3.3.2. Las instituciones involucradas

Si se realiza un programa de rtv que involucre el control de emisiones contaminantes, el control del transporte público y de la flota vehicular en general, lo más usual es que varias instituciones públicas se vean involucradas (las del campo ambiental, las de seguridad vial, las de control de tránsito, las de registros públicos, las de transporte público; municipales o nacionales). Es indispensable que exista una instancia que las reúna que permita una coordinación efectiva de esfuerzos, pues de lo contrario las propias instituciones se convierten en obstáculos para que el programa rinda beneficios a la sociedad y para que los operadores puedan hacer bien su labor.

3.3.3. Las exenciones

Es normal que al ponerse en marcha un programa de rtv se produzcan presiones por parte de sectores sociales o empresariales; es también viable y aceptable que como parte de la estrategia de implantación se admitan algunas exenciones y excepciones a la rtv. No obstante, es muy aconsejable que todas las excepciones sean *temporales y transitorias*, estableciéndose de forma clara *por qué plazo regirán y quiénes serán sujetos de ellas*. Además, es fundamental que en esta materia las excepciones no consistan en no realizar una o varias pruebas sino en que estas no impliquen el rechazo de los vehículos. Ello por cuanto si se exime de la *realización* de una prueba después es muy difícil comenzar a aplicarla; en cambio, si se realiza desde el principio (aunque sin efectos negativos para los usuarios) éstos pueden habituarse mejor y perderle el temor, pues muchos observan cómo sus vehículos cumplen o pueden cumplir con las exigencias, además de que se genera información muy útil para las autoridades con el fin de defender la necesidad de su aplicación futura.

3.4. Colofón: Complementación de la rtv

Un programa de rtv no constituye, por sí solo, la “panacea” ni la solución a los problemas en materia de seguridad vial, si bien es un paso fundamental y necesario para llegar a soluciones. Precisamente, el problema de la seguridad en las vías terrestres es complejo y requiere soluciones integrales (de la misma manera que los accidentes son casi siempre producto de varias circunstancias concurrentes); por ello, hacemos referencia a algunas de las medidas necesarias para complementar una actividad de rtv en forma exitosa.

3.4.1. Control en carretera (“enforcement”)

En el caso de Costa Rica (en general), la rtv debe verificar todos los vehículos al menos una vez al año de una forma minuciosa, pero ello no garantiza que en algunos aspectos esenciales los vehículos se mantengan bien el resto del tiempo. Por su parte, las autoridades de policía pueden ejercer una labor de control en carretera a través de todo el año, pero no pueden ni verificar todos los vehículos ni inspeccionar todos los puntos. Es necesario, entonces, complementar ambos aspectos, y realizar en forma paralela y constante ambas actividades para potenciar los beneficios de un programa de rtv; una vez consolidado un programa de rtv, el control en carretera puede dar nuevos pasos como las inspecciones que se realizan en varios países europeos (por ejemplo, Luxemburgo).

3.4.2. Infraestructura y señalización (“engineering”)

En los casos en que existan deficiencias importantes en la infraestructura vial, es importante que la población perciba señales de mejora y un claro compromiso de las autoridades en mejorar la situación; lo contrario provoca quejas contra el sistema y potencia la evasión, amén de que incrementa el precio de las reparaciones y el mantenimiento de los vehículos (con la consecuente reacción social).

3.4.3. Educación vial (“education”)

Paralelamente a educar a los propietarios de vehículos en torno a la importancia del mantenimiento periódico de estos y a los beneficios que ello les proporciona individualmente (ahorro de combustible, disminución de costos de mantenimiento, seguridad, etc.) y socialmente (control de la contaminación, seguridad vial, etc.), no puede dejarse de lado la educación vial para todos los usuarios de carretera (conductores y peatones). Para ello, los propios centros de rtv pueden y deben convertirse en centros de divulgación y distribución de materiales de educación vial y colaborar activamente en campañas y programas que incrementen la formación en este campo.

3.4.4. Impuestos, incentivos y desincentivos

Es conveniente que si se establece un programa de rtv se valoren constantemente las estadísticas generadas por el operador y se escuche a los usuarios y a diversos sectores sociales y empresariales para determinar si es necesario reducir las cargas impositivas sobre diversos repuestos o partes requeridos para cumplir con las exigencias normativas; no hacerlo no solamente implica una grave incongruencia, sino una carga adicional para los usuarios, e incrementa las probabilidades de que se rechace el sistema.

Adicionalmente la carga tributaria puede constituirse en un medio para incentivar algunas conductas y comportamientos (como por ejemplo el uso de tecnologías menos contaminantes o dispositivos de seguridad como cinturones, ABS o *air bags*), así como un desincentivo para la compra de vehículos muy antiguos o con tecnologías obsoletas que puedan generar mayor riesgo en carreteras o importantes costos de reparación y mantenimiento.

4. REFERENCIAS

Allen, P., Vargas, C., Araya, M., Navarro, L., Salas, R. 2005. **Costos en salud por la contaminación del aire**. Ministerio de Salud. S.n.e. San José, Costa Rica.

Herz, H. et al. 2005. **El Impacto Ambiental de la Revisión Técnica Vehicular: Su aporte en el control de emisiones vehiculares contaminantes**. Convenio Costarricense – Alemán de Cooperación Técnica. S.n.e. San José, Costa Rica.

Organización Mundial de la Salud (OMS). 2004. **Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito – Resumen**. Organización Mundial de la Salud. S.n.e. Ginebra, Suiza.

UNIMER-Research International. Diciembre 2007. **Estudio nacional de opinión pública sobre la revisión técnica vehicular y Riteve SyC**. San José, Costa Rica.