



Marta Carbó

Crisi econòmica i manteniment de vehicles

Per veure el vídeo sobre la influència de la crisi en el manteniment dels vehicles: infotransit.gencat.cat

Marc Castellet



“La gent ha deixat de banda el manteniment preventiu per passar al manteniment correctiu, en cas que aquest sigui necessari i, a vegades, ni això”

Joaquim Ruiz Bosch, gerent del grup Prevencontrol ITV



Carmen Carráquez

La crisi afecta el nivell de seguretat dels conductors?

Tot sembla indicar que el context socioeconòmic actual ha influït en el manteniment dels vehicles per part dels conductors i això pot tenir efectes sobre la seguretat viària. Segons dades d'un estudi de la Fundació Espanyola per a la Seguretat Viària (FESVIAL), un terç dels conductors allarguen les revisions mecàniques del seu vehicle malgrat les especificacions dels fabricants. Així mateix, un de cada tres conductors afirma que posposa el canvi preceptiu de pneumàtics. Aquests comportaments poden ocasionar que, en situacions d'emergència, el vehicle no respongui amb l'eficàcia deguda i això acabi derivant en un accident. En parlem amb **Albert Alumà**, director de l'Escola de Conducció Segura del RACC; **Celso Besolí**, president de la Federació Catalana de Tallers de Reparació d'Automòbils; i **Joaquim Ruiz Bosch**, gerent del grup Prevencontrol ITV.

Creu que la crisi ha incidit en el manteniment dels vehicles per part dels conductors?

Albert Alumà (AA): És evident que estàvem en una època en què havia millorat molt la mitjana de vida dels vehicles i el control i cura dels nostres automòbils en general, tant en l'àmbit privat com en els contractes de manteniment dels vehicles considerats d'empresa. Però en aquest moment hi ha una aturada de vendes, un nou envelliment del parc, un nou plantejament dels contractes de manteniment i evidentment en l'àmbit particular cada dia ens costa més rascar-nos la butxaca fins pels elements més bàsics i més importants de cara a la seguretat dels nostres vehicles.

Celso Besolí (CB): La crisi ens afecta a tots i el manteniment dels vehicles és un dels primers estalvis que l'usuari retalla. L'automòbil s'està fent servir bastant menys i això influeix en la feina que els tallers estàvem acostumats a fer i que en aquests moments no tenim. El vehicle circula menys i això fa que s'ajorni bastant més el manteniment. Els usuaris sovint deixen de fer el que cal. Sembla que la idea del conductor és que si no força el vehicle pot aguantar sense risc d'avaries. Però s'ha de conscienciar l'usuari que el vehicle necessita un mante-

niment com a mínim d'un cop a l'any: que no es faci servir el vehicle no significa que el manteniment s'hagi d'ajornar perquè un vehicle parat pot tenir més problemes que no circulant. És aconsellable i s'ha d'insistir als conductors que el manteniment anual és una necessitat per tenir el vehicle en les condicions òptimes per circular.

Joaquim Ruiz Bosch (JRB): Sense cap mena de dubte la gent va justa i en ocasions prioritza altres despeses per sobre del manteniment del seu vehicle. Les dades així ho confirmen i en aquest sentit hi ha hagut un augment d'incidències a l'hora de passar la ITV. La gent s'espera més a l'hora de canviar els pneumàtics, canviar les pastilles de fre, etc., i això va en detriment de la seguretat viària, per desgràcia. A més, les dades ens diuen que la gent ha deixat de banda el manteniment preventiu per passar al manteniment correctiu, en cas que aquest sigui necessari i, a vegades, ni això. En un any s'ha doblat el nombre de vehicles que, havent sortit amb la inspecció desfavorable, no tornen a venir a l'estació. Aquests vehicles, per tant, circulen suposadament sense reparar, posant en perill la resta de vehicles. També està augmentant el percentatge de vehicles que no passen la ITV, que ja és del 12%.

Des del punt de vista de la seguretat, quins són els punts més febles del vehicle en cas de manca de manteniment?

AA: Hi ha dos elements dels quals hauríem de tenir especial cura i que potser són els que més ens costen. El primer són els pneumàtics, per descomptat, i l'altre és l'estat dels plàstics dels llums, retrovisors, petits cops, etc. Del manteniment d'aquests elements sovint se'n prescindeix. Però el tema que més em preocupa no és només l'estat del vehicle sinó l'actitud actual de la gent al volant que, pel que veiem amb la pujada d'accidents, indica que estem conduint amb un greu estat de nervis que no porta enlloc.

CB: Tots els factors de seguretat (frens, llums, etc.) tenen necessitat de revisió periòdica i més segons els quilòmetres que faci el vehicle. Però també hi ha uns altres elements (bateria, sistema elèctric, etc.) que tenen relació directa amb les avaries i en segons quins casos poden influir en la seguretat viària, tant pròpia com de la resta d'usuaris. En el cas dels pneumàtics, se n'ha de vigilar l'estat, el desgast, etc., i, a l'hora de canviar-los, no passar d'una data màxima en què han perdut l'elasticitat i adherència que els fan segurs. Els pneumàtics són un punt importantíssim del vehicle i com a màxim cada dos mesos s'haurien de revisar les pressions i el dibuix de la coberta. A més, ara que els vehicles s'usen més anys cal atendre més qüestions com la revisió d'olis, filtres, etc., que poden afectar el motor i molts dels seus sistemes relacionats.

JRB: És important diferenciar entre seguretat activa, on trobem un percentatge elevat de defectes greus en el sistema de frens i en els pneumàtics; i seguretat passiva, on trobem el sistema d'enllumenat i el de senyalització com els elements on els defectes greus són més nombrosos. Però, sobretot, el punt més important són els pneumàtics: són l'únic contacte que té el nostre vehicle amb la carretera.

Quin impacte pot tenir aquest fet sobre la seguretat dels vehicles i, en conseqüència, sobre la seguretat viària?

AA: En el cas dels pneumàtics, si hi ha un xàfec, perds l'adherència de cop i, per tant, la trompada pot ser important. El pneumàtic és menys capaç d'evacuar l'aigua acumulada a la via i el fenomen de l'hidroplanatge es dona més fàcilment. També en relació amb el mal estat dels pneumàtics hi pot haver un problema de precisió en els revolts. Fixeu-vos que actualment hi ha molts xocs frontals: hi pot haver una invasió del carril contrari perquè vas distret i potser quan te n'adones i vols rectificar, el pneumàtic no

et permet tornar a entrar. El conductor està intentant passar com pot i no s'adona dels perills que pot comportar una manca de manteniment perquè si en fos més conscient posaria més atenció al fet que el control rutinari del vehicle és important i en aquest moment l'estem deixant de banda. Actualment, en qualsevol desplaçament de 30 o 40 quilòmetres trobes un cotxe avariament: són cotxes que podries portar al costat i que no estaven preparats per arribar a la seva destinació, cotxes mal mantinguts que han dit prou i que, a part de suposar un destorb per al trànsit, demostren que estem aprofitant fins al límit coses que hauríem de canviar.

CB: És un tema d'actitud del conductor, que ha de tenir cura del vehicle per la seva seguretat i la dels altres: els conductors van amb una màquina que han de conèixer perquè hi van ells i la seva família i han de ser conscients que s'ha de cuidar. La manca de manteniment és causa d'avaries. L'impacte d'això és més alt del que ens podem permetre i no sembla que hi hagi estudis clars sobre el tema, però el cert és que un vehicle que falla en algun component, a part d'embussar la via, atrau l'atenció de la resta de conductors sobre l'avaria: deixen d'estar atents a altres àmbits de la conducció. En aquest sentit cal recordar que més del 60% d'accidents són per manca d'atenció del conductor.

JRB: L'impacte s'està veient ja en aquest augment de víctimes mortals a les carreteres catalanes. Diferenciant novament entre seguretat activa i passiva, quan parlem de seguretat activa, un defecte de frens o de pneumàtics pot ser causa directa d'accident o pot agreujar un accident provocat per altres causes. Si has de frenar i el sistema respon, potser evites l'accident o almenys podrà tenir conseqüències menors. Però si el sistema no respon, els efectes poden ser ben diferents. Quan parlem de seguretat passiva, el fet que no funcionin els llums d'estop pot causar directament una col·lisió posterior. Igualment passa si no funciona algun intermitent o si els fars enlluernen els conductors que vénen en sentit contrari. Hem de tenir en compte que s'està envellint el parc d'automòbils. Avui en dia, hi ha un 53% de vehicles que tenen més de deu anys i la tendència és a l'alça pels motius que tots sabem. Penseu que l'any 2007 aquest percentatge era del 36%, així que està pujant d'una forma preocupant. Això provocarà un increment progressiu quant a defectes i contaminació atmosfèrica.



“El conductor està intentant passar com pot i no s'adona dels perills que pot comportar una manca de manteniment”

Albert Alumà, director de l'Escola de Conducció Segura del RACC



“S'ha de conscienciar l'usuari que el vehicle necessita un manteniment com a mínim d'un cop a l'any: que no es faci servir el vehicle no significa que s'hagi d'ajornar”

Celso Besolí, president de la Federació Catalana de Tallers de Reparació d'Automòbils