



EMPRESA DE REVISIÓN TÉCNICA AUTOMOTOR

Desaprobar ya las irregularidades en el “somatón”

MAYLIN GUERRERO OCAÑA

LOS CENTROS de la Empresa de Revisión Técnica Automotor del Ministerio de Transporte, conocida antes como FICAV (Fondo para la Inversión, Conservación y Administración de Vías), funcionan desde mediados de los noventa para verificar un conjunto de normas técnicas en los equipos automotores de personas naturales y jurídicas, cuyo cumplimiento minimizan las posibilidades de accidentes de tránsito.

Durante la inspección, que se realiza en el turno asignado previamente al cliente, los inspectores revisan el vehículo con el apoyo de equipos especializados, si los tiene la unidad, y enfatizan en los dos elementos decisivos de la seguridad vial: los frenos y la dirección.

Los parámetros que se miden, aseguró a **Granma** Dulce María Ruiz Bigñotte, directora general de la empresa, tienen los niveles de exigencia necesarios para evitar los percances en la vía, y “están adecuados al parque vehicular del país, que sabemos se encuentra muy envejecido, y al estado de las calles, que no es el mejor”.

Al final de la comprobación, los resultados determinados por la tecnología se plasman de manera automática en una planilla, que el inspector debe completar basándose en el análisis visual de los restantes elementos. Si el vehículo aprueba, se le otorga la tarjeta y el distintivo de la revisión técnica, que debe portar en un lugar visible; si es descalificado, no puede continuar circulando hasta que sea aprobado en una nueva inspección.

En caso de que el usuario no esté de acuerdo con los resultados de la revisión realizada, tiene el derecho de pedir un análisis de la misma, que estaría a cargo de una comisión integrada por el director del centro y otros especialistas.

DOS VERSIONES: UN PROBLEMA

Asistir a las unidades de la Empresa de Revisión Técnica Automotor (ERTA) constituye un “trago amargo” para numerosos conductores, según criterios recogidos por **Granma** en la capital. Algunos afirmaron que en esas unidades, conoci-

das popularmente como “somatón”, se originan con frecuencia irregularidades en el proceso de inspección.

Por los servicios que ofrece la ERTA, los propietarios de vehículos ligeros deben abonar 31 pesos en moneda nacional, mientras que para los equipos pesados el importe es de 44 pesos. Sin embargo, no pocos capitalinos alegaron que, para recibir el certificado de aprobación, tienen que pagar por encima del costo de la inspección una “multa” que oscila, según los choferes consultados, entre los 10 y 50 CUC, en dependencia del tipo de vehículo y su estado técnico.

Las “mordidas” son fuertes, señaló un porteador privado de la ruta La Habana-Alamar y propietario de un vehículo con más de 50 años de explotación. “Cuando pasé la inspección llevé conmigo 40 CUC. Si no damos ese dinero nos desaprueban y no podemos seguir circulando, lo que significa dejar de trabajar”, acotó.

Mientras, un técnico de transporte de una de las UEB-OBE de la Empresa Eléctrica de La Habana dijo que para los vehículos de las entidades estatales “pasar el somatón” era muy difícil, porque por lo general poseen muchos años de explotación y están afectados por la carencia de piezas y accesorios necesarios para mantenerlos en buen estado técnico. “Por eso algunos choferes tratan de hacer arreglos en la planta, con apoyo de los tramitadores, para aprobar la revisión”.

Joan Manuel Acosta, Rodney Bosque, Michel Amador y Arquímedes Delgado fueron los inspectores con los que conversó este diario durante su visita a la entidad capitalina, ubicada en la avenida de Rancho Boyeros. Sin estar ajenos al estado de opinión de muchos de los clientes, afirmaron que nunca habían violado el procedimiento de inspección técnica, ni tenían constancia de que alguien lo hiciera en la entidad, aunque señalaron que diariamente reciben “ofertas” por parte de los clientes.

“Estamos conscientes del peligro que significa aprobar un vehículo con desperfectos técnicos”, dijo Michel Amador, jefe de la nave que inspecciona los equipos pesados.



Aunque parte del sistema de revisión es automatizado, esto no impide que se produzcan violaciones en el procedimiento de inspección técnica. FOTO: OTMARO RODRÍGUEZ

VÁLIDAS, PERO INEFICIENTES LAS ACCIONES DE CONTROL

Dulce María Ruiz Bigñotte, directora general de la ERTA, señaló que el centro de revisión técnica automotor de La Habana, ubicado en la avenida de Rancho Boyeros, es el que históricamente ha presentado el grueso de las irregularidades.

Adriana Zorzano López, su directora, y los secretarios del Partido y del Sindicato de la unidad, Orestes Reyes García y Rafael Abeijón León, respectivamente, reconocieron que el centro no está exento de las irregularidades y aseguraron que hacen todo lo posible para evitarlas.

Entre las acciones implementadas mencionaron las charlas con los clientes, los análisis sistemáticos de los vehículos aprobados, los desaprobados y los defectos técnicos obtenidos por cada inspector en reuniones semanales con el personal de línea, en los matutinos con los trabajadores y en los consejos de dirección; así como la estrecha vinculación con los cuerpos de inspectores.

El trabajador que se detecte que haya incurrido en ellas, destacó Ruiz Bigñotte, es separado inmediatamente del puesto de trabajo.

No obstante, —según valoraciones de la Comisión para la Atención a los Servicios de la Asamblea Nacional del Poder Popular, a partir de los resultados de las acciones de control de los diputados a entidades del Transporte durante el segundo semestre del 2011— aún se “capturan” en la vía porteadores privados y conductores profesionales que burlan la revisión técnica utilizando mecanismos como el soborno al personal de línea, a policías y a inspectores del transporte; piden piezas y accesorios prestados a otros conductores para pasar el “somatón” y luego de aprobar los devuelven; y otros que por su sutileza resultan difíciles de probar, pero que continúan afectando la seguridad vial.

HECHOS QUE HABLAN POR SÍ SOLOS

El lamentable accidente de tránsito

ocurrido el pasado 11 de enero en el municipio agramontino de Florida —reflejado en este diario en la edición del 14 de febrero— entre un camión que cargaba un contenedor y una guagua llena de pasajeros, adscrita falsamente a la Empresa de Ómnibus Urbanos de la capital, reveló la fragilidad de los mecanismos de control y la actitud irresponsable de funcionarios que no cumplen las normas en los centros de revisión técnica automotor.

Las investigaciones de las autoridades develaron, entre otras infracciones, que el camión registrado con un motor marca Pegaso en la circulación, en realidad poseía uno Fiat; y que el número de la pegatina del certificado de revisión técnica no se correspondía con el de los papeles consignados.

Por otra parte, las ilegalidades en torno al remolque empleado por el camionero enjuician a la unidad de revisión técnica de Sancti Spiritus, pues fue inscrito con la documentación original de otro perteneciente a la Empresa de Transporte Automotor del extinto Ministerio del Azúcar, que fue dado de baja desde el 2006. Además, su revisión técnica tiene fecha 13 de enero del 2012, dos días después del accidente.

Según certificaron la Comisión del MITRANS y el peritaje técnico mecánico del laboratorio de criminalística, el ómnibus tampoco estaba apto para circular, pues poseía un significativo desgaste del sistema de dirección que, unido a las adaptaciones realizadas, lo convirtieron en un peligro potencial en la vía.

Pese a estos serios desperfectos, el vehículo fue aprobado en el “somatón” en diciembre del 2011. Los inspectores “no detectaron” que se trataba de una guagua Pegaso en lugar de una Scania como indicaban las planillas.

Estos falsos dictámenes, más allá de probar la existencia de un grave problema que afecta a la seguridad vial, confirman sobre todo la ineficiencia o pasividad en las acciones de control para desaprobar, de una vez y por todas, las irregularidades en el “somatón”.