



EVOLUÇÃO NO RIGOR DAS AVALIAÇÕES E NO CONTACTO COM OS CLIENTES

CONTRIBUTOS PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

As Inspeções Periódicas Obrigatórias há muito que entraram nos hábitos dos automobilistas portugueses e, com uma aposta num trabalho rigoroso e na melhoria do contacto com o cliente, ultrapassaram a má imagem que chegaram a ter. Agora é um setor que tem contribuído indiscutivelmente para o aumento da segurança nas nossas estradas!

TEXTO SÉRGIO VEIGA

O ano de 2017 foi de sentimentos mistos para o setor das inspeções automóvel. Por um lado, houve um claro aumento da credibilidade junto da opinião pública, pela percepção da evolução do rigor do trabalho da generalidade dos operadores. Por outro, instalou-se uma certa preocupação no setor com a abertura ao aparecimento de mais operadores que poderão destabilizar o equilíbrio financeiro já existente, podendo, no limite, fazer perigar a tal imagem de rigor que tanto custou a conquistar, em mais de duas décadas. Ao longo dos últimos cinco anos os números têm registado uma evolução positiva, com a redução de reprovações, tanto em percentagem como em número absoluto de viaturas, face a uma crescente amostragem de veículos sujeitos a inspeção: segundo o relatório do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, em 2013 chumbaram 675.480 dos 5,603 milhões de veículos inspecionados (12,1%), enquanto em 2016 o número baixou para 614.157 num universo de 5,805 milhões de viaturas verificadas (10,58%). Não havendo ainda números definitivos, as es-

timativas do presidente da ANCIA (Associação Nacional de Centros de Inspeção Automóvel), Paulo Areal, apontam para a taxa de 10% de reprovações, num total já próximo dos seis milhões de veículos inspecionados. Ao fim de mais de duas décadas a conviver com a regulamentação das Inspeções Periódicas Obrigatórias, os automobilistas portugueses criaram o hábito de manter os seus veículos em condições de circular em segurança, mesmo que a idade média do parque automóvel tenha aumentado. Ou, pelo menos, ganharam a prática de os colocar em bom estado antes de os levarem à inspeção o que, de forma pragmática, acaba por significar o mesmo, já que os automóveis ficarão sempre em melhores condições do que estariam antes. Ou seja, as IPO foram um bem para garantir uma maior segurança rodoviária porque, seja pela via da pedagogia, seja pela da persuasão um pouco mais... forçada, atingiram a finalidade de aumentar os níveis de segurança do parque rolante nas nossas estradas. Mas não deixa de ser curioso – e até aparentemente paradoxal – que a principal causa de reprovação (mais de 30% dos casos) sejam as luzes ou outros equipamentos elétricos que até serão dos mais fáceis de verificar pelo próprio

proprietário do veículo antes de ir à inspeção... Direcção, suspensão e pneus e o quadro são as outras principais causas de reprovação. O quadro que nos é traçado pelo presidente da ANCIA, Paulo Areal, e pelo diretor de Marketing da Controlauto, João Pedro Vaqueiro, nas páginas que se seguem, mostra-nos um setor na sua plena maturidade, tendo conseguido já ultrapassar a má imagem que, a certa altura, chegou a ter junto da opinião pública. O rigor do trabalho dos centros de inspeção e a melhor formação dos seus funcionários, em particular no que respeita ao contacto direto com os clientes, contribuiu em grande parte para essa evolução. Agora aproxima-se novo desafio com a aguardada regulamentação, por parte do Governo, da obrigatoriedade das Inspeções Periódicas para motociclos acima de 250 cc. Grande parte dos centros de inspeção antecipou a medida, estando já equipados para avançarem com as avaliações daqueles veículos de duas rodas que, em 2018, pagarão cerca de metade (12,72 €) do preço da inspeção de um veículo ligeiro de passageiros (25,27 €). Medida que criou alguma celeuma entre “motards” mas que acabará, certamente, por se tornar pacífica se se mantiverem os padrões de qualidade apresentados até aqui. /

PAULO AREAL, PRESIDENTE DA ANCIA

“ESTE SETOR TUDO FEZ PARA DIMINUIR RISCOS DOS VEÍCULOS”

O aumento da sinistralidade rodoviária verificado em 2017 tem de encontrar as suas causas noutra ponto que não nas condições do parque automóvel circulante. Paulo Areal, presidente da ANCIA, garante que os Centros de Inspeções tudo fizeram para que os veículos em circulação nas estradas nacionais estivessem nas melhores condições, realçando a melhoria em rigor e credibilidade do setor

Os centros de inspeção automóvel deram, no geral, um passo em frente, ao longo de 2017, a nível de rigor e credibilidade e mostram-se já preparados para os desafios que aí vêm, nomeadamente

os das novas tecnologias e da mobilidade elétrica. Quem o diz é Paulo Areal, presidente da ANCIA (Associação Nacional de Centros de Inspeção Automóvel) que, no entanto, reconhece na proliferação exagerada de centros de inspeção, um potencial risco para a qualidade do serviço prestado.

Se, por um lado, Paulo Areal se congratula pela ligeira redução do número de reprovações de veículos, por outro não deixa de realçar o facto de os motivos para os “chumbos” continuarem a ser quase sempre os mesmos... E defende um controlo mais rigoroso das emissões de gases

poluentes, embora ressalve que tal está ainda dependente de alterações legais.

Quando conversámos, há pouco mais de um ano, dizia que “as inspeções em Portugal são exigentes e credíveis, mas temos de torná-las ainda mais rigorosas”. Desde então entraram no setor novos “players”. Que balanço faz? O objetivo que referiu está a ser alcançado? O País está hoje coberto por uma rede de centros de inspeção devidamente apetrechada e claramente comprometida com um serviço de qualidade técnica, ao serviço da segurança rodoviária. Os centros de inspeção têm cumprido com as suas obrigações, quer no que respeita à realização das inspeções técnicas aos veículos, quer no que toca ao cumprimento dos requisitos técnicos impostos pelo Estado. Por isso, podemos afirmar que, em matéria de rigor e credibilidade, fizemos um caminho muito positivo, sem prejuízo de haver sempre espaço para melhoria.

Os números de 2017 mostram um aumento da sinistralidade. Pode assegurar que o setor fez o que estava ao seu alcance para não contribuir para este dado?

O setor das inspeções técnicas está absolutamente consciente de ter feito tudo o que estava ao seu alcance para diminuir o risco técnico das viaturas em circulação nas estradas portuguesas. O aumento da sinistralidade verificado em 2017 é uma tragédia, porque representa a perda de vidas e também porque é uma inversão da evolução positiva que foi sendo conseguida nos últimos anos.



O ESTADO AUTORIZOU A ABERTURA DE NOVOS CENTROS, MUITO PARA ALÉM DAQUILO DE QUE O UTENTE NECESSITA, O QUE PODERÁ GERAR DIFICULDADES VÁRIAS

A explicação para o fenómeno terá alguma complexidade, mas parece ser evidente uma assustadora tendência para o aumento do número de mortos e feridos graves na classe dos ciclomotores e motociclos. Entretanto, o Governo anunciou várias medidas, algumas das quais já estão nas leis há vários anos, que esperamos venham a inverter esta tendência.

Ainda em 2017, a entrada de novos “players” e o aumento do número de centros deu origem a algo muito visível: há centros de inspeção a abrir nas traseiras ou ao lado de outros

que desenvolvem a mesma atividade. Isto não é perigoso?

Enquanto associação do setor, a ANCIA tem defendido que o Estado veio autorizar, através da lei nº 11/2011, alterada pelo Decreto Lei nº 26/2013, a abertura de novos centros muito para além daquilo de que o utente necessita deste setor de atividade, o que irá gerar dificuldades de várias ordens, nomeadamente, no controlo dos sistemas e na qualidade das inspeções. Temos sido muito claros com os reguladores: consideramos crítico para o País que sejam postas em causa as condições de equi-

