

Certificación militar de vehículos terrestres



Manfredo Monforte Moreno
Dr. Ingeniero de Armamento
Academia de las Ciencias y las Artes Militares
Sección de Prospectiva de la Tecnología Militar

La certificación es la obtención de un documento en el que se da por verdadera una cosa con base en evidencias objetivas. Normalmente, es un escrito oficial que da fe de que algo se adecua a una norma o a una verificación de tercera parte. Así, la aeronavegabilidad es una medida de la capacidad que tiene una aeronave para operar en condiciones seguras en un entorno definido. Esta capacidad se encuentra reflejada en el certificado de aeronavegabilidad, otorgado por la autoridad de aviación competente de cada país. Del mismo modo, la navegabilidad da fe de que un buque es capaz de surcar los mares sea en superficie o bajo las aguas, en el caso de submarinos, en condiciones seguras tanto propias como para el resto de los navegantes.

Para los vehículos terrestres quien certifica su capacidad de circular con seguridad por nuestras carreteras es la Ficha Técnica que expide el Ministerio de Industria, que se basa para su emisión en informes y ensayos de organismos acreditados, como INSIA, LCOE, INTA, etc. Esta exigencia es aplicable tanto a vehículos autopropulsados como a toda clase de remolques, incluso a las piezas de Artillería.

La ficha técnica tiene más utilidades de lo que parece. No sólo contiene todas las características del vehículo o remolque, sino que es parte implicada en las inspecciones de la ITV. Además, desde 2015, ha pasado a ser electrónica para nuevas matriculaciones.

La ficha técnica o tarjeta de ITV es un documento oficial timbrado en papel verde que incorpora toda la información técnica de un vehículo, incluye todas las modificaciones que hayan podido alterar las características que venían de serie en el vehículo y contiene el resultado de todas las inspecciones de la ITV. No sólo encontramos toda la información necesaria para identificar el vehículo (todas las características que sirven para identificarlo: marca y modelo, número de bastidor, potencia, cilindrada, peso, tara del conjunto, número de plazas, matrícula...) sino también para conseguir identificar los recambios correctos para poder sustituir piezas originales y elegir correctamente equivalencias y homologaciones. Por ejemplo, si necesitamos cambiar un neumático, en la ficha técnica encontraremos información sobre el tamaño y el tipo de neumático que le corresponde y las opciones de neumáticos válidas para su homologación. Todas las modificaciones que realicemos deben tener en cuenta las especificaciones que se reflejan en la ficha técnica para no poner en riesgo la seguridad del vehículo y cumplir con la normativa.

La tarjeta de la ITV dispone de mucha información para el conductor. La conocida ficha verde cuenta con más de cincuenta campos, entre ellos, información sobre el fabricante, datos técnicos del vehículo y posibles modificaciones efectuadas. Entre los datos principales destaca la matriculación, marca y modelo del coche, número de bastidor, datos relacionados con el peso máximo que podemos cargar como la MMA o la MMTA, tipo de combustible, cilindrada y potencia, número de plazas, el tipo de neumático recomendado por el fabricante, altura, anchura y distancia entre los ejes. Es en el reverso de la tarjeta de inspección técnica donde encontraremos, además, una descripción de los diferentes campos junto con una cuadrícula que cumplimentarán las estaciones de ITV cuando el vehículo pase las inspecciones técnicas correspondientes.

Desde el 11 de noviembre de 2015, todos los turismos, camiones y furgonetas que se matriculan en España están obligados a tener la tarjeta de la ITV en soporte electrónico. Los militares también. La ITV nació como una medida para evitar fraudes y ahorrar costes y tiempo a la hora de matricular un vehículo nuevo. Antes, una vez que el organismo

competente del Ministerio de Industria daba el visto bueno para la matriculación de un vehículo a petición del fabricante, se procedía a la impresión de la tarjeta en formato papel (algo de lo que se ocupaba el fabricante), para enviarla posteriormente al concesionario. Cuando finalmente un cliente compraba un vehículo, las tarjetas debían ser enviadas hasta la Dirección General de Tráfico para finalizar la matriculación donde se realizaban copias para distribuir las entre las diferentes administraciones que pudieran necesitarlas. Modificar algún dato erróneo suponía el mismo proceso.

La tarjeta ITV electrónica agiliza los trámites de matriculación y establece un sistema de control que evita irregularidades en la matriculación de los vehículos. Las tarjetas de ITV electrónicas contienen la misma información que las fichas técnicas tradicionales e incluye el Número de Identificación del Vehículo (NIVE). Este número formado por 32 dígitos es único para cada vehículo y evita que se produzcan problemas derivados de la duplicación del número de bastidor, que ocurren con la utilización del sistema físico de la tarjeta ITV. Para el consumidor también supone una ventaja porque ya no existe la posibilidad de perder el documento.



En el caso de los vehículos militares, exceptuando aquéllos que pueden considerarse vehículos especiales, como es el caso general de los de cadena (carros de combate, vehículos tipo Pizarro, Transportes Oruga Acorazados -TOA,s.-, etc.), el resto de vehículos militares circulan por nuestras carreteras en concurrencia con el resto de

usuarios. La diferencia es que los vehículos militares que comparten vías de comunicación presentan una serie de características distintivas que los hacen especiales, desde la carencia de barras anti empotramiento (preceptivos en todos los vehículos pesados), a los sistemas anti explosión, antenas de comunicaciones en el exterior, luces de guerra, equipos de protección NBQ, etc., así como sistemas de protección balística que condicionan la

geometría de los cinturones de seguridad o la visibilidad del conductor, con jefes de vehículos y armamento «asomados» al exterior de sus techos.

En muchas ocasiones, este tipo de vehículos, insisto en que comparten la vía pública con otros usuarios, no cumplen la normativa exigible a los vehículos civiles, por lo que demasiado a menudo el Ministerio de Defensa solicita la exención del cumplimiento de algunos requisitos técnicos «civiles» al de Industria, que suele acceder a la misma. La pregunta es por qué mientras para las aeronaves y los buques el Ministerio de Defensa es tan restrictivo y cuidadoso, para los vehículos terrestres la misma Administración parece laxa en el cumplimiento de la normativa que sí exige al resto de los usuarios. Se trata de la seguridad de nuestros militares...y de los compatriotas que comparten las vías con ellos.

Efectivamente, no existen normas contra las que certificar el cumplimiento de las especificidades de los vehículos militares, pero es un hecho que un vehículo que sale de fábrica con todas «las bendiciones» y la ITV pasada, cuando se adapta a la misión militar que debe cumplir, puede dejar de ser apto para la circulación por carretera. Hay múltiples ejemplos tanto en las Fuerzas Armadas como en la UME. Las modificaciones sustanciales de los vehículos, una vez recepcionados, implican cambios en la distribución de las masas que soporta cada eje, e incluso cambios en el volumen del vehículo tras la adición de antenas y otros dispositivos necesarios para el cumplimiento de la misión asignada. Y este proceso se realiza sin que nadie certifique la bondad y adecuación de dichos cambios.

Hace años que vengo luchando porque el Ministerio de Defensa se implique en la cuestión, primero como Jefe de Ingeniería del Ejército, después como responsable de la certificación de vehículos civiles en el INTA, donde se ensayaron automóviles como el SEAT Ateca y otros. Y es que el hecho de solicitar exenciones sólo es un parche que en ningún caso garantiza la seguridad de los ocupantes del vehículo militar. Podría poner muchos ejemplos para explicar la situación de desprotección de nuestros soldados en caso de accidente, pero nunca he encontrado una interlocución apropiada en Defensa. Si este artículo logra concienciar a los responsables del Departamento, su fin estaría cumplido.

La carencia de una normativa militar se hace más crítica si cabe por la llegada de los UGV, vehículos terrestres no tripulados con capacidad de portar armamento ofensivo y defensivo.



El hecho de que el Ministerio de Defensa, en materia de Armamento y Material, haya sufrido un proceso de profunda «destecnificación» en favor de la función de contratación, con una pérdida palpable del papel de los ingenieros militares en los procesos de obtención, no es más que un síntoma más de la deriva que el Ministerio de Defensa, con unos presupuestos claramente insuficientes, se ha visto obligado a acometer con el fin de

«sobrevivir» a una inversión que excede con dificultad el 0,9 % del PIB, menos de la mitad de lo que invierten nuestros socios de la OTAN.

Por último, comentar que en España manejamos un presupuesto insuficiente para las misiones asignadas a las FAS y UME, y que existen profundas carencias en cuanto a ingeniería en los procesos de obtención. Basta echar un vistazo a los proyectos punteros como el S80, el 8x8 o los retrasos crónicos en infinidad de programas, entre ellos el avión de combate o el de transporte. Falta método y faltan metodólogos. No todos servimos para todo.