



Taller Regional sobre los Vehículos más seguros para América Latina

Patrocinado por el Enviado Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial

Resumen de ambas jornadas y pasos a seguir

P1. Los delegados nacionales y representantes de la UNECE y CEPAL, valoran el encuentro realizado ya que representa un seguimiento directo al Taller Regional de Seguridad Vial: "Fortalecimiento de la gobernanza de la seguridad vial y mejores prácticas para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible", llevado a cabo en la ciudad de Buenos Aires, República de Argentina, en marzo de 2017. Se trata del primer encuentro latinoamericano en la Década de Acción enfocado específicamente al pilar III del Plan Mundial para el Decenio por la Seguridad Vial 2010 – 2020, dedicado a los vehículos más seguros.

P2. Se plantea mejorar los estándares de seguridad de los vehículos a fin de disminuir los índices de mortalidad, debido a los siniestros de tránsito, presentes en los diferentes países de la región; centralizando los esfuerzos en los vehículos de mayor siniestralidad: motocicletas de más de 50cc o velocidad de diseño mayor a los 40km/h (según definición RTM nro. 35/94 – cat. L3) y vehículos de 4 ruedas o más para transporte de pasajeros y que no contenga más de 8 asientos además del asiento del conductor (según definición RTM nro. 35/94 – cat. M1).

P3. Se consideran los múltiples elementos relacionados con el trabajo a nivel global realizado por el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP. 29), así como el Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y partes que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones, hecho en Ginebra, el 20 de marzo de 1958 y el Acuerdo relativo al establecimiento de normas técnicas mundiales para vehículos de ruedas, equipos y partes que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, hecho en Ginebra, el 25 de junio de 1998.

P4. En este contexto, notan lo siguiente:

1. La participación de los países de la región, en los acuerdos de 1958 y 1998, llevaría varios beneficios en términos de mejoras de la seguridad, así como también el desempeño ambiental de los vehículos y sus partes. Podría igualmente mejorar la competitividad de la producción automotriz de América Latina con el exterior.
2. Existe importante flexibilidad en el formato de la participación en los acuerdos. En particular:
 - a) La adhesión al Acuerdo de 1958, puede efectuarse sin obligar a que se adhieran a ningún Reglamento. Este compromiso tiene un significado político y no excluye (de hecho) la posibilidad de introducir versiones anteriores de los Reglamentos en el país y luego, paso a paso, adoptar la última versión.
 - b) Para algunos países, tales como México, la adhesión al Acuerdo de 1998 es deseable antes de adherirse al Acuerdo de 1958. Esto se debe al hecho que el Acuerdo de 1998 es menos vinculante

- y permitiría al país tomar conocimiento de los mecanismos administrativos de los acuerdos en general.
- c) Existe la intención de explorar la posibilidad de acceder al acuerdo de 1958 para fomentar una homologación de tipo de vehículo global sobre la base de un número limitado de Reglamentos sobre la seguridad. Esto, con el fin de cumplir con los criterios de Latin NCAP, para comenzar un control de producción constante y un proceso de control de mercado en todos los países.
 - d) Si bien, no es posible la adhesión a acuerdos como un bloque regional (Mercosur), la firma de los acuerdos realizada simultáneamente por los países en cuestión tendría una gran importancia política además de permitir una mayor coordinación subregional en estas materias.
3. Al mismo tiempo, la adhesión a los acuerdos implica un proceso extenso de las consultas técnicas e inter-Ministeriales, así como también la voluntad y el contexto político favorable, el cual tomará tiempo; incluso en aquellos países donde ya han avanzado significativamente en el proceso, como Brasil.

P5. Se toma nota de la información proporcionada por Latin NCAP que:

1. Presenta un estado de situación de las reglamentaciones vigentes en la región y su comparativa con las posibilidades que la industria automotriz ha desarrollado y ya puede ofrecer en sus productos para la región.
2. Indica que, a través de algunos ensayos de impacto de carácter voluntario e informando a los consumidores sobre las prestaciones de seguridad de los vehículos y performance, se ha logrado que la industria cumpla con estándares de seguridad y mejores niveles de seguridad vehicular en general. Propone que, si estos pocos primeros pasos obedecen a la evaluación de algunos pocos modelos de los que se comercializan en la región; se augura que evaluando más modelos se aceleraría la mejora regional en forma voluntaria por las marcas, mientras que por otro lado, se continúe avanzando con las normas técnicas y requisitos reglamentarios nacionales/regionales. Al evidenciarse dichas mejoras técnicas, la implementación de las normas no propondrían una dificultad en sí misma.
3. Presenta una propuesta, la cual enviará formalmente a los interesados que amerite, en la que los gobiernos que impulsen las evaluaciones de Latin NCAP (sin que el nivel de estrellas sea limitante del mercado) podrán:
 - a. Incorporarse al directorio de Latin NCAP sin costo.
 - b. Las evaluaciones se realizarán junto con agentes designados por el gobierno sin costo para el mismo.
 - c. A cada modelo evaluado bajo esta modalidad se le efectuará una "hoja de rescate" para optimizar extracción de víctimas junto con equipos de rescate locales sin costo para el gobierno.
 - d. Latin NCAP propone avanzar juntos como catalizador del mercado, al igual que ocurre en otras regiones del mundo, donde el NCAP cataliza el mercado y el gobierno lo regula.

P6. Dado las consideraciones anteriores y las discusiones técnicas del taller, se plantean las recomendaciones siguientes:

P.7 Se propone la creación de un grupo técnico estable de trabajo coordinado por CEPAL y con la participación de delegados nacionales de cada país pertenecientes a los diferentes organismos públicos que tienen incidencia en la seguridad de los vehículos, como los Ministerios de Transporte, Ministerios de Industria, Agencias de Seguridad Vial y otros actores relevantes pertinentes. Se sugiere explorar la posibilidad de designar un delegado titular y un suplente, que actúen de coordinadores de todas las partes por país, para representar al mismo en estas reuniones de trabajo. En el mismo se plantea reforzar el intercambio de experiencias, conocimiento técnico, compartir intenciones y generar sinergias grupales, además de mostrar avances en cada país, definiendo una coordinación conjunta y transparente que permita avanzar en el cronograma de trabajo a definirse y evitar que sea un conglomerado de intenciones independientes.

P8. Se propone que para la próxima reunión, se invite a un representante de los servicios técnicos de cada país que tengan relación con la industria automotriz, que realicen ensayos y emitan certificaciones (ejemplo: organismos nacionales de certificación de producto que ensayen y certifiquen cinturones de seguridad, neumáticos, cristales, sistemas lumínicos, sistemas de frenos, sistemas de retención infantil, neumáticos, cascos de protección para motociclistas, entre otros de interés).

P9. Se aclara que no es objetivo de este grupo sustituir ni duplicar los esfuerzos del SGT nro. 3 Mercosur, sino ampliar el ámbito de acción y de participación para lograr una mayor cobertura a nivel regional incluyendo aquellos países que no forman parte de ese bloque regional, apuntando a aspectos puntuales de seguridad vehicular mínima indispensable y permitir la participación de otros actores públicos o privado que por su conocimiento técnico y de la realidad regional de la industria automotriz y parques vehiculares sean relevantes para las tareas del grupo.

P10. Dado las discusiones sobre el UNECE/WP.29, se propone que el grupo considere la elaboración de:

- a) Una hoja de ruta que se acordará entre los países para tener en cuenta un proceso de adhesión a los acuerdos de 1958 y 1998, así como también calendarios comunes para la incorporación de elementos de seguridad activa/pasiva/terciaria a los vehículos importados/fabricados.
- b) Un mecanismo regional de diálogo sobre el tema de la regulación vehicular bajo la coordinación de CEPAL, con el debido asesoramiento, acompañamiento y sinergia con el UNECE/WP.29, UNECE así como organismos de integración regional competentes en la materia.

P11. Se plantea que previo establecimiento de nuevas exigencias referidas a requisitos de seguridad para vehículos 0km, se deberá conocer detalladamente todas las implicancias: considerando aspectos relacionados a la salud de los habitantes, así como también aspectos industriales y comerciales, teniendo en consideración que en la región coexisten 3 grandes fabricantes de vehículos que exportan para la región y el mundo.

P12. Se consensua en que toda iniciativa unilateral aislada nacional, puede ser que logre mejorar los estándares de seguridad de los vehículos, pero lo hará seguramente de forma más lenta y a través de un proceso más complejo, que si fuese una decisión de un grupo que apunta a un mismo objetivo. Se plantea considerar otras actividades catalizadoras del mercado, más allá de lo reglamentario, como una opción viable y actualmente operativa, que permita allanar el camino a las normas técnicas a considerarse, pero por sobre todo impulsando la mejorar de la seguridad de los vehículos en cuestión.

P13. Se propone, que en algunos casos, sea necesario brindar asesoramiento específico a cada país o al grupo en sí, enfocando a temas puntuales normativos y para conocimiento de la realidad e inconvenientes internos que vayan en sentido contrario al deseado. Se plantean 3 claros obstáculos iniciales: gran cantidad de normativa técnica y jurídica asociada al tema, varias partes interesadas interministeriales/actores decisivos de varios organismos que deben alinearse, competencia técnica regional escasa y sustento dado por pocos técnicos.

P14. Se plantea el siguiente cronograma de actividades, a ser ejecutada por los países interesados en integrar el grupo propuesto, para luego diagramar un plan de acción coordinado por CEPAL y con participación de UNECE:

1ero: A fin de establecer una línea base común, debemos realizar un diagnóstico: definir para cada uno de los países que conformaran el grupo de trabajo, los siguientes aspectos enfocados a los vehículos M1 y L3, partiendo de los requisitos actuales exigidos para su importación/fabricación:

- a. Elementos de seguridad vehicular activa/pasiva/terciaria requeridos mínimos.
- b. Forma de homologación (autocertificación o aprobación de tipo): documentación probatoria y/o ensayos de tipo realizados en el país asociado al elemento/vehículo.
- c. Información adicional: describir brevemente la utilidad de la iniciativa.

Plazo propuesto: recepción antes del 8 de diciembre, de forma tal de unificar y consolidar información de los diferentes países antes del 22 de diciembre.

2do. Establecer de forma consensuada cuáles serían los requisitos mínimos críticos indispensables que deberíamos exigir a importadores/fabricantes de dichos vehiculos (identificar requisitos comunes y deseables para nivelación). Plazo propuesto: Antes de Mayo 2018.

3ero. Diseñar una hoja de ruta (nuevos requisitos / plazos / cat. vehículo): tomando en consideración los requisitos ya existentes en algunos países o ya previstos (sea en borrador o ya publicado como norma jurídica propia), en un cronograma de aplicación a 3 - 5 años (mediano plazo) y 10 años (largo plazo). Posibilidad de matriciarlo para que sea fácilmente entendible y de rápida visualización. Plazo propuesto: Durante próximo encuentro de grupo técnico de trabajo (fecha tentativa mayo 2018).

4to. Iniciar proceso para alcanzar homologaciones comunes entre la región: selección de cuerpo normativo mínimo, exigencias comprobatorias comunes para facilitar reconocimiento recíproco de homologaciones y procedimientos asociados a la misma. Plazo propuesto: Durante próximo encuentro de grupo técnico de trabajo (fecha tentativa septiembre 2018).

P15. Se plantea seguir avanzando y pensar en el alcance de una cooperación regional (o para un grupo de países), a fin de lograr la aplicación en bloque de los elementos de salida que se obtengan de los puntos mencionados anteriormente.

P.16 Se hace una solicitud formal a la CEPAL, UNECE y la oficina del Enviado Especial para la Seguridad Vial, de apoyar el camino iniciado, trabajo y reuniones de los países, tomando debida nota de sus mandatos respectivos y recursos disponibles, demostrando periódicamente avances que evidencien la ejecución de las etapas planificadas.