



Estándares de

seguridad vehicular y el WP29 en Colombia

A Colombia le conviene adherirse a los acuerdos internacionales sobre estándares de seguridad vehicular, lo cual seguramente contribuirá a la disminución de accidentes en las vías.

Luis Guillermo Gil Madrid

Director Cámara Técnica de Automóviles y Transportes de Fasecolda

Juan David Angel Lasso

Subdirector de la Cámara Técnica de Autos y Transporte de Fasecolda

Fasecolda entrevistó al experto técnico de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), Allan Bachenheimer, para conocer su opinión sobre la implementación de estándares internacionales de seguridad vehicular en Colombia.

1. ¿Qué es la ONUDI y qué objetivos busca?

La Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI) fue establecida por la Asamblea General de las Naciones Unidas para promover y acelerar la industrialización en los países en desarrollo; busca fomentar la cooperación entre los países industrializados y los países en desarrollo, estimular actividades de fomento de las inversiones y transferencia de tecnología, y promover la prosperidad global.

2. ¿Qué proyectos relacionados con el sector automotor están ejecutando en Colombia?

La ONUDI, desde inicios del 2017 y hasta finales del 2021, desarrolló el proyecto PRO-Motion, consistente en la cooperación técnica internacional, con recursos de KOICA (Agencia de Cooperación Internacional de Corea) y cuyo receptor es el Gobierno colombiano, por medio de Colombia productiva. PRO-Motion ha buscado mejorar la competitividad y la calidad de la industria automotriz colombiana, apoyando a los fabricantes locales de vehículos, partes y componentes vehiculares en su integración a nuevas cadenas globales de suministro a través de cinco líneas:

1. Apoyo para la creación de políticas públicas de desarrollo industrial.
2. Mejora de la infraestructura nacional de calidad y regulación.
3. Aumento de la calidad y competitividad de los productos automotores nacionales.
4. Promoción de la inversión automotriz y la entrada de los productos nacionales a nuevas cadenas globales de suministro.

5. Incremento del valor agregado de productos colombianos a través de investigación y desarrollo.

3. ¿Qué es el WP29?

El WP29 es el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, creado en la División de Transporte Sostenible de la CEPE (UNECE en inglés). La CEPE es una de las cinco comisiones regionales bajo la dirección administrativa de las sedes de las Naciones Unidas, tiene 56 Estados miembros, entre ellos los países europeos, EE.UU., Canadá, Israel, Turquía y las repúblicas de Asia central.

➔ El WP29 es un foro que permite la buena administración de acuerdos internacionales de las Naciones Unidas relacionados con los vehículos a motor.

El WP29 es un foro con debate permanente que permite la buena administración de los tres principales acuerdos internacionales de las Naciones Unidas relacionados con los vehículos a motor: los Acuerdos de 1958 y 1998, sobre los reglamentos para la certificación de vehículos nuevos, que incluyen los requisitos de funcionamiento, y el Acuerdo de 1997, sobre las reglas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio.

El WP29 también crea o actualiza los reglamentos de los acuerdos, por ejemplo, en 2018 el WP29 reforzó sus actividades relacionadas con los avances en los vehículos autónomos y conectados, estableciendo un grupo de trabajo para trabajar en tal fin.

4. ¿Por qué un país como Colombia debería adherirse a estándares internacionales de seguridad en los vehículos?

No solo Colombia, todos los países del mundo deberían unificar los estándares de seguridad, esto genera ahorros y beneficios a los gobiernos, al poder usar certificaciones expedidas en otras latitudes, y a los fabricantes, al tener un solo producto global aceptado en todas partes. La diversidad regulatoria y sus diferentes niveles de exigencias de seguridad vehicular genera disparidades, en las cuales pueden existir marcas e incluso modelos con distintos niveles de seguridad para diferentes mercados.

5. Desde el trabajo realizado por la ONUDI, ¿qué avances se han tenido en materia de seguridad de los vehículos en Colombia?

Observamos que los avances en Colombia se están dando poco a poco, aunque más lento de lo que quisiéramos. La evaluación del impacto normativo, obligatoria para la actualización de todas las regulaciones automotrices y el plan de adhesión al Acuerdo de 1958, viene siendo liderada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

6. ¿Cuál es el camino que debe seguir un país para cumplir y adherirse completamente a los estándares internacionales de seguridad en los vehículos?

Por parte del Gobierno, con la definición de una política pública clara de seguridad vehicular, que tenga una agenda gradual y organizada en la introducción de regulaciones internacionales, ojalá por medio de un acuerdo como el de 1958 del WP29, y, en paralelo, con el apoyo a los productos nacionales en el cumplimiento de requisitos de seguridad.

Por parte de los fabricantes nacionales, un compromiso de mejora gradual, si fuese necesario, y cumplimiento de los requisitos definidos por el Gobierno en las fechas establecidas; y por parte de los

comercializadores, el compromiso de solo importar y comercializar elementos verificados como seguros bajo los esquemas internacionales existentes.

7. ¿Por qué estos procesos deben iniciarse por medio de la definición de política pública?

Los gobiernos y legisladores en todos los países necesitan proteger a sus ciudadanos de las fallas del sistema de mercado.

Mientras un sistema de mercado basado en la «oferta y demanda» generalmente funciona bien para optimizar los precios y la calidad, a menudo, para poder competir, las presiones del mercado hacen que los fabricantes bajen los precios, lo que puede dar lugar a productos de baja calidad o inseguros.

Como los consumidores están poco preparados para distinguir entre productos automotores de calidad aceptable y productos peligrosos que pueden afectar su vida y su salud, los gobiernos deben involucrarse para regular el mercado y establecer estándares mínimos no negociables ni consensuados, acompañados de sanciones para los casos de incumplimiento; esto se hace por medio de una política pública que debe incluir una hoja de ruta a largo plazo y la emisión de regulaciones técnicas o, en el caso de vehículos, la adhesión a los acuerdos internacionales como el de 1958 del WP29, que incluye regulaciones técnicas comprobadas y esquemas de evaluación definidos y armonizados globalmente.

8. ¿Cuáles son las ventajas y desventajas adherirse a estos estándares internacionales?

Las ventajas de adherirse a acuerdos internacionales, como el de 1958 del WP29, son diversos; por ejemplo, para los gobiernos, el poder usar la infraestructura global de la calidad sin casi costo para ellos, aprovechando la aceptación recíproca de certificados de homologación expedidos por otros países. Para fabricantes, la armonización de las exigencias en



↑ Allan Bachenheimer

➔ Las presiones del mercado hacen que los fabricantes bajen los precios, lo que puede dar lugar a productos de baja calidad o inseguros.

sus vehículos y sus partes, lo que permite productos globales, se aumentan los volúmenes y, por ende, se reducen costos. Para los consumidores de los países en desarrollo, disfrutar de vehículos o partes con los niveles de seguridad y calidad iguales a los ofrecidos en mercados exigentes.

Las desventajas también existen y se dan principalmente para los fabricantes que, por razones voluntarias o

involuntarias, no cumplen con los requisitos exigidos por los estándares internacionales; cuando estos requisitos son obligatorios, deben hacer inversiones para actualizarse o simplemente salir del mercado.

9. ¿Cómo se afectaría a corto plazo el precio de los vehículos si el país se adhiere a los estándares definidos en el WP29?

El impacto a corto plazo en el precio de vehículos debería ser mínimo, de unos pocos cientos de dólares, como mucho; actualmente en los mercados más desarrollados se venden vehículos que cumplen con la totalidad de los estándares definidos en las regulaciones del Acuerdo de 1958 del WP29 y los precios al público, sin ayudas del Gobierno e incluyendo IVA y demás impuestos, varían poco y son similares a los que se comercializan en Colombia en la misma categoría; por ejemplo, un vehículo de entrada comercializado en Europa puede estar alrededor de los 9.000 a 10.000 euros, lo que, a tasa de cambio del último trimestre de 2021, son unos 41 a 45 millones de pesos, un monto similar al del valor de los vehículos de entrada en Colombia.

10. ¿Qué debe revisar un consumidor en materia de seguridad a la hora de comprar un vehículo?

Desafortunadamente, la información que generalmente existe disponible para los consumidores es de carácter cuantitativo y no de desempeño, claramente los consumidores pueden guiarse por la cantidad de elementos de seguridad del vehículo, eso ayuda, aunque hay que tener en cuenta que no garantiza que esos elementos realmente cumplan con la seguridad esperada. Por ejemplo, un vehículo con cuatro o seis airbags, pero con un diseño estructural pobre en términos de deformación y absorción de energía es menos seguro que un vehículo con dos airbags, pero un con diseño estructural robusto. Al final, el consumidor lo que debe hacer es buscar información detallada del producto, de fuentes confiables con datos técnicos, entre más informados estén los consumidores, mejores decisiones van a tomar. 