

Cofemer Cofemer

De: Juan Jose Leon <juanjoleon1967@gmail.com>
Enviado el: sábado, 7 de febrero de 2015 02:08 p. m.
Para: Cofemer Cofemer
Asunto: PROY-NOM-194-SCFI-2014

A quien corresponda,



En relación al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY -NOM - 194- SCFI - 2014 Dispositivos de seguridad esenciales en vehículos nuevos –Especificaciones de Seguridad, se entiende que se pretende regular los dispositivos que se consideran esenciales y que todo vehículo nuevo debe contener, ello al estimar que brindan un mejor nivel de seguridad para los ocupantes de un vehículo automotor.

Al respecto y con el propósito de contar con una normatividad de vanguardia y acorde a los lineamientos internacionales, me permito hacer de su conocimiento la siguiente información que sin duda abonará a este objetivo.

1 Los accidentes viales a nivel mundial cobran la vida de alrededor de 3500 personas diariamente (según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud) y que esto equivale a 1.2 millones de muertes y 50 millones de lesionados al año. (Fuente: Organización Mundial de la Salud).^{[1],[2]}

2 En México, se estima que entre 10 y 24 mil personas mueren por accidentes cada año y que entre 20 y 40 mil discapacitados permanentes son a causa del mismo problema. (Fuente: Organización Panamericana de la Salud).

3 La Comisión para la Seguridad Vial Mundial hizo un llamamiento en favor de un Decenio de Acción para la Seguridad Vial en 2009 y la propuesta fue adoptada por la Asamblea General de Naciones Unidas, de la cual México forma parte de esta iniciativa y en el 2010 instrumentó la Iniciativa Mexicana de a Seguridad Vial (IMESEVI), la cual busca reducir el número de lesiones,

discapacidades y muertes causadas por los accidentes de tránsito. . (Fuente: Organización Panamericana de la Salud).

4 El problema de los accidentes viales le cuesta a México alrededor de 1.3% del PIB (se consideran los daños materiales a vehículos e infraestructura, los costos de atención médica y la pérdida de producción causada por lesiones o muerte prematura de las víctimas, principalmente). Un accidente vial que incluya fatalidades cuesta entre 114,000 y 215,000 dólares. (Fuente: Secretaría de Salud, Subsecretaría de Prevención y Promoción de la Salud)^[3].

En este orden de ideas y una vez analizado el proyecto de norma en su conjunto observo que la misma es omisa en considerar dispositivos que mundialmente son considerados como elementos mínimos de seguridad en vehículos nuevos y que estadísticamente han probado su eficacia y eficiencia en la disminución de accidentes con las implicaciones que traen aparejado.

Dichos dispositivos que se encuentran fuera del objeto de regulación del proyecto de norma son los siguientes:

- a) Frenos ABS y bolsas de aire
- b) Certificación de pruebas de impacto frontal.

1.- En relación con el primer dispositivo, el numeral 3 del proyecto de norma se definen los dispositivos de seguridad, sin embargo, como se comentó se omite la inclusión de los frenos ABS y bolsas de aire. En este sentido el numeral 4, particularmente en la "tabla1. Dispositivos de Seguridad Esenciales y sus Especificaciones en Vehículos Ligeros Nuevos", se omite incluir dentro de los dispositivos esenciales las bolsas de aire para el conductor y pasajero.

Al respecto, resulta importante tener en cuenta los siguientes hechos:

a) De Enero a Diciembre de 2014 se produjeron 3,219,786 vehículos de pasajeros (fuente: AMIA). En el mismo periodo se exportaron 2,642, 887 (fuente: boletín de prensa AMIA Enero 2015)^[4].

Para poder comercializar vehículos en el mercado de Estados Unidos se debe de contar con los dispositivos de seguridad de bolsas de aire y frenos ABS. **Lo cual quiere decir que en México producimos vehículos de excelente calidad con los más altos niveles de seguridad para el mercado de exportación pero no podemos brindar los mismos estándares al mercado nacional.**

b) En México se comercializan 35 marcas, de las cuales solo tres (Toyota, GM y Nissan) cuentan con un vehículo que no tiene ni bolsas de aire ni frenos ABS, lo cual representa **menos del 0.9%** de las versiones ofrecidas en el mercado nacional (las tres marcas mencionadas producen vehículos en México y exportan a Estados Unidos).

c) Las bolsas de aire se introdujeron en el mercado a nivel mundial en 1981 y Los frenos ABS se introdujeron en el mercado automotriz a nivel mundial en 1978.

Después de más de 30 años de contar con la tecnología y de ser asequible para el mercado nacional en México no es entendible porque no se pueda introducir esta tecnología de manera obligatoria para aumentar la seguridad de todos los mexicanos.

d) De las 35 marcas que comercializan vehículos en México 5 marcas cuentan con 8 versiones (en conjunto) con el equipamiento de bolsas de aire y frenos ABS disponibles como opcional en sus respectivas versiones por lo que no tendría que invertir absolutamente nada en términos de ingeniería y diseño para implementarlo inmediatamente y en cambio sí brindarían mayor seguridad a los mexicanos que adquieran esos vehículos. Por otro lado los productores de vehículos automotores no se enfrentarían a la paradoja de medidas de reducción de costos ni perderían competitividad a partir de los dispositivos que integrarán el vehículo ya que éstos ya han sido diseñados, como se señaló incluso podrían tener una reducción en el costo de los mismos por una economía de escalas al tener que incorporar este tipo de dispositivos en más vehículos.

e) Los vehículos usados que se importan a México ya cuentan con estos sistema de seguridad lo cual quiere decir que la chatarra que se importa a México (porque en Estados Unidos estos requerimientos son OBLIGATORIOS desde ya hace mucho tiempo) cuenta con mejores estándares de seguridad que los nuevos que se producen en México.

f) De los 10 modelos más vendidos en México (Aveo, Versa, Tsuru, Vento, March, Spark, Nuevo Jetta, Sentra, Clásico VW y Tiida Sedán) solo uno no cuenta y tampoco ofrece (ni siquiera de manera opcional) las bolsas de aire ni los frenos ABS que es el Tsuru, el cual tiene más de 20 años en el mercado y no ha querido implementar esta tecnología en todo este tiempo. Este mismo fabricante que proveyó a los mexicanos con 45,524 unidades el año pasado no exporta este vehículo por no cumplir con los estándares de seguridad internacionales. No sería justo que por un solo modelo de una sola marca se impidiera contar con esta tecnología en la regulación mexicana.

g) Como lo menciona la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) de este proyecto de norma la mayoría de los miembros de la OCDE, donde destacan Chile y Ecuador ya han incorporado los dispositivos mencionados (bolsa de aire y frenos ABS) a su legislación; por otro lado otros países del continente Americano (Brasil y Argentina) incluirán en su regulación la inclusión de estos dispositivos. No es posible que México teniendo la importancia que tiene dentro de las economías latinoamericanas se vea rebasado de esta manera.

h) Como lo destaca la MIR “la población directamente relacionada con el presente riesgo es considerablemente alta, ya que el nivel de saturación de México es de 845 vehículos por cada 1000 habitantes, además de que se espera una tendencia creciente para los siguientes años del 6.32% (Fuente: INEGI). Como puede observarse, la problemática planteada genera un impacto considerable en los consumidores y/o usuarios de vehículos nuevos, en virtud de que el 45% de las viviendas en México tiene un vehículo automotor, con lo cual se encuentran expuestos a sufrir un accidente derivado de la falta o mal funcionamiento de los dispositivos mínimos de seguridad que debe de poseer un automóvil (Fuente: INEGI)” , el incremento del parque vehicular va en aumento y cada vez más es necesario el incluir más y mejores dispositivos de seguridad para proteger a la población, que dicho sea de paso también está aumentando y sobre todo en zonas urbanas.

2 En relación con la certificación de pruebas de impacto frontal el numeral 5 del proyecto de norma, **relativo a la evaluación de desempeño para los tipos de vehículos nuevos y los tipos de vehículos existentes, si bien es cierto establece la obligatoriedad de que dichos vehículos presenten evidencia del cumplimiento de las pruebas de impacto frontal, también lo es que su implementación, de acuerdo a las disposiciones transitorias, entrarán en vigor entre 3 y 4 años después de la publicación de la norma.**

Al respecto, el transitorio segundo establece lo siguiente: “Lo establecido en el capítulo 5 del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana,

Entrará en vigor de acuerdo con lo siguiente:

- a. Para los tipos de vehículos nuevos 3 años modelo después de la entrada en vigor de la norma.
- b. Para los tipos de vehículos existentes 4 años modelo después de la entrada en vigor de la norma.”

Al respecto, cabe llamar la atención de esa autoridad sobre los siguientes hechos:

a) La prueba de impacto frontal se hace a una velocidad máxima de 50km/h y en lo cual cobra más relevancia en las ciudades donde los usuarios nos podemos ver más involucrado. Esta prueba fue desarrollada en 1997 y 20 años después de que la industria cuenta con este conocimiento (y tomando cuenta que más del 80% de la producción de México se va a mercados de exportación, especialmente Estados Unidos) se solicite 3 años adicionales para los vehículos nuevos y 4 para los existentes.

Se entiende que los vehículos nuevos son aquellos vehículos que todavía no son lanzados a producción y pudieran contar con tiempo suficiente para realizar los cambios de ingeniería y diseño necesarios para cumplir con esta importante prueba. En cuanto a los vehículos ya existentes 4 años es una exageración máxima que el tiempo total de desarrollo de un vehículo es de alrededor de 4-5 años los

corporativos no tienen que llevar a cabo una reingeniería total del vehículos sino de unos cuantos componentes.

Dado la anterior exposición de motivos y la importancia que juega la inclusión de las bolsas de aire y frenos ABS así como la reducción de los tiempos de implementación en las pruebas de impacto frontal en los vehículos nuevos y existentes para mitigar y reducir las muertes de usuarios ocasionadas con motivo de los accidentes automovilísticos, se solicita atentamente se tome en cuenta las anteriores consideraciones y se incluyan los dispositivos omisos antes mencionados en el proyecto de norma con el único propósito de mejorar la normatividad de la materia.

Atentamente

Juan Jose Leon

¹http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/en

² MIR: <http://207.248.177.30/mir/formatos/DefaultViewAICAR.aspx?SubmitID=431587>

³ <http://www.spps.gob.mx/avisos/977-accidentes-transito.html>

⁴ <http://www.amia.com.mx/>