



PARLAMENTO

DEL URUGUAY

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría

XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 1821 de 2024

Carpeta Nº 3872 de 2023

Comisión de Industria,
Energía y Minería

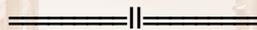
ETIQUETADO DE SEGURIDAD DE VEHÍCULOS NUEVOS A LA VENTA

Normas

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 5 de junio de 2024

(Sin corregir)

- Preside:** Señor Representante Gabriel Tinaglino.
- Miembros:** Señores Representantes Pablo Fuentes, Nino Medina, Martín Melazzi y Elita Volpi.
- Invitados:** Ingeniero Alejandro Furas, Secretario General LATIN NCAP y asesora doctora Belén Hernández Pérez.
- Secretario:** Señor Guillermo Geronés.
- Prosecretario:** Señor Carlos Curbelo.



SEÑOR PRESIDENTE (Gabriel Tinagliani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión da la bienvenida al secretario general de Latin NCAP, ingeniero Alejandro Furas, y a la doctora Belén Hernández.

Tenemos a estudio un proyecto relativo al etiquetado de seguridad de vehículos nuevos a la venta. En la reunión pasada recibimos a quienes presentaron el proyecto. La idea es intercambiar con las diferentes organizaciones que tienen competencia sobre esta temática. Para nosotros este es un tema interesante sobre el que estamos aprendiendo. Es bueno el intercambio y que ustedes nos ilustren sobre la temática.

SEÑOR FURAS (Alejandro).- Gracias por la invitación.

Además de ser secretario general de Latin NCAP, me desempeño como secretario general de Global NCAP y represento a la Fundación FIA para las Naciones Unidas en Ginebra, en el ámbito donde se generan las normas internacionales de vehículos. Como actividad paralela, soy Grado 3 de la Facultad de Ingeniería de la Udelar.

Latin NCAP es una organización que consume. Compramos vehículos, hacemos pruebas y ensayos con base científica, y según eso se da una calificación de seguridad a los consumidores. El cometido es informar a los consumidores de manera independiente, objetiva y clara. El principal trabajo se basa en la información obtenida en las pruebas de los ensayos. Hay que comprar vehículos acá y llevarlos fuera del país, donde hay laboratorios para hacer eso. Hacer las pruebas implica utilizar tecnología que no tenemos en la región; sí la tienen en la región algunas industrias, pero no en forma pública. Eso obligó al equipo a trabajar referenciado de esa manera.

El programa empieza a funcionar en el año 2010. El trabajo es básicamente comprar autos, testearlos, evaluar el nivel de seguridad referido a lesiones humanas; realmente lo que sucede a un cuerpo humano dentro del vehículo y fuera también porque son peatones los que evaluamos. Luego, se elabora un resultado en estrellas. Se usa el sistema de estrellas por una cuestión de simplificar. Entendemos que la información le tiene que llegar a cualquier persona sin ser experta en vehículos. Hoy, hablamos de hoteles cuatro estrellas, cinco estrellas; sabemos lo que es y con ese mismo concepto se utiliza la información. Además de eso, se elabora un detalle técnico muy claro, tanto hacia las marcas como hacia el público para que puedan tener esa información.

La estructura institucional es una ONG que está radicada en Uruguay bajo la legislación nacional. Tenemos un total de veinticuatro miembros, que son ONG de diferentes partes. Hay de Uruguay: el Automóvil Club, una organización de víctimas, la organización de consumidores y la Fundación Gonzalo Rodríguez. Ellos componen las veinticuatro ONG. Latin NCAP cuenta con un directorio que toma las decisiones. La forma de operación es mediante un equipo basado en Uruguay, con oficina en Montevideo. Tenemos que hacer las pruebas.

El modo de operación de las pruebas en sí tiene una forma transparente que está copiada de los otros programas NCAP que existen en el mundo. Hay NCAP de hace más de cuarenta y dos años. El primero que los originó fue Estados Unidos. Como no podían regular la industria, no podían exigir más o aumentar la velocidad de la entrada en vigencia de nuevas exigencias de seguridad, empezaron a utilizar el mecanismo de informar a los consumidores para que puedan, con una compra informada, elegir cambiar a autos más seguros. Eso impulsaba básicamente un cambio voluntario de las marcas; no había una fricción legislativa o lo que pueda resultar de un trabajo en un proceso legislativo que lleva más tiempo. Simplemente, ocurría que con esa información los

consumidores optaban por vehículos más seguros y el cambio era voluntario. Había marcas que querían mejorar; otras que no. Así se fue resolviendo.

Los NCAP se originan como herramientas de gobierno; son herramientas de los gobiernos. Hoy existen diez programas NCAP en el mundo. Cada uno atiende diferentes regiones. Todos, de manera directa o indirecta, tienen involucrados a los gobiernos. Hay NCAP que están operados cien por ciento por gobiernos, como es el caso de Japón, China y Corea; hay NCAP que son mixtos, como es el caso de Australia, que tiene 50 % del gobierno y 50 % de la sociedad civil; Euro NCAP tiene una intervención de varios gobiernos a la vez, con un directorio muy completo. Nosotros copiamos y nos ceñimos al programa de Euro NCAP porque creemos que es el modelo que se adecua más a nuestra realidad. A partir de ahí, la operativa de funcionamiento es siempre la misma: incentivar a través de la información; las personas eligen vehículos estando informadas. De hecho, optan por vehículos más seguros. Después, si la industria reacciona o no, es un tema de decisión de la industria.

A veces este mecanismo se combina con otras estrategias. El gobierno australiano, cuando tenía funcionando su programa de estrellas, optó por comprar vehículos de cuatro o cinco estrellas. Eso genera una presión mayor en el mercado para que los cambios existan voluntariamente, sin esa urgencia o problema que puede generar la estructura normativa legal de un país. Obviamente, la estructura normativa siempre tiene que estar y hay que cumplirla.

SEÑORA HERNÁNDEZ (Belén).- Quiero recalcar algo que es importante a nivel de la información pública porque a veces hay confusión. Alejandro comentó algo. Latin NCAP es una asociación civil sin fines de lucro. Está radicada en Uruguay desde 2014 y operando desde 2010. En su estructura, sus socios están divididos en grupos. Son cinco grupos en total y, precisamente, hay un grupo que está destinado a los gobiernos por un tema de transparencia y de que puedan estar involucrados en los procesos y en la institución en general. A nivel de transparencia es importante que esto quede registrado en la versión taquigráfica.

SEÑOR FURAS (Alejandro).- Esto está copiado de Euro NCAP. Allí los gobiernos tienen una funcionalidad importante por lo que mencionaba antes. Es una herramienta para los gobiernos a efectos de acelerar el cambio hacia vehículos más seguros de manera voluntaria, sin fricciones. La característica que tiene Latin NCAP, además de todo esto, es que por las condiciones que un gobierno puede acceder al directorio -o sea que puede formar parte de Latin NCAP-, no solo entra en las funcionalidades institucionales del directorio, sino que además todas las pruebas se hacen con profesionales o personas recomendadas del lado del gobierno, no solo para supervisar por transparencia, sino también buscando la transferencia de conocimiento y entrenar. Un comentario importante es que los NCAP son bienes públicos. Pertenecen a la sociedad, a organizaciones. Hace mucho que lo estamos haciendo; todos esperábamos que a esta altura los gobiernos estuvieran empoderados un poco más con respecto al programa NCAP.

Es importante hablar de cómo se opera. Esto se opera de manera transparente en todos lados. Cuando seleccionamos un vehículo para testear, se le avisa al fabricante en el momento que se compra y está invitado a venir a las pruebas. Los protocolos son abiertos. El fabricante sabe absolutamente todo. Se elabora el resultado, se le muestra, se le da derecho a réplica, puede hacer descargos o no, y después se hace la publicación de los resultados. O sea que el fabricante sabe todo el proceso, qué se está haciendo, cómo, y tiene la posibilidad de supervisar, objetar o cuestionar cualquiera de los procesos. Hasta ahora, hemos tenido quejas, descontentos, pero no hemos tenido ningún tipo de acción legal ni de nada, lo que es normal en los NCAP porque se utilizan procesos

científicos muy rigurosos que están reconocidos internacionalmente. No escapamos del estándar mundial para este tipo de procesos.

El programa consta de la evaluación de quienes van dentro del vehículo, adultos y niños, además de la evaluación del peatón y de los usuarios vulnerables, como pueden ser ciclistas o motociclistas; se evalúa la seguridad de adentro y de afuera. Además, se evalúan los elementos de asistencia a la conducción, que ayudan a que no atropelamos o no choquemos, etcétera.

El espíritu fundamental de Latin NCAP, como el de Global NCAP, es democratizar la seguridad de los vehículos. Nuestra filosofía es que no debemos pagar más por seguridad básica, que en otros lugares viene como estándar. Esos son los conceptos y a esto apuntamos. Entendemos que la seguridad no es un lujo -es de sentido común, pero a veces hay que decirlo de esa manera- y que todos tenemos derecho, paguemos lo que paguemos, a tener esa seguridad básica. Ese es el espíritu del programa, partiendo siempre de la base de la información al consumidor, que es un derecho de todos, y del objetivo de que mediante esa información la compra del vehículo será informada. Esa persona, cuando compre, sabrá si está comprando con buena o mala seguridad y en caso de no tener una seguridad completa, sabrá dónde están las carencias o los márgenes en los que no hay posibilidad.

Latin NCAP tiene fondos limitados. Posee dos grandes fuentes de financiación, que no son de la región. Una, es la Filantropía Bloomberg y, otra, la Fundación FIA y Global NCAP. En cualquiera de los dos casos, son fondos que no son regionales; vienen de afuera. Eso preocupa un poco a todos quienes contribuyeron. El Banco Interamericano de Desarrollo fue un gran colaborador nuestro y tenemos una sinergia muy buena de trabajo con ellos. Desde el principio del trabajo de Latin NCAP siempre se esperaba que en algún momento los fondos empezaran a venir de la región. O sea, que los gobiernos se empezaran a empoderar del trabajo y esto comenzara a funcionar más autónomamente, sin depender tanto de fondos externos.

Los fondos que tenemos son limitados; tenemos una limitante importante en cuanto a qué podemos hacer, qué podemos testear. Tenemos poco dinero, así que debemos optimizar y tratar de buscar los autos más vendidos, más importantes en el mercado desde el punto de vista de la mayoría de ventas y, si algún vehículo tiene algún tema técnico que nos parece irrelevante, tenemos que evaluarlo también. Por esa razón, cuando van a ver las planillas de información, verán todos los autos que testeamos desde 2010. Hay autos que no se venden más como nuevos, pero a veces cuando se compra de segunda mano, esa información sigue siendo válida. Una vez que el vehículo entró al mercado de segunda mano, de usados, la información sigue vigente. Los fabricantes usan la información de las estrellas como argumento de ventas; es de esperarse. Hoy, estamos hablando de los octógonos de la alimentación, así como hay advertencias en las cajillas de cigarrillos. Esto opera de la misma forma. Se busca la compra informada ante todo y después la decisión que sea la que sea.

El cambio no solo viene dado por la opción del consumidor. Hay marcas -lo he visto y puedo dar ejemplos- que desde el punto de vista de la decisión corporativa no quieren ver un resultado malo, asociado a su marca o a un modelo. Entonces, como saben con mucha antelación cuáles son las exigencias que tenemos, tratan de acomodar el equipamiento y funcionalidad del vehículo respecto a la seguridad, para que ese resultado no sea malo. Hay muchos casos en los cuales a la marca no le llegó a perjudicar las ventas porque desde el punto de vista corporativo se tomó la decisión de mejorar el vehículo. De vuelta: es una mejora voluntaria, sin necesidad de ir al choque con el tema normativo.

¿Saben la realidad nacional respecto a la cantidad de fallecidos que tenemos? Estamos arriba de cuatrocientos fallecidos por año en siniestros de tránsito. Eso es una preocupación mayúscula. Las Naciones Unidas, en el contexto de la seguridad vial, plantearon un plan para todos los países del mundo que habla de cinco pilares. Se trata de una estrategia en cinco áreas; una de ellas es mejorar la seguridad vehicular. América Latina, en la primera década de acción, desde 2011 a 2020, tenía el peor desempeño relativo en términos de mejora de seguridad vial respecto a todo el mundo. Eso nos pone las barbas en remojo. Hay regiones que han mejorado. De vuelta: son cinco áreas y el vehículo es una de esas áreas. En nuestro país estamos bastante relegados respecto a la exigencia de la seguridad vehicular. Hoy, tenemos una distancia: Europa nos lleva más de veintidós años desde el punto de vista reglamentario. Respecto a otros países, un entorno de veinte años. Lo que estamos diciendo con esto es que ese es el retraso reglamentario; no significa que la flota esté tan retrasada en seguridad, gracias a que con programas como Latin NCAP se ha mejorado la flota desde el punto de vista voluntario. Hay muchos vehículos que se están vendiendo hoy que están excediendo las normativas nacionales de seguridad, precisamente, en pos de responder a una mejor calificación o de tratar de reflejar un mejor nivel de seguridad a los usuarios. El cambio ya está. Ya estamos presenciando esa dinámica de mercado en nuestra región.

En el mercado nacional, evaluamos al modelo en la versión más básica de seguridad pasiva disponible en todos los mercados de América Latina. Hoy, en volumen de ventas, estamos superando el 71 % de calificación de nuestro mercado. Este dato es cerrado al año 2023; para 2024, lo sabremos a fin de año. El 71 % del volumen de ventas de vehículos de pasajeros hoy tiene una calificación de Latin NCAP. Eso es importante desde el punto de vista de cuántos hay evaluados, de cuánto tenemos monitoreado el mercado.

Otra información importante es que por no ser grandes fabricantes tenemos una dinámica de mercado bastante favorable para este tipo de dinámicas del mercado. Somos neto importadores. Fabricamos un volumen pequeño, principalmente vehículos comerciales, y muchos se destinan a la exportación. Pero no tenemos las condiciones de Brasil en donde, por ejemplo, estas sinergias son más complejas. Acá tenemos una ventaja importante respecto a otros países en cuanto a la información a los consumidores.

El primer país que implementó una obligatoriedad de información al consumidor con estrellas fue Estados Unidos en 1966 o 1967, con una ley. Se pidió que haya una información completa de lo que se vende en cuanto a vehículos. Un familiar de un diputado se vio damnificado y eso fue lo que motivó en esos años a promover esa ley. Acá lo que nos pasa es que tenemos un mercado en el que dentro de un modelo hay una variedad de versiones, menos equipadas o más equipadas. A veces, la diferencia es más o menos lujo, a veces más o menos seguridad. Latin NCAP a ese respecto tiene mecanismos. Cuando el fabricante -testeamos la versión más básica del mercado para no dejar a nadie afuera y para ser la posición más conservadora- tiene mejores opciones, tiene equipamiento extra, se le da la oportunidad de mostrar las versiones mejores equipadas para informar al consumidor respecto a cómo funcionan esos elementos extra.

Latin NCAP tiene toda la documentación de protocolos técnicos formales e institucionales publicada en la página web, y una de ellas es qué sucede cuando hay vehículos con elementos opcionales; el fabricante tiene el derecho a réplica, a mostrar mejor equipamiento, pero en la medida en que no lo haga, se da por sobreentendido que lo que está publicado está bien, no tiene objeción a eso.

En paralelo, hay una dinámica de mercado que estamos viendo es bastante rápida. Está empezando a haber competencia entre las marcas de autos a ver quién es mejor en seguridad. Eso es bueno. Empieza a haber eso de: "Quiero mostrar la seguridad de mi auto". Aunque no esté evaluado, se está hablando de seguridad. Antes, en Uruguay se vendían autos y la seguridad no estaba en los primeros tres o cuatro renglones del aviso publicitario. Ese es un cambio favorable y ha sucedido por medios de comunicación que nos han ayudado, además de que Latin NCAP trabaja desde el punto de vista de las comunicaciones. Latin NCAP tiene una página web con todos los resultados publicados. Hay diferentes canales de medios digitales a los que respondemos consultas de manera permanente. Además, tenemos una aplicación de móvil gratuita que se puede descargar cualquiera, donde está toda la información de la página web y cada vez que actualizamos algún resultado, aparece en tiempo real. Esa es la alerta de la aplicación: anuncia y avisa ese tipo de situaciones.

Respecto a algunas objeciones de las marcas -hay muchas que no están muy contentas con lo que hacemos-, a las que les va bien, no tienen problema, a las que les va mal, a veces nos les gusta, pero si les iba mal y les empieza a ir bien, les gusta lo que hacemos; es natural.

Latin NCAP cuando trabaja con las marcas, lo hace con la casa matriz global, no con la regional, a no ser que la casa matriz nos mandate a hacerlo de esa manera. Puede ser una casa central en Japón, en Estados Unidos, en Europa, en China. Si la marca entiende que pueden delegar a una regional, lo hace; si no, se mantiene con la casa matriz. O sea que están al tanto de todo lo que se hace, de los protocolos que vienen, de cómo funciona. Es normal que las marcas nos anuncien varios años con antelación cuál es el plan de los próximos modelos. Además, cuando hay algún representante regional o la marca regional lo requiere, también estamos a disposición para aclarar dudas e interactuar. Hemos realizado mucha actividad en conjunto con las marcas regionalmente; hemos dado conferencias. Cuando hay un resultado nuevo, se sale a hablar coordinadamente a la prensa. Es un trabajo que hace unos años no funcionaba tan bien y hoy en día, cuando las marcas entienden bastante más cómo funciona y están a favor, cada vez hay menos resistencia.

SEÑORA HERNÁNDEZ (Belén).- El espíritu de Latin NCAP y de los NCAP -lo habrán visto en el proyecto- no es netamente hacer prohibiciones generales o sobrerregular, lo cual puede resultar contraproducente, sino empoderar a los consumidores de información y que sean ellos quienes tomen la decisión para que, eventualmente, reclamen a las marcas por mayor seguridad. Es decir, de cierta forma estamos utilizando la fuerza del mercado a favor de la seguridad vial.

SEÑOR FURAS (Alejandro).- Siempre nos basamos en la filosofía del cambio voluntario. Eso es lo que ha tenido éxito. Los seres humanos tenemos esa virtud: funcionamos mejor por incentivos que por castigos. El castigo siempre tiene que estar presente o el límite cuando nos pasamos para mal, obviamente, y hay que marcar un piso, pero entendemos que el incentivo es lo que realmente ha demostrado que funciona más rápido en otros lugares, con menos fricción política, y por eso los gobiernos han generado esta herramienta. Yo, personalmente, aparte de ser secretario general de Latin NCAP, soy secretario general de Global NCAP.

Como tenemos una cooperación muy cercana con Euro NCAP y con los gobiernos que la están formando, tanto Australia como Japón, me autorizaron a ofrecer a la Comisión la posibilidad de que conozcan todo desde la visión de una persona de gobierno, no de una organización NCAP en sí. Hablo de quien dirigió la Euro NCAP desde el gobierno sueco o el británico. Como no creo que puedan venir físicamente, si se

habilita a realizar una comunicación digital, ellos tienen disponibilidad para ayudar o para esclarecer las dudas que pueda tener la Comisión o cualquier autoridad de gobierno.

Quiero hacer un comentario paralelo.

Tenemos entendido que hay algunas oficinas públicas y partes del gobierno que están utilizando el parámetro de las estrellas para su selección vehicular. Además de tener en cuenta otros argumentos cuando se decide la compra de un vehículo -la economía, el precio, su tamaño, etcétera-, están considerando el tema de la seguridad, principalmente en cuanto a cómo se desempeñan según la cantidad de estrellas. Eso también habla claramente de que está dando algún tipo de efecto no solo sobre el consumidor general, sino sobre el gobierno como usuario de vehículos.

Sobre esta iniciativa en particular, un día nos llegó un *mail* diciéndonos que había un proyecto de ley y que querían hablar con nosotros. Por lo tanto, llegamos con el "asado pronto", por decirlo así. Obviamente, nos tocó dar consejos y explicar cosas; hubo muchas cosas que explicar.

El proyecto presentado no es único en la región: Chile está en un proceso igual. Actualmente, el proceso en Chile ya cuenta con la firma del expresidente Piñera, de Boric y de los dos ministros de Transporte -el anterior y el actual-, actualmente está en la Contraloría General de la República y resta publicar el proyecto.

Brasil tiene una filosofía muy parecida también, y un senador ya presentó una iniciativa al respecto. Tiene un proyecto en el que el etiquetado es un fin, y ello ocurriría dentro de unos años. Sin embargo, van utilizando los elementos y la información de Latin NCAP para dar forma al esquema reglamentario que tiene Brasil. Hacia 2032 -se retrasó dos años por el covid- tienen pensado aplicar una propuesta reglamentaria que va bastante en línea con lo que Latin NCAP está promoviendo o entendiendo que debería ser la seguridad estándar que deberíamos tener todos. Eso habla de que Latin NCAP ya tiene experiencia de sinergias muy buenas con gobiernos de la región, con el de Brasil en particular y con el gobierno Chileno también. En Uruguay -por estar la oficina aquí- tenemos una disponibilidad total con Unasev; no hemos tenido el intercambio a nivel que hemos tenido con otros gobiernos, con el gobierno de Argentina, con México, con Panamá.

Así como nos toca trabajar en diferentes ámbitos con distintas áreas y necesidades de gobiernos, también tenemos que trabajar con núcleos u organizaciones que manejan niveles de flotas muy altos. Estamos hablando de flotas de más de doscientos mil vehículos, y vienen a consultarnos para saber qué tienen que pedir para que sus vehículos tengan determinados niveles y márgenes de seguridad.

Respecto al proyecto de etiquetado, hemos hecho algunas sugerencias y aclarado cosas. Hemos planteado uno de los problemas grandes que ha tenido Latin NCAP y Global NCAP a nivel mundial, y es que muchas marcas tienen vehículos que se ven iguales, pero que no lo son cuando vienen a la región. Desde el punto de vista físico lo son, pero no son iguales no solo desde el punto de vista del equipamiento, sino de cómo funciona o cómo está construido el vehículo, y la única manera de ver eso es haciendo las pruebas que realizamos. De hecho, evidenciamos la diferencia a raíz de las pruebas, algo que ha generado impacto en las marcas a nivel de las casas matrices y para tomar decisiones correctivas.

Por ejemplo, Chevrolet -una marca que históricamente objetó el programa-, a partir de 2019 y en reuniones que mantuvimos con el directorio en Detroit, cambia la política. El actual Chevrolet Onix es uno de los autos más vendidos en la región -en Brasil por lo menos- y en Uruguay también. Es un vehículo que viene estándar con seis bolsas de

aire, con control electrónico de estabilidad y con protección para peatones. Es un auto que no es de los más baratos del mercado, pero es muy accesible.

Por ejemplo, el grupo Hyundai Kia tiene una política dirigida completamente hacia los vehículos más seguros, estandarizando los seis *airbags*, el control electrónico de estabilidad y la protección para peatones. Estoy hablando del modelo HB20 -el primero que vino con esas dotaciones-, el más popular y de mayor volumen. Lo que estoy diciendo ahora se traduce en los modelos más caros de la marca: no se incorpora solo en los modelos más básicos.

En cuanto a Nissan -una marca sobre la que también pudieron haber escuchado que tuvo una resistencia importante con Latin NCAP-, hoy en día es imposible comprar un vehículo en América Latina -o donde quieran- que no tenga seis bolsas de aire estándar, control electrónico de estabilidad y protección de peatones. Son decisiones voluntarias de las marcas excediendo lo que son las reglamentaciones locales.

Hay otras marcas con roles mucho más proactivos. Por ejemplo, Volkswagen tiene un rol muchísimo más proactivo desde el inicio al igual que Toyota. No digo que sean las dos marcas más grandes del mundo, pero entienden de esto, conocen los diferentes mercados y tienen políticas mucho más proactivas en cuanto a que sus vehículos tienen que apuntar a estar siempre en los estándares más altos de cuatro o cinco estrellas. Eso habla mucho sobre cómo las marcas trabajan esto.

Con respecto al proyecto en sí, nos parece una iniciativa correcta, buena. Creo que beneficiaría mucho al mercado con los problemas que hemos estado viendo, con las diferencias de vehículos ya que lamentablemente se desinforma a los consumidores. Nos ha tocado hablar con importadores directamente para que rectificaran algunas cosas que se decía que no estaban correctas o para que por lo menos no las hicieran más. No tenemos un poder mayor del que tiene la oficina de protección al consumidor, aunque tenemos una que funciona bien y que ha actuado en varias ocasiones. Sin embargo, la razón de usar el programa Latin NCAP y no otros NCAP es esa: probar lo que está acá, lo que recibimos, lo que se nos vende, lo que se fabrica aquí y lo que la gente usa.

El proyecto tiene un buen concepto desde el punto de vista de la información al consumidor. No sé cómo estaba antes porque llegamos cuando estaba casi cerrado, pero sería bueno -por lo menos en Chile sucedió eso- que se hablara mucho más de una penetración del proyecto en sí a niveles mayores. Actualmente, el estado del proyecto en Chile habla que si el auto está evaluado, que muestre su calificación del programa Latin NCAP.

Por ejemplo, en Malasia o Estados Unidos se habla de la obligatoriedad en todos los modelos, pero ya es un tema de mercado. Sin embargo, lo que creíamos más adecuado -se había manejado en un momento con Chile- era que el proyecto por lo menos impusiera cierto volumen. Por ejemplo, si los autos son de los diez o veinte más vendidos, se propone incentivar o impulsar la exigencia del etiquetado. De nuevo: son cosas mejorables.

Entendemos que está bien planteado el concepto. Para lo que se pueda ayudar -más de lo que ya hemos hecho- o aclarar dudas, estamos a la orden. Tenemos la oficina en Montevideo. Si estuviese en Chile o en Brasil habría que viajar, pero tenemos la ventaja de tenerla aquí. Es un orgullo nacional. Esto se originó en el Uruguay, aunque había razones para instalarla en México, en Argentina o en Brasil. La razón de radicarla en Uruguay fue la seguridad jurídica, la independencia. Quizás eso haya traído como consecuencia que el equipo de trabajo sea uruguayo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a abrir una ronda de consultas para evacuar dudas sobre toda esta temática.

Es de recibo la oferta que nos hacen en el sentido de mantener contacto con actores de otros países para conversar sobre su experiencia.

SEÑOR REPRESENTANTE MELAZZI (Martín).- Tengo algunas consultas.

Primero, quiero que Alejandro se explaye un poco más sobre que Latin NCAP son bienes públicos. Lo planteo para comprenderlo con mayor profundidad.

Luego, en cuanto al articulado, tengo algunas dudas. El artículo 1º habla de la obligatoriedad del etiquetado que deben exhibir los vehículos, y quiero saber si se refiere a los testeados por Latin NCAP. Establece claramente que aquellos que no fueron testeados no tienen la obligatoriedad de exhibir dicho rotulado. Sin embargo, en otra parte del artículo 1º se habla sobre la obligatoriedad. Entonces, en el caso de no haberse testado, ¿hay que poner igual el rotulado de cinco estrellas aunque no marque ninguna estrella o no tiene que estar exhibido? Sucede que por un lado dice que hay que exhibirlo, pero, por el otro, decimos que no es obligatorio. Entonces, no me queda claro si no quedan "pintadas" las cinco estrellas.

Por otra parte, quiero que nos expliquen cuál es la categoría M1 que se establece en el artículo 4º porque no me queda demasiado claro.

SEÑORA REPRESENTANTE VOLPI (Elita).- Quiero saber si se va a expedir algún tipo de certificado en el sentido de que los vehículos fueron testeados. Lo planteo porque los vehículos traen número de chasis y de motor. No me refiero a si todos los FIAT Toro de 2024 fueron testeados, sino al vehículo en particular. Lo pregunto porque en Uruguay se regula mucho la compra venta de automotores. Pretendo conocer cómo se garantiza al consumidor final que el vehículo fue testado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero agregar algunas consultas.

Dijeron que ustedes hacían la elección. ¿Qué criterios utilizan más allá de la cantidad de vehículos que se vende, las marcas, etcétera? ¿Qué criterios toman para eso?

En caso de que las fábricas quisieran hacer el test por voluntad propia, ¿qué costo tendría para la empresa evaluar un vehículo? Me imagino que ello depende también del origen.

Cuando hablan de seguridad básica, ¿a qué se refieren? ¿Son solo los *airbags*, el control electrónico de estabilidad y la protección a peatones o hay algún otro elemento?

Quienes presentaron el proyecto nos dijeron que hay marcas que tienen doble calidad: según el destino es el equipamiento. ¿Eso es público? ¿Se pueden saber cuáles son las marcas que tienen esa doble versión, es decir, una cara y otra barata? Evidentemente, como no se hacen los controles correspondientes, aprovechan a tener dos líneas de montaje diferentes.

Según ustedes, el 71 % de los vehículos que se venden en el mercado están testeados. ¿Es así? ¿A qué se referían con ese 71 %?

(Diálogos)

—Es impresionante cómo evoluciona tan rápidamente la tecnología día a día, y ahora se suman las versiones híbridas, los eléctricos. ¿Están involucradas todas las versiones? ¿Cómo se están desempeñando con el tema de los vehículos eléctricos ya que es la tendencia a futuro?

Cada marca tiene su tecnología, y me imagino que eso es reservado por la posible competencia. ¿Cómo manejan ese tema ustedes? Supongo que cuando una marca requiere de su asesoramiento, ustedes también deben contar con desarrollo tecnológico para saber cómo lo puede adoptar la empresa. ¿Cómo transmiten esos conocimientos?

SEÑOR REPRESENTANTE MEDINA (Robert Nino).- Quiero preguntar a nuestros invitados si reconocen alguna política pública que haya llevado adelante Uruguay en el camino de sensibilizar a la población, al consumidor en cuanto a la compra de vehículos en relación a la importancia que tiene este tipo de análisis, de trabajo sobre la seguridad de los vehículos a la hora de la elección, a la hora de poner sobre la mesa todas las variables por las cuales una familia, una empresa o un particular cualquiera accede a un vehículo. ¿Ustedes entienden que el Uruguay va de la mano con alguna política pública en virtud de los estándares de seguridad y cómo ello altera -o puede alterar, sin duda- la baja de registros de los siniestros, las pérdidas humanas, pero que también puede impactar en el mercado de compra de vehículos nuevos?

SEÑOR REPRESENTANTE MELAZZI (Martín).- Me quedó pendiente una consulta.

¿Qué sucede si el fabricante, por ejemplo, de los tres modelos de autos que tiene simplemente evaluó uno de sus coches que tiene cuatro *airbags*, pero ahora tiene un vehículo con mayor seguridad con ocho *airbags* y los mismos estándares en el caso que ese vehículo no haya sido testeado y es importado en el Uruguay? ¿Cuál es el rotulado que va a exhibir ese vehículo en el Uruguay? Además de que tiene equis cantidad de estrellas, como sabe que tiene el mismo estándar, pero más *airbags*, ¿el importador o el vendedor puede decir que si bien no se ha evaluado, existe una recomendación de mayor seguridad de Latin NCAP?

SEÑOR PRESIDENTE.- Hay una valoración de cinco estrellas. ¿Cuál es la lectura de cada una de las estrellas? ¿Qué significa si tiene una, dos, tres, etcétera?

Dijeron que desde 2010 están haciendo todas estas valoraciones. ¿Desde que comenzaron a trabajar hasta la fecha hubo algún descenso en los niveles de siniestralidad del país? Sé que hay otros factores que juegan mucho más, pero me gustaría saber si hay alguna medición en la medida que van adoptando esta mejora en calidad.

Independientemente de que este proyecto apunte a que sea obligatorio -según lo que interpretamos de los diferentes artículos-, deseo conocer si Latin NCAP ha valorado que sea público. De todos modos, cualquier cliente puede acceder a la información a través de la página. Si yo tengo que elegir entre dos versiones o marcas, puedo entrar y verificar qué calidad tiene el vehículo, independientemente de que sea obligatorio o no.

En cuanto a los gobiernos, ¿a qué nivel estamos en el Uruguay? Me refiero a cuánto se han involucrado los gobiernos -a través de la Unasev o de otro mecanismo- en esta temática. Más allá del proyecto de ley, sería importante saber qué diálogo hay con el gobierno para empezar a implementar estos temas de control de calidad.

SEÑOR FURAS (Alejandro).- En cuanto al bien público, debo decir que los NCAP pertenecen a la sociedad. Son una herramienta de los gobiernos y de la sociedad, del consumidor. Desde el punto de vista del gobierno la idea es tratar de apalancar o acelerar algún cambio. A eso nos referimos.

Nosotros hablamos de bienes públicos de forma literal porque cuando conversamos con el Banco Interamericano de Desarrollo ellos también ven lo que hacemos como un bien público. Incluso, eso se ve en las líneas de apoyo. En un principio, ellos brindaron apoyo económico y luego institucional.

Quizás, parte de la preocupación que existió -o que existe- es que no hubiese habido una iniciativa de empoderamiento o de adueñarse -no en el mal sentido- de la participación de parte de los gobiernos para que fueran más interactivos con el programa Latin NCAP.

Voy a decir algo para responder algunas preguntas, aunque luego también lo voy a comentar.

Regionalmente no tenemos herramientas para controlar las normas básicas que estamos exigiendo -no hablo de Latin NCAP- para la seguridad en los vehículos. Lo que se hace en América Latina es un control documental. Lo que propone Naciones Unidas -estoy trabajando desde hace más de diez años representando a las organizaciones que nos apoyan y también a Global NCAP- es que haya un sistema normativo mundial de certificaciones. Propone que los países miembros -como Uruguay- tengan la libertad absoluta de adoptar todo el paquete normativo existente -sería el nivel de Europa- o parte de él. Entonces, esos sistemas de certificaciones dan herramientas a los gobiernos para verificar no solo documentalmente, sino con el derecho de exigir que se hagan ensayos de tal o cual cosa sobre la que se dude en cualquier momento. Una vez que un vehículo sale y se certifica, el gobierno tiene la obligatoriedad de verificar que el cumplimiento de la norma cada dos años se mantiene. Por ejemplo, yo certifico un sistema que tiene el vehículo y, si soy el gobierno que emito un certificado y que firmo los acuerdos con las Naciones Unidas, tengo la obligatoriedad de verificar cada dos años -o en un máximo de tres años- que se está cumpliendo. Son los gobiernos los que emiten los certificados entre ellos en el ámbito de las Naciones Unidas, pero el costo es de la industria. La que paga los test es la industria. Ese es el sistema de certificación que hay en Naciones Unidas. Difiere del sistema que tiene Estados Unidos ya que es de autocertificación. Estados Unidos tiene un sistema de certificación riguroso para la parte de transporte aéreo. Si pasa algo en un avión se quedan todos en el piso.

Sucedió el tema del diesel en Europa con el tema de Volkswagen hace unos diez años e inmediatamente se dejó de vender esa marca. Alguien apretó un botón en una computadora y en veinticuatro horas se dejó de vender autos en esas condiciones. Ese es el poder de un sistema de certificación.

El sistema de normativa automotriz que utiliza China o Estados Unidos -por el que el fabricante se auto certifica y firma una declaración jurada diciendo: "Yo cumplo"- está sujeto a que los gobiernos que lo controlan tienen dinero propio para comprar el auto y hacer las pruebas independientemente y controlar. Después que se encuentra una falla, el gobierno fuerza a que haya un *recall*, a que haya acciones legales, jurídicas, etcétera, y ello empuja al fabricante a que en menos de cuatro semanas tome una acción.

En América Latina no tenemos ni el dinero para hacer esas pruebas ni -creo- el aparato jurídico rápido -potente como el de esos mercados- para forzar a que los fabricantes realicen determinados cambios. A veces hay procesos jurídicos que llevan más tiempo de los que un modelo permanece en el mercado. Por esa razón es que se recomienda tanto ese sistema normativo porque al gobierno le daría el poder de decir: "Okay, yo busco por las certificaciones. Si usted no cumple, no me conforma como gobierno, usted tiene que testear, no traerme un papel: testear. Vamos a un laboratorio independiente, hacemos las pruebas y yo, como gobierno, estoy complacido por el resultado o no".

SEÑORA HERNÁNDEZ (Belén).- Si pensamos esto desde la perspectiva del público en general -soy la asesora legal de Latin NCAP, pero el experto es él-, debo decir que algo que aprendí con ellos en todos estos años de trabajo fue que el hecho de que un auto tenga uno, dos o tres *airbags* no garantiza la seguridad. Por eso es que el testeo

es básico. El auto puede tener cuatro *airbags* y no ser seguro igualmente. Entonces, en ese caso es cuando el rol del testeo y de la certificación resulta clave.

En general, el público piensa: "Ah, no, pero tiene *airbags*. ¡Ya está!". No es tan así.

SEÑOR FURAS (Alejandro).- Al respecto, tenemos varios ejemplos que pensaba detallar en las otras preguntas.

La razón de lo que explica Belén se basa en cómo están configuradas las normativas internacionales de Naciones Unidas en cuanto a las normas de desempeño. Ahí no dice que el auto debe tener dos o cuatro *airbags*. ¡En ningún lado! Lo único que dice es que en una prueba de choque en determinadas condiciones las lesiones humanas tienen que estar debajo de un parámetro médico. Punto. Si hay un *airbag* o alguna espuma especial nadie lo sabe. Todas las normas de las Naciones Unidas son tecnológicamente neutrales. Y los protocolos de Latin NCAP son iguales: neutrales desde el punto de vista tecnológico.

Voy a volver sobre el punto del bien público. Sucede que los gobiernos de la región no tienen herramientas para aplicar ese sistema de certificación y que por razones netamente comerciales no lo hacen. Hasta ahora, hemos recibido argumentos en contra de ese sistema gratuito, que da protección entre los gobiernos. Si hay un diferendo entre dos gobiernos -uno que produce y otro que recibe el auto- y existe una diferencia normativa se dirime a nivel de las Naciones Unidas con una conversación diplomática sin ir a otras instancias; se corrige. Es como que todos se vigilan entre ellos en ese club. Está la Unión Europea, Estados Unidos -que es parte de algunos acuerdos-, China, India, Australia, Malasia, Tailandia y cinco países de África. No hay ningún país de América Latina que haya firmado ese acuerdo. Eso es lo que motiva la preocupación más cara de todo esto. Y aunque el fabricante diga: "Yo te lo vendo cumpliendo porque lo traigo de Europa", comprobamos que tampoco es así.

La rigurosidad del control de calidad que requiere un mercado certificado como el europeo, como el australiano o como el japonés con este tipo de normas hace que los fabricantes no cometan errores. Es igual a lo que rige el sistema aeronáutico mundial. ¿La diferencia cuál es? Que en los autos se muere medio millón de personas por año, todos separados, como en cuotas, y que en los aviones se mueren de a trescientos, cuatrocientos o quinientos todos juntos. En definitiva, el concepto de la certificación de Naciones Unidas da herramientas a países que no tienen recursos para controlar mejor. Sucede que repetidas veces se ha esgrimido -lo hemos discutido en la Unidad Nacional de Seguridad Vial; desde que se creó estamos trabajando en esto- que todo se debe a temas comerciales y de relacionamiento exterior. Nosotros no lo compartimos porque se escapan cosas. Además, Latin NCAP ha encontrado muchas fallas en vehículos que se escaparon a los sistemas de control de acá.

Por ejemplo, el auto más vendido de Brasil -el viejo Chevrolet Onix que conocimos como Joy hasta no hace mucho tiempo- no cumplía con la norma de impacto lateral básica que rige en el mundo desde 1995 que, dicho sea de paso, no es obligatoria en ese país, pero estamos hablando de una norma internacional que es casi como aprender a caminar: el a, be, ce en la construcción del vehículo.

Se descubrió un vehículo que había tenido problemas de incendio en el sistema del cinturón de seguridad. Se prendía fuego en la calle y la marca hizo un *recall* -forzado en cierta forma por la alarma pública en Brasil y que luego se extendió a toda América Latina- para corregir esa falla. Cuando nosotros lo testeamos se volvió a prender fuego después del *recall*. Quiere decir que a los sistemas de control existentes -o los que

creemos que hay- desde el punto de vista normativo se les están pasando estas cosas por alto.

Nosotros tenemos un dinero realmente muy limitado. Nosotros tenemos un presupuesto de operaciones anual de US\$ 1.000.000. Somos siete personas, y hemos logrado voluntariamente que la industria en América Latina reaccionara y cambiara. ¿Por qué los gobiernos no pueden? Quizá sea una pregunta tonta o redundante.

Sabemos que lo que pasa en el Uruguay o en América Latina no es una excepción en el mundo porque todos los países industrializados tienen presión de la industria. Sucede que cuando los gobiernos se vieron arrinconados con estos problemas recurrieron a las herramientas del NCAP; eso explica el NCAP. El gobierno puede decir: "Yo puedo elegir el auto que quiero y testeo lo que quiero como quiero. Puedo exigir como quiero y dar la información que quiera". Entonces, por ello hablo de un bien público.

Yo me quiero dedicar a otra cosa también. Nos va a tocar hablar de las emisiones y de la eficiencia energética, algo que también forma parte de los NCAP. Queremos empezar a trabajar en eso, pero todavía no tenemos solidificado lo que es el entendimiento de la organización como un bien de todos: no solo del Uruguay, sino de la región. Parte de eso explica la situación que tenemos en nuestra región ya que no hay laboratorios independientes para el testeo de los vehículos; por eso hay que hacer los test en Europa. ¡No existen! ¿Cuál es la explicación? ¡No se exigen! En la medida en que sean una exigencia de los gobiernos, tener laboratorios regionales se va a transformar en una urgencia.

Respecto a la obligatoriedad del etiquetado, reitero que nosotros no fuimos los autores, sino que solo ayudamos a darle forma.

En cuanto al mecanismo, como dije antes, para nosotros sería ideal que esto se hiciera en forma escalonada. Por ejemplo, el primer año de aplicación o de reglamentación de la ley los diez autos más vendidos del mercado tienen que estar etiquetados. Aclaro que no me interesa que la etiqueta esté en un pegotín en cada vehículo, porque hay autos que han sacado cinco estrellas que tienen la publicidad de cinco estrellas Latin NCAP, que es algo que deben haber visto. Ese no es el espíritu, sino que el etiquetado sea digital y que se obligue a brindar información a través de un código QR. Lo que importa es que la gente sepa, que haya un cartel que muestre el auto cuando va a la concesionaria.

La idea del proyecto de ley era un poco distinta, pero nosotros no tenemos limitaciones al respecto, porque nos viene bien una u otra opción, ya que creo que las dos facilitan. Sin duda, es mucho más fácil el sistema digital, porque llega a todo el mundo; es más rápido desde el punto de vista visual.

En cuanto a la obligatoriedad, nos hubiese gustado -esto hubiera sido lo ideal- que se hubiera impuesto que durante el primer año debían etiquetarse los diez autos más vendidos, el segundo año los veinte más vendidos, y el tercer año los treinta más vendidos. Así se estaría cubriendo casi el 80 % del volumen de ventas; voy a aclarar ese punto más adelante.

De todos modos, si se empieza por lo que aquí se establece, es aceptable, porque es un paso, es algo. Entonces, cuando el auto está testeado debe mostrar las estrellas y si no está evaluado, debe explicitarse que no lo está o que no hay información disponible. Eso es lo que se hace en Chile; el proyecto de Chile habla de lo mismo. Y en Malasia es igual: tiene que estar el escudo, pero si aparece en blanco es porque no hay información disponible, porque no hay testeo ni estrellas; no sé qué texto se usa.

En realidad, me gustará que fuera diferente, pero es lo que hay y creo que es un gran primer paso, y como tal, lo apoyamos.

¿Qué busca ese tipo de cosas? Desde el punto de vista de la información para el consumidor, busca que este se pregunte: "¿Por qué esto no está testeado?". El consumidor europeo, por naturaleza, siempre piensa que si el auto no está testeado es porque tiene algo raro, independientemente de lo que digan los medios de prensa, que es otro tema que también está en juego, porque tienen sus clientes, que son las marcas. Si me permiten, después voy a referirme a lo que ocurre en India -hice todo el proceso desde cero, hasta lo que existe hoy en India-, porque hay un paralelismo muy importante con América Latina.

Como decía, cuando el consumidor advierte que determinado vehículo no está testeado o no se cuenta con información, se empieza a preguntar por qué, al igual que un director de flota, ya que si va a comparar sesenta, ochenta, cien o doscientos autos, por un tema normativo y corporativo, debe saber cuántas estrellas tienen, sin importar que sean cinco o cuatro. También debe saber si hay alguna falla que justifique esas estrellas.

Por tanto, nosotros entendemos que debería haber una indicación en ese sentido, aunque el mecanismo natural del mercado va a ser ese. Sin duda, los vendedores del mercado uruguayo -que por lo general son importadores, salvo General Motors, que es la única compañía que hay acá como tal- van a empezar a exigir y, voluntariamente, van a llamar a la casa matriz de determinada marca, y le van a decir: "Este auto no lo estoy pudiendo vender porque no sé cuántas estrellas tiene. ¿Pueden ocuparse de eso?".

Por otra parte, quiero aclarar que la categoría M1 es una clasificación técnica de Naciones Unidas -que es global- y, básicamente, refiere a vehículos de pasajeros; esa es la explicación. Técnicamente, tiene otras definiciones respecto al peso máximo, a la capacidad máxima, y a otros ítems. Creo que se utiliza para vehículos de hasta siete u ocho pasajeros, diferenciado del conductor. En esa categoría no rige el tonelaje, pero en la clasificación siguiente, que es M2, se establece que es para 3,5 toneladas.

Si quieren, puedo dirigirlos -con un *link*- a la tabla de clasificación de Naciones Unidas, que es pública y cuenta con la información necesaria.

Por otro lado, la diputada hizo una consulta con respecto al VIN. Agradezco que haya hecho esa pregunta porque no sé cómo se me pasó eso por alto.

Cuando Latin NCAP da el resultado de un vehículo al fabricante, tiene dos herramientas, y la primera es la auditoría. Entonces, cuando nosotros publicamos un auto, informamos del valor o del resultado del auto como tal, porque fue comprado en un *dealer*, en un concesionario.

Asimismo, cuando el fabricante me dice: "Quiero probar tal cosa, que mejoró", la pregunta que le hacemos es: "¿A partir de qué número de chasis?". Entonces, nos deben dar el número chasis y la fecha de producción. Al contar con esa información, cuando el consumidor se fije en ese vehículo, verá que esa clasificación es válida para autos producidos a partir de determinada fecha y que cuentan con determinado número de chasis. Por lo tanto, cuando el consumidor se acerca al concesionario sabe qué vehículo debe comprar, y si le quieren vender uno producido antes -eso ha ocurrido en varias oportunidades-, pueden decirle al vendedor: "No; acá dice que esto corresponde a tal fecha y a tal número de chasis".

Por otro lado, no tenemos un formato para emitir certificados, pero como las flotas mineras de operación de campo -lo digo para que lo sepan-, que tienen una política bastante agresiva respecto a las cinco estrellas, siempre nos piden que emitamos una

certificación para que quien toma la decisión de comprar la flota tenga un respaldo, emitimos una carta dirigida a las empresas y firmada por Latin NCAP, que dice: "Ese vehículo esta testeado...". Después podemos enviarles cómo es el cuerpo de este tipo de cartas, porque es algo público.

SEÑORA HERNÁNDEZ (Belén).- La información es pública.

SEÑOR FURAS (Alejandro).- La información de todos los detalles técnicos, las fotos, todo lo que quieran saber del test y las estrellas que tienen los vehículos, está publicado en la página web, en la aplicación móvil y en los canales digitales.

Algo que no es menor es que Latin NCAP -inclusive cuando hay fallas, ya que se hace de acuerdo con la conformidad de la institución- publica todo lo que testea; si dio mal, mala suerte. Por supuesto, si el fabricante lo quiere arreglar, lo puede hacer, lo puede corregir, pero nuestra obligación -así está estructurado- es publicar todo lo que se testea; toda la información es pública.

Más adelante voy a referirme a informaciones particulares sobre desarrollo y a tecnologías de desarrollo, pero quiero decir que también se manejan de una manera abierta.

En cuanto al criterio para la elección de vehículos, cuando empezamos con Latin NCAP comenzamos a analizar los vehículos más vendidos del año anterior, por obvias razones. Nos encantaría tener dinero para testear todo lo que se vende, o por lo menos lo más popular, pero no hay dinero para eso. La obligatoriedad del etiquetado solucionaría parte de ese problema. De todos modos, como no podemos restringir la información que damos al dinero que tenemos, contamos con mecanismos del voluntariado. Es decir, cualquier persona, individuo, o empresa, puede venir y decirnos: "Quiero que testeen tal modelo; acá está el dinero" o "Acá hay un dinero para cubrir el test de un auto; elijan ustedes cuál quieren que sea". Eso es lo que hace Bloomberg, porque nos da fondos sin restringir los modelos; por lo tanto, usamos ese dinero como queremos, pero solo para testear.

También se preguntó sobre los criterios. Sin duda, los más vendidos mandan, porque hay que saber qué nivel de protección tienen los autos más vendidos para corresponder con la estadística de fallecimientos y de lesiones.

A veces se testea algún auto nuevo que no es muy vendido en el año, pero que tiene un pico de ventas importantes; por ejemplo, el primer auto eléctrico chico con un volumen de venta significativo, que hace entrar en cierto margen. Y también se testean vehículos que pueden haber presentado fallas. En realidad, tratamos de optimizar el restringido dinero con el que contamos, testeando autos de esas características.

En una oportunidad -no recuerdo en qué año-, un gobierno estaba hablando de etiquetar y quería información sobre los diez autos más vendidos; entonces, tratamos de cubrir esa información. En realidad, como somos un mercado más o menos homogeneizado -se vende más que nada Mercosur-, es muy posible que los diez autos más vendidos de Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay tengan una coincidencia muy importante, aunque la posición no sea la misma. Eso, de cierta forma, facilita la elección.

También debo decir que cualquier vehículo que se vende es posible de ser elegido, ya que por estatuto podemos elegir el vehículo que queramos.

Sabemos de algunas flotas privadas -compañías que tienen mineras energéticas- que quieren comprar cierto modelo, que están en un espectro de cuatro o cinco autos, pero les faltó uno porque no está, y nos dicen: "¿Cuánto es? Testealo; yo me hago cargo

de la cuenta". Además, hay marcas que dicen: "Tengo un modelo y quiero mostrar cómo funciona", y lo testean.

El proceso -esta es una parte delicada- es el siguiente: viene un fabricante de una empresa privada y nos dice: "Quiero saber la calificación de tal modelo". Entonces, se hace todo el test a costo de Latin NCAP, se publica, y después se manda la factura de costos, aunque algunas marcas no quedaron contentas con el resultado final -el resultado no fue el que esperaban-, y no nos pagaron.

Digo esto por un tema de transparencia, para que no digan: "Como les pagan, tienen estrellas". No es así.

SEÑOR REPRESENTANTE MELAZZI (Martín).- Que paguen antes.

SEÑOR FURAS (Alejandro).- Si pagan antes, puede estar cuestionada la transparencia del proceso.

En realidad, yo hago todo a riesgo de que no nos paguen, y eso nos ha ocurrido más de una vez porque están descontentos con el proceso.

Respondiendo a otra de las preguntas, debo decir que Latin NCAP tiene una herramienta que se llama auditoría que imita el sistema de Naciones Unidas. Como en América Latina no hay un sistema establecido -como sí ocurre en Europa- que permita auditar en cualquier momento o monitorear cómo está la producción, auditamos cuando se trate de algún modelo que hayamos testeado antes.

Entonces, eso da libertad y fortaleza al programa, ya que el fabricante no se atreve a poner en riesgo que en una auditoría le vaya mal. Por esa razón, los fabricantes tienen una rigurosidad mayor cuando fabrican autos que agarramos para testear; se cuidan. Eso prueba que si los gobiernos de América Latina siguieran un sistema de certificación de ese tipo, los fabricantes se cuidarían también. No hay cosa que le pegue más a un fabricante que la noticia negativa de que tenías un auto de cierta forma, le bajaste la seguridad y la gente lo sigue comprando, y más cuando hay un resultado positivo de un NCAP.

Voy a responder a lo de bien público. Es otra herramienta que estamos ejerciendo, aunque no somos gobierno y no nos corresponde, pero la estamos usando y funciona.

Con respecto al test voluntario, acabo de aclarar el costo. ¿Cómo funciona? Cualquiera puede venir a hacerse cargo de un test en cualquier momento. Lo que se hace es firmar un compromiso que dice que me hago cargo del test, se pide y se ejecuta con fondos. Aclaro que a veces no nos pagan; no nos han pagado y hay que ver cómo se trabaja eso por parte de las auditorías porque no es fácil.

(Diálogos)

—O sea, ¿quiénes no pagaron después? Eso es información pública. A veces, la prensa nos ha preguntado y le hemos dicho quiénes no nos han pagado porque tenemos obligación de decirlo.

SEÑORA HERNÁNDEZ (Belén).- Quizás el ingeniero pueda explicar cómo se hacen del auto por un tema de transparencia, ya que no vaya a ser que la marca te dé uno que está precioso.

SEÑOR FURAS (Alejandro).- Cuando la marca se voluntariza para un test y nos dice: "Quiero mostrar cómo funciona la seguridad del modelo", nosotros elegimos el auto en concesionarias, si es que está, y si todavía no está a la venta, lo vamos a tomar de lo que se llama el *parking* de distribución de las marcas en la fábrica. Hay un *parking*, que es aduana, en el que la marca ya no tiene forma de tocar el auto. Ese auto ya tiene una

etiqueta que dice que tiene un dueño y se lo saca de ahí con todos los problemas que eso le genera a los dueños porque les llega tarde. A algunas personas de Uruguay les ha pasado porque nos ha tocado en algunas de esas aleatorias agarrar autos de Uruguay y no de gusto, sino que había etiquetas de Uruguay que las descubrimos cuando el auto llegó. Además, tenemos la herramienta de auditoría; esas son las dos cosas. Ahora, si ese auto está disponible en una concesionaria, se compra en una concesionaria, de forma anónima. O sea, nadie sabe que es Latin NCAP el que compra; no se compra a nombre mío ni de ninguno de los que trabajamos ahí, sino que son empresas terceras que hacen las operaciones. El proceso de transporte es igual; es en forma anónima y se lacran los vehículos. Al retirar el vehículo, o cuando se toma posesión, se lacra, se sella y si hay alguien que abrió o tocó algo nos vamos a dar cuenta porque están los sellos vencidos; en muchos casos, eso ha sido razón de rechazar el vehículo y tenemos que elegir otro. Eso da garantía de que no hay influencia después del proceso de selección; o sea, no hay nadie que haya tocado algo.

Aclarado ese punto, voy a referirme a lo otro que tiene que ver con seguridad básica y relación con estrellas. Me voy a permitir realizar una aclaración: en los países que esto tuvo éxito y en las Naciones Unidas, la recomendación que dan tiene que ver con las normas técnicas y con lo que establece el NCAP. Ellos no dicen "o", sino que los NCAP y las normativas deben coexistir en los mercados; eso lo dice Naciones Unidas y lo aplican todos los países. Hay una norma técnica que establece el piso y hay una información al consumidor que es la que busca incentivar un cambio acelerado.

En Europa los sistemas de control de estabilidad fueron obligatorios legalmente en 2015, pero todos los autos lo tenían estándar desde 2005. ¿Por qué? Porque Euro NCAP lo exigía. El airbag de cortina lateral fue obligatorio en 2019, pero en 2005 o 2007 ya todos lo tenían estándar. ¿Por qué? Porque si no los tenían les iba mal en Euro NCAP. Cuando la ley entró a regir, todo el mundo cumplía; no había que dar prórrogas, no había peleas públicas, no había organizaciones de fabricantes. Parte del beneficio de la herramienta es ese: llegar voluntariamente a los cambios.

En cuanto a la relación con las estrellas, cuando nosotros damos información y decimos que los dos sistemas tienen que coincidir, Naciones Unidas establece una base y los NCAP decimos cuánto mejor es quien cumple con esa base. Conceptualmente, un auto de cinco estrellas es aquel que asegura la integridad física completa dentro y fuera del vehículo en las situaciones de choque estudiadas. O sea, no hay consecuencias permanentes para quien está en un vehículo cinco estrellas. Los vehículos de cero y una estrella tienen una muy alta probabilidad de que alguien dentro o fuera tenga lesiones de riesgo de vida. ¿Cuánto saltan las estrellas del medio? Aproximadamente, en probabilidades vas aumentando entre 18 % y 35 %, dependiendo del salto de estrella a estrella. Con un auto de cinco estrellas, cómodamente hablando, hay una tasa de por lo menos un 80 % de posibilidades de no tener nada permanente o lesiones graves. Aclaro esto porque si tomamos América Latina como un todo, va a haber una estadística y si tomamos Uruguay como país, va a haber una estadística distinta porque, obviamente, los mercados son diferentes.

Los NCAP usamos los mismos tests y cada uno compra en su mercado para que no exista eso del doble estándar, pero usamos diferente peso para cada prueba respecto a la calificación de estrellas. Voy a explicar el porqué. En Europa, por ejemplo, la incidencia de impactos laterales en lesionados graves era muy alta. Entonces, Europa en su programa le tiene que dar un peso mayor a la protección lateral en choques. O sea, el test lateral tiene un peso mayor en los puntos de lo que tiene, por ejemplo, en Japón. En Japón el problema son los peatones, ciclistas y motociclistas. Por tanto, en Japón la protección al peatón se pondera con más peso a la hora de calcular las estrellas.

Comentario al margen: todo el cálculo de estrellas y sus protocolos es abierto; están todos los documentos y planillas abiertas. Me ha tocado a mí como docente de facultad entrenar a algún estudiante y dar algún curso en facultad cuando empezó Latin NCAP y lo hemos hecho en varios países también.

¿Qué es lo que entendemos que es la seguridad básica que debería tener cualquier auto desde el punto de vista de Latin NCAP? Cualquier auto debe tener protección total de choques para los ocupantes. O sea, protección de choque frontal, choque lateral, choque lateral de poste, choque lateral de cabeza -es el más severo de todos-, airbag de cortina y acá no hay ni sombra; la flota lo está teniendo voluntariamente, pero no hay exigencia. O sea, está la exigencia de una ley que no está reglamentada desde el año 2019. También está la protección interior, protección al peatón o usar el vulnerable de las vías -esa es la definición técnica que se utiliza-, que es cualquier motociclista, ciclista o peatón. Esa protección, a diferencia de lo que se usa para desinformar, no habla de tecnologías muy raras y es, simplemente, cómo está diseñado y los materiales que se utilizan en el capó, en el paragolpe, en las partes de las capas inferiores. Hoy en día, hay tecnologías que permiten evitar ese freno con sensores. Por ejemplo, hay algunas marcas como Volvo que tiene un airbag que cuando el peatón cae no le pasa nada. Para cumplir las exigencias, no es necesario nada de eso -ni el airbag ese especial ni nada-, sino que se soluciona con una buena ingeniería. Como dijimos, el Onix -un auto muy popular- tiene eso.

En cuanto a la relación a lo normativo de Latin NCAP, siempre estamos, como en los NCAP, exigiendo un poquito más arriba de la norma para que sea un poco la que va corriendo los márgenes. Las normas van mejorando y aumentando la exigencia, es decir, un auto que era legal acá en 2010 ahora ya no es legal, por ejemplo, porque no tiene airbags. En 2014 empezamos con los airbags y el ABS. De la misma forma, los NCAP vamos mejorando y exigiendo cada vez más. Los fabricantes saben en qué período se exige más y saben los protocolos, porque tienen que planificar sus productos. Entonces, tenemos discusiones con ellos, desde una muy temprana etapa, anunciando qué es lo que va a venir. Si los gobiernos fueran parte de Latin NCAP participarían de esas discusiones y en el caso de que no lo hagan y nos pregunten, les daríamos la información también, porque entendemos que es un bien público. Nos pasó con Brasil que nos pidió el protocolo nuestro de 2020, porque querían alinear sus regulaciones a eso.

Por otro lado, está la protección interior hacia los ocupantes de afuera, el control electrónico de estabilidad, los ganchos Isofix para la silla de niño y, si estuviera disponible y se pudiera incentivar, los frenados autónomos de emergencia. Si voy manejando y no freno a tiempo, hay un sistema que detecta que no voy a frenar a tiempo y el auto frena solo, ya sea un peatón, otro auto, un camión o lo que sea; esos sistemas hoy están muy masificados. Nos parece tecnología muy avanzada, pero están muy masificados y tiene una penetración muy importante en América Latina, al punto de que para quienes desarrollan esas tecnologías ya no es una preocupación América Latina desde el punto de vista de que no va a penetrar, porque ya saben que va a entrar en un volumen grande, tarde o temprano. La regulación, obviamente, ayudaría mucho a eso.

Con respecto al doble estándar hay varios ejemplos. Hemos testeado marcas y modelos, y un ejemplo -creo que el más significativo desde el punto de vista de precio- es el vehículo Nissan Murano, que salía un dinero muy importante: en Uruguay estaba -si no me equivoco- arriba de los US\$ 70.000 u US\$ 80.000. Se voluntariza el test. Es un auto fabricado en Estados Unidos, tiene siete bolsas de aire y toda la tecnología, pero hicimos la prueba de choque y dio dos estrellas. Lo que tuvo que hacer la marca después fue trabajar sobre el vehículo, entender cuál fue el problema y mejorar; se volvió a testear un año después, y ahí tuvo las cinco estrellas que esperaba la marca.

La marca no sabía lo que iba a pasar; se enteró el día del test. Los mecanismos de control de calidad y de información interna fallaron. Muchas veces, no es voluntario que la marca decida fabricarlo diferente.

Entonces, la información formal de la marca dice que el auto es igual, pero, a veces, en la cadena de producción se hacen cambios -para optimizar procesos, bajar costos, etcétera- que no se reportan, no se verifican con otras áreas de la empresa, y cuando nos llega el vehículo nos encontramos con algo que no es lo que corresponde. A veces, las marcas saben eso y no lo dicen. Piensan: "No me pescó Latin NCAP, no lo ven". Un ejemplo fue la Nissan Murano. Nuevamente, se trata de un auto hecho en Estados Unidos, o sea, para el mercado de Primer Mundo. La marca tuvo que rectificarlo; hubo un costo de imagen. Tuvo una falla estructural: se abrió el auto al medio, desde el matafuegos hasta el asiento trasero. Eso explica lo que pasó; la marca tuvo que resolver por qué.

En nuestro mercado tuvimos un caso con la Fiat Strada. Se trata de un vehículo que tiene versión cabina doble y cabina simple. La cabina doble viene con airbags laterales, de protección de cabeza y cuerpo. Cuando fuimos a hacer las pruebas de choque, vimos que el airbag lateral no sirve para nada. Funciona, se abre, pero no da protección. La pregunta es: si tanto se queja la marca por los costos, ¿para qué pusieron algo que cuesta plata y no hace nada? ¿Es para marketing? Nunca lo entendimos y no hemos tenido respuestas en cuanto a la posibilidad de mejorar.

Del otro lado tuvimos el caso de Renault Sandero. Renault agregó airbags laterales -como estándar- de cabeza a tórax. Hicimos el test Latin NCAP, le dio mal y rectificaron; corrigieron. Tuvieron que mejorar algunos temas mecánicos, técnicos; cuando volvimos a testear, no era una maravilla, pero cumplía. Esa decisión es voluntaria, porque nadie obligaba a la marca a hacer esas mejoras.

Chevrolet fue otro caso, con el modelo Onix. El HB20 que hoy está testeado, tiene tres estrellas y seis airbags, ya pasó por una estrella, cero estrella, le fue mal y la marca dijo: "No puedo poner mi marca al lado de un resultado tan malo". Entonces, cambiaron las políticas.

Esas son situaciones más recientes, con los autos, pero tuvimos casos de mala comunicación, para desinformar. Se dio el caso de una marca que vendía un vehículo y le decía a los clientes: "Latin NCAP es todo un curro" -perdón que lo diga en estos términos, pero fue así-, "hay que pagar y tener las estrellas; este auto es distinto al que testeó Latin NCAP, que había dado muy mal". Tuvimos que ponernos en contacto con esa importadora y explicarle, en términos correctos, que hay límites y códigos. Esa persona, ese cliente -no sabemos quién era-, se tomó el trabajo de llamar a Latin NCAP, pero debe haber muchos casos de los que ni nos enteramos.

Podríamos hacer una lista, pero para que tengan una estadística general, Latin NCAP ha testeado, hasta ahora, más de ciento cincuenta autos. La última estadística era de 72 %; capaz que estamos un poco más arriba. Al menos, el 72 % de esos resultados generaron cambios voluntarios en las marcas, para mejorar. Ya sea mejorar el modelo o sacar un modelo que era muy malo y remplazarlo por otro. Imagínense si hubiéramos podido hacer esto en todo el mercado.

¿Quieren que espere al diputado Melazzi para responder sobre híbridos y eléctricos o alcanza con que conste en la versión taquigráfica?

SEÑOR PRESIDENTE.- Está bien con que conste en la versión taquigráfica.

SEÑOR FURAS (Alejandro).- Sobre el híbrido eléctrico hay dos comentarios.

Hay que tener presente que no deja de ser un vehículo. Los criterios que nosotros consideramos son las lesiones humanas, qué es lo que pasa en la protección del peatón, adentro, y cómo funcionan las tecnologías con criterio de desempeño; no nos importa qué tecnología hay. Lo voy a decir de una manera muy simple. Se hace un choque, con "una persona" -que no es un ser humano- sentada adentro, que nos dice qué le hubiera pasado a un ser humano real si hubiera estado ahí. Me refiero a los famosos muñecos de choque. Si el vehículo es eléctrico o diésel, no nos cambia; miramos las lesiones de la persona.

¿En qué cambia si el vehículo es eléctrico, diésel u otro? Obviamente, un auto eléctrico es más pesado, tiene otro centro de gravedad y funciona diferente cuando choca. El fabricante tiene que buscar otras soluciones técnicas para dar la protección que corresponde a las personas que van dentro y fuera. El testeo es siempre igual; el criterio médico es igual. Lo que cambia es cómo el fabricante da protección en esas condiciones restrictivas.

Para los autos eléctricos híbridos agregamos la evaluación de la seguridad eléctrica. En el auto de combustión interna valoramos la pérdida de combustible, porque es un problema de seguridad; tiene el mismo peso de puntuación. Si el auto es netamente eléctrico no se puede verificar pérdida de combustible; hay que mirar la seguridad eléctrica. Técnicamente, tienen criterios y cosas mucho más complejas. Las baterías tienen una complejidad importante. No es igual al vehículo de combustión normal. Las baterías tienen riesgo -por deformaciones- de generar calor, temperatura, explotar e incendiarse de manera mucho más repentina que en los vehículos con motores de combustión interna. En estos últimos, por lo general, se producen en el motor y se puede controlar no abriendo el capó. En los eléctricos híbridos sucede en las baterías que, por lo general, están en la estructura, en el piso, debajo de los asientos. Existe riesgo de explosión.

¿Qué hacemos en el laboratorio? Se pega a la batería -lo que se llama- una cama de sensores. Cuando testeamos, tenemos que cuidar la seguridad del personal y el trabajo; al medir hay que afectar lo menos posible el auto. En el caso de la batería, como también hay que tener en cuenta la seguridad del edificio y de toda la gente, se pone una manta pegada abajo, que tiene sensores, como si fuera una cuadrícula. En el momento que hacemos la prueba, comienza a medir las temperaturas. Si en algún lugar hay una diferencia crítica de temperatura, se prende una alarma. Entonces, se lleva el vehículo, con un montacargas, y se lo tira adentro de una piscina que hay afuera, con un producto especial, para que no se incendie.

Esos son los recaudos técnicos. Si sucede eso, se puntúa negativamente la seguridad eléctrica del vehículo. Nosotros evaluamos el riesgo de *shock* eléctrico. Hay que entrenar a los bomberos y a los equipos de rescate que no están familiarizados con eso y pasa a ser un problema.

Nosotros colaboramos mucho con equipos de rescate. Hemos colaborado mucho con el cuerpo de bomberos de San Pablo -que es militar-, que facilita información para los equipos de rescate en cuanto a cómo hay que cortar los diferentes modelos y dónde. En Alemania también se usan los bomberos y los autos para ver dónde hay que cortar. Las marcas colaboran y explican dónde hay que cortar -sin riesgo para nadie- para rescatar a las personas.

La tecnología para solucionar los problemas de seguridad en los sistemas eléctricos híbridos y en cualquier vehículo es propia de la marca, pero los NCAP, en pos de la seguridad -está aceptado por la industria- compartimos la información. Nosotros testeamos autos que están en el mercado. Hay una regla: no se publica un resultado si el

auto no está a la venta en el mercado. Los prototipos son problema de los fabricantes, no nuestro. Los autos chocados, de los modelos testeados y publicados -lo hemos hecho muchas veces; NCAP lo hace de manera periódica; rigurosamente, dos veces por año-, se ponen en un galpón -hablamos de más de ciento cincuenta o doscientas unidades- y las marcas tienen derecho a entrar ahí, desarmar y estudiar los autos de la competencia. De alguna manera, eso facilita la transferencia de conocimiento en pos del cuidado de la salud de la gente. Como no teníamos el proceso aquí, Latin NCAP lo hacía junto con Euro NCAP. Entonces, los ingenieros de las marcas -básicamente, de Brasil, porque allí se desarrolla la mayor parte- viajaban -digo "viajaban" porque durante el Covid se paró; ahora estamos empezando de vuelta- para ver los autos de Latin NCAP. Se hacía todo en conjunto; era muy interesante -para los que somos técnicos; para los otros, no tanto- ver cómo las marcas estudiaban a la competencia y cómo hacían para resolver problemas. El paso siguiente es ver las soluciones que otra marca tomó en pos de difundir la protección humana. Ese es el principio y en eso se basa. Las marcas no pueden llevarse partes de ese lugar. El vehículo es desarmado pero, obligatoriamente, hay que dejar todo alrededor. Quien viene después, puede estudiar ese vehículo como quiera. Se pueden sacar fotos. Todo eso es parte de la transparencia del trabajo.

Además, Latin NCAP tiene disponibles todos los autos chocados que tenemos. Si viene una universidad y me los pide, porque se los quieren llevar para estudiar, se le donan. Hemos donado tres o cuatro autos a la Universidad del República. Lo mismo ha sucedido con Colombia. Es parte de los beneficios colaterales del programa.

Vuelvo al concepto de que nuestros criterios son de desempeño; no nos importa cuál es la solución tecnológica; son tecnológicamente neutros. Si mañana, en lugar de airbag hay otro sistema, bienvenido sea; si en lugar de una cámara para un frenado de emergencia, un radar, hay otro sistema y funciona, bárbaro. Esos son los criterios que tenemos nosotros y todos los NCAP.

Se habló de adaptación tecnológica o asesoramiento. Latin NCAP no hace asesoramiento técnico.

Nosotros le podemos decir, de acuerdo a nuestro criterio, la razón por la cual no calificó bien o no tuvo un buen puntaje "es esta"; si el fabricante decide o no qué hacer para corregirlo o cómo hacerlo, es problema de él. Obviamente, hay mucha información que, a veces, los fabricantes nos comparte, que está restringida por la confidencialidad. Ahí tenemos que ser rigurosos con la confidencialidad, pero en el caso de que venga un miembro de la Latin NCAP, llámese por ejemplo un gobierno, como son miembros de la Latin NCAP, tienen acceso a esa información confidencial.

Nos preguntaban sobre la influencia estadística en cuanto a cómo vemos los efectos de los autos que hemos testado con buena calificación y mala calificación en resultados en la vía pública. Lamentablemente, la estadística en nuestro país no es buena respecto a qué modelo, cuándo y cómo se recaban los datos. En eso nos queda por mejorar mucho. Ha mejorado la Unasev, pero queda mucho por hacer. En otros países, por ejemplo, hay un registro de marca, de modelo, de qué *airbag* se abrieron, de dónde fue el impacto, de cuántos fueron los heridos y qué nivel de lesiones hay. Todo eso, no lo tenemos. Si tuviéramos eso, sería fantástico. En Brasil, en dos ciudades, se están haciendo planes piloto de ese tipo, pero requiere una complejidad de costo para el relevamiento de datos que es bastante intensa. Hay un observatorio regional que unifica a todas las agencias de seguridad vial regionales que opera y funciona, pero hay que disponer de recursos. Acá entramos en algo que es el "borde", y perdón si es que me sale el concepto así. Una cosa es el estudio del siniestro como lo hacemos en la aseguradora

para ver a quién se le da la culpa, y otra cosa es el estudio del siniestro para entender qué pasó y que eso no vuelva a pasar. Son dos enfoques distintos.

Entonces, predominantemente, lo que tenemos acá es el estudio del culpable; no tenemos el estudio de por qué se mató alguien que venía, sea culpable o no. Eso también implica otro enfoque, y el interés económico de la aseguradora quizá no está ahí. Eso cae más sobre el Estado.

Tenemos modelos o casos que han sido populares. Creo que el más reciente e importante fue el de dos vehículos que chocaron de frente en Maldonado: uno de ellos con calificación de cinco estrellas y el otro de una. El de una, tuvo dos fallecidos; y el de cinco, que iban cinco adultos, no pasó nada, además de quedar algún tiempo internados y alguna molestia, pero sin consecuencias.

Nosotros lo que tratamos de hacer es que cada vez que hay un siniestro publicado en la prensa lo vamos a buscar para ver qué auto era y saber qué pasó. Hemos seguido el caso de Delgado, que volcó con una camioneta, hace no mucho tiempo; desgraciadamente, el caso de volcamiento, también, del chofer de presidencia. La prensa no informa los modelos, hay que estar atrás de la información. No hay facilidad de acceso a la información. Si tuviéramos esa facilidad o alguien nos habilitara eso, sería muchísimo más productivo.

Lo que sí hay es el seguimiento, y lo que sí nos está pasando es que en vehículos que tienen calificaciones buenas -y no estoy diciendo cinco estrellas solo-, por lo general, no hay fallecidos; hay lesionados de diferente tenor, pero no hay fallecidos. Es raro que en vehículos con buen nivel de estrellas haya fallecidos. Por el contrario, en vehículos con cero y una estrella, estamos viendo una gran cantidad de recurrencia de fallecidos o lesionados graves.

Y acá voy a hacer una salvedad. Entendamos como lo entiende Latin NCAP. Tenemos que proteger al estrato social más bajo, de ingresos más bajos, que es el que deja el patrimonio de la familia para comprarse un auto para poder trabajar, porque ese no tiene respaldo. Si el día de mañana choca, la familia queda a merced de una cantidad de cosas, pues no tienen capacidad económica para responder. Hay una implicancia directa en las generaciones más jóvenes que tienen que dejar de estudiar, en algún caso, por ejemplo, para trabajar para suplementar lo que el jefe de familia o la eventual persona a cargo de la familia no puede hacer más, porque falleció o tiene una lesión grave. Ese es el concepto de Latin NCAP, y esa es la preocupación: son los autos más baratos los que tienen que estar mejor provistos de seguridad, no los más caros necesariamente. Es más caro, bueno. ¿Sí? Eso también es un concepto, y por eso insistimos mucho con los autos más baratos y más masivos.

¿Quedó respondida la pregunta?

(Apoyados)

—En cuanto a los opcionales y mejoras, que preguntaba Martín, debemos expresar que hay un mecanismo que tiene Latin NCAP publicado. Vuelvo al concepto clave: Latin NCAP testea la versión más básica en seguridad disponible en toda América Latina. ¿Por qué? Porque cuando no lo hicimos así, el fabricante tomó ventaja de eso y empezó a informar de buenas estrellas con un equipamiento que no tenía, que no vendía. Como las marcas nos dijeron: "Yo eso no lo puedo controlar". Dijimos: "Bueno, entonces vamos a la posición más conservadora". Eso tiene dos beneficios. Vamos a poner un caso hipotético de un vehículo que en Uruguay se vende con un equipamiento muy bajo, pero en Brasil tiene un equipamiento estándar muy alto. Qué es lo que vamos a decir los uruguayos: "¡No, pará, si lo estás vendiendo en Brasil con todo eso, vendémelo a mí

igual!". Pasa al revés, que a nosotros nos venden autos muy buenos en seguridad y en otros países no. Y es razonable que exista ese tipo de celos del consumidor de otro lado o del mercado del otro lado.

Eso es un poco lo que Latin NCAP, como es Latin NCAP y no es Uruguay NCAP, no es Brasil NCAP y no es Argentina NCAP, tenemos que regirnos a eso. Los fabricantes lo saben. Esta posición conservadora ha obligado a los fabricantes, en países en donde no hay ningún tipo de reglamentación, a que mejoren. Aunque el importador no quiera. Si el importador dice: "Sacame los *airbag*", se responde: "No te lo puedo sacar, porque es como viene el auto". Entonces, ese es el beneficio.

¿Cómo se operan esas diferencias o cómo se manejan? Nosotros tenemos un documento bien claro, que es público para la industria, que dice: "Cuando tenés un auto con mejor seguridad, tenés libertad absoluta de voluntarizarlo a prueba". Hay casos de eso. Latin NCAP informa cómo funcionan los elementos extra en el reporte, se da información bien clara a los consumidores. Pero también dice en ese documento que si el fabricante no toma ese derecho a réplica está aceptando que esa publicación que hizo Latin NCAP, con ese valor de estrellas, es la que es representativa de su vehículo. Y pueden pasar dos cosas: que no lo quiera hacer; por lo general, por sentido común, no lo hacen porque aún con esos niveles de seguridad extra, el vehículo no mejora las estrellas y no mejora tampoco ese elemento de seguridad, no da protección extra. Entonces, no quieren exponerse a: "Tengo algo, pero no sirve para nada"; no quieren exponer otro error más aparte de una calificación mala. La solución a eso es mejorar todo el auto, volver a calificarlo y testarlo. Entonces, cuando los fabricantes mejoran un equipamiento, como es el caso del HB20, que es el más reciente -perdón, ahora vamos a tener un par más, de acá a unos meses vamos a publicar casos iguales- que el fabricante tuvo un resultado, lo corrigió, mejoró el equipamiento, se testeó de vuelta, se actualiza. Y ahí se da: número de chasis, fecha de fabricación a partir del cuál es el resultado válido. Creo que he aclarado la pregunta.

Con respecto al tema de traducción de estrellas, o sea a su correspondencia, debemos decir que, conceptualmente, un auto de cinco estrellas es un auto en el cual la integridad física de sus ocupantes es prácticamente total. Tienen alguna molestia, alguna salida, pero no tienen lesiones graves ni los ocupantes ni los peatones, al igual que el desempeño de los sistemas auxiliares. Vehículos de cero y una estrella, se habla de que en alguna de las situaciones de choque hay altas probabilidades de lesiones de riesgo de vida, tanto de alguien de adentro como fuera del vehículo.

(Diálogos)

—Las velocidades de impacto que nosotros utilizamos están por encima de las normas de las Naciones Unidas, que para el choque frontal son 56 kilómetros por hora; nosotros lo hacemos a 64 kilómetros por hora, pero con un solape menor. Lo que tenés que buscar en un test no es la velocidad en sí, sino la energía del test. Porque una cosa es chocar frontalmente contra un muro y otra es contra una parte muy angosta del frente del vehículo, que la energía que vos recibís o cómo la vas a distribuir es mucho mayor. Entonces, lo que se busca emular en un laboratorio son choques frontales de vehículos con similitud másica, con niveles de la velocidad del impacto en el orden de los 64 kilómetros por hora con margen de seguridad para arriba. Eso quiere decir que el vehículo venía mucho más rápido que una acción de frenado.

Además de ese test, lo que hacemos nosotros después es ampliar el espectro médico. Cuando tú hacés el análisis médico decís: "*Okay*. ¿Qué pasaba si este auto iba más rápido? ¿Cómo es la tendencia de lesiones?". Ahí juega la probabilidad, y eso sopesa sobre las estrellas.

Comentario al margen, como técnico en esto -quizás fuera de notas-, deberíamos testear los autos a la velocidad máxima a la que se venden. Si yo tengo un auto que puede llegar a 150 kilómetros por hora, lo debería poder testear a esa velocidad. Si el fabricante no quiere que lo testeé a 150 kilómetros por hora, que limite la velocidad a 100 o 120 kilómetros por hora o a la velocidad que quiere que lo testeé. Esa debería ser la lógica. Pero no hay una condescendencia todavía con la industria hasta ese punto; va a llegar cerca de esa convergencia, no ahora. Cierro paréntesis de notas.

¿Quedó claro lo de las estrellas o tienen algún comentario o pregunta?

(Apoyados)

—Tengo una pregunta que me anoté acá: ¿Los procesos son abiertos? Está abierta la invitación a cualquiera que quiera venir, en cualquier momento, al laboratorio en donde hacemos las pruebas. No nos podemos hacer cargo de pagar los pasajes, pero si alguno anda en la vuelta en Europa y quiere venir, le facilitamos, desde donde sea en Europa, para que puedan venir, no solo los pasajes, sino también estadía y les solucionamos todo el resto del tema de traslado y logística para que puedan estar y ver la transparencia del trabajo y la relación con las marcas. Existe una mala imagen de que Latin NCAP anda con una garrocha pegándole a las marcas por la cabeza, y no hay nada más lejano que eso.

En los momentos de peor situación de las marcas, cuando las marcas estaban más distanciadas desde el punto de vista de *marketing* y comunicación institucional, era cuando mejor diálogo había. En el peor momento de la relación de Chevrolet, era cuando nosotros más intercambiamos comunicaciones con el directorio en Detroit. Cuando a Hyundai le iba peor, era cuando más teníamos comunicación con los directorios. La posición de diálogo, y como código, es permanente de Latin NCAP, con quien sea, aún discrepando en las posiciones.

En cuanto a los índices que vimos acá de bajas de lesiones, me permito hacer un comentario e indirectamente una invitación. Ancosev, que es una organización miembro de Latin NCAP, está dirigida por un anestesista, de trauma también, que atiende y sabe, desde el punto de vista médico, "manos a la obra", como se dice o "manos en la masa", de todo esto. Si existiera la chance de invitar y poder tener la instancia directa de una persona que está abocada a la seguridad vial, que tiene un entrenamiento en la parte de seguridad, y que aparte atiende y ve lo que pasa con una persona que viene bien protegida y una que no -corresponde quizás, a la realidad nacional-, no me quiero entrometer en los planes que tengan, pero me parece un buen aporte. Lo que nos ha dicho él es que, cuando ellos ven situaciones con vehículos de buena protección, notan claramente la diferencia en cómo llega el estado del traumatizado.

Toda la información que damos es pública, y todo lo que hacemos es público y debe ser público. Entonces, si alguien me pregunta: "Mirá, quiero saber de algo", nos sentamos y le explicamos cómo. Si es la prensa, se hace a nivel de prensa; si es a nivel de individuos, que nos pasa muchas veces, es a nivel de individuos; si es a nivel de autoridades de gobierno, ni qué hablar.

Con respecto al nivel de involucramiento, le voy a pedir al diputado que me recuerde cómo era la pregunta, porque ya pasó un rato largo. Alguien me había preguntado el nivel de involucramiento nacional; me imagino que refieren a las marcas o a cómo está respondiendo el mercado a eso.

SEÑOR REPRESENTANTE MEDINA (Robert Nino).- Mi pregunta es si identifican alguna política pública que vaya de la mano con lo que ustedes están planteando.

SEÑOR FURAS (Alejandro).- Nosotros tenemos registro de cómo son los esquemas de llamados públicos para comprar flotas. Hay más de diez entidades, algún ministerio, alguna intendencia, que utilizan el criterio de estrellas para la selección de flotas. Estoy hablando a nivel público. Nos ha pasado de tener interacción con Ancap, con UTE y con los sindicatos. Acá hay un tema que no es menor, y es de lo que hablamos, de la seguridad laboral. Desde que se empezó a trabajar sobre rectificaciones de seguridad laboral, hace unos cuantos años, hemos visto grandes cambios en positivo. A veces nos chocaba, desde Latin NCAP, ver vehículos en los que se trasladaban los trabajadores que tenían medidas de seguridad para no hacer esfuerzo físico o lo que sea, pero iban con el auto con mala seguridad o con pocos *airbag*.

No puedo huir al tema de los taxis. El tema de la mampara, yo sé que es un tema muy picante pero no podemos obviarlo. Latin NCAP se ha puesto a disposición, varias veces, de diferentes actores que nos han pedido que se hable de la seguridad con la mampara. Tenemos la forma de facilitar hasta un choque gratis si nos facilitan un vehículo para demostrar, lo que siempre decimos, que hay un riesgo importante que se ve cada vez que hay choques a baja velocidad y cómo terminan. Hay una seguridad del conductor también, seguridad no vial. También vial cuando choca, pero no vial. Hay que ver de atender eso también. No somos ciegos a esa parte.

De parte de las marcas, lo que sí ha pasado localmente es que han tomado una acción proactiva a pensar de tener cierto equipamiento para atender demandas de cierto sector. Saben que va a haber demanda de la flota, saben que el Ministerio de Transporte va a pedir algo, que tal oficina del gobierno va a pedir alguna cosa. No es el Ministerio de Transporte todo, son algunas oficinas. Estaría bueno que exista, si hay una oficina de compras -sé que hay un organismo- que, por lo menos, ponga la recomendación. Cinco estrellas sería lo ideal, pero si no se puede, por lo menos, que esté calificado. Estaría bueno, sería un gran cambio, sería una gran presión al mercado. Esto es colateral del proyecto. Pero también estamos a disposición para poder, en lo que se pueda, ayudar o apoyar en ese tipo de medidas.

Creo que respondí todas las preguntas; de todas formas, quedo a las órdenes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le agradecemos por toda la información. Hay cosas que capaz manejábamos, y otras que ni idea se tenía.

Vamos a seguir profundizando, es de recibo las invitaciones que ustedes nos sugirieron. Estamos en un período bastante complejo, pero creo que va a quedar un material, aunque no pueda hacer todo el proceso este proyecto pero, por lo menos, que quede la iniciativa. Hay que seguir metiéndole interés a esto y ver que si no se cumple en este período de gobierno, que quede planteado para el que viene. Creo que son temas que están arriba de la mesa cada vez más. Eso es importante. Creo que hay una concientización importante a nivel de los consumidores.

Nuevamente, les agradecemos por toda la información, y los podemos volver a convocar.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

—Muchísimas gracias, estaremos en contacto. Recién arrancamos el proceso, así que vamos a escuchar todas las campanas.

Se levanta la reunión.

≠