



EL OBSERVADOR



Samuel García

Coches inseguros para los mexicanos

La industria automotriz mexicana ha sido la estrella de la última década. Y por buenas razones. La producción de vehículos creció 71% entre 2007 y 2016, y las exportaciones 72% en ese mismo periodo con cifras que han marcado nuevos récords año con año.

Y para este año las tendencias siguen al alza. Se espera que la producción alcance 3.8 millones de vehículos y que las exportaciones rondan los 3.1 millones, una cifra altamente concentrada (85%) en los mercados de Estados Unidos y Canadá. Así que México es ya una potente fábrica de vehículos altamente competitivos para Norteamérica, por lo que sigue atrayendo inversiones de nuevas firmas extranjeras que ven aquí un gran negocio para los próximos años.

Sin embargo, esta prosperidad automotriz no está siendo acompañada con regulaciones de las autoridades federales a favor del consumidor mexicano, principalmente en lo que concierne a las normas de seguridad con la que deben ser equipados los vehículos que se venden en México.

Hay un doble rasero en México. Mientras que se fabrican vehículos para cumplir con las exigentes normas de seguridad establecidas en los mercados de Estados Unidos, Canadá y Europa, los vehículos más populares que se venden México tienen muy bajos estándares de seguridad y ponen en riesgo la vida de sus ocupantes. Y lo hacen porque las normas mexicanas para la seguridad vehicular son muy débiles y el gobierno mexicano, en particular la secretaría de Economía, ha sido laxa con la industria para avanzar en este tema sobre el que las Naciones Unidas ya se han pronunciado.

El año pasado la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó una

resolución para que sus miembros adopten políticas y medidas para aplicar normas de seguridad que garanticen que todos los vehículos nuevos cumplan con normas mínimas que garanticen la protección de los ocupantes y no ocupantes como bolsas de aire frontales y laterales, cinturones de seguridad, anclajes y diversos sistemas de seguridad activa instalados en serie.

Sin embargo, estas recomendaciones de la ONU aún están lejos de implementarse a cabalidad en México y sigue siendo un mercado en el que se comercializan modelos de vehículos con muy bajos o nulos sistemas de seguridad, a pesar de que recientemente Nissan discontinuó la fabricación del Tsuru, un modelo que fue duramente criticado por sus riesgos, en las pruebas que realiza la NCAP, el programa de evaluación de automóviles nuevos de mayor prestigio y confianza en el mundo.

La división para América Latina de NCAP —LatinNCAP— da a conocer los resultados de sus ensayos de colisión con diversos modelos y marcas de automóviles a fin de informar a los consumidores sobre qué tan seguros es el auto que poseen. Allí aparecen como los más inseguros del mercado modelos tan populares en el país como el Chevrolet Aveo sin bolsas de aire (es el segundo modelo más vendido en México), el Chevrolet Spark sin bolsas de aire, el Nissan Tiida Sedán sin bolsas de aire, el Hyundai Grand i10

sin bolsas de aire y el Kia Río Sedán sin bolsas de aire.

Pero la organización El Poder del Consumidor advirtió que en el país se comercializan 37 modelos de vehículos que no cuentan con los estándares mínimos de seguridad. Algunos de ellos por carecer de frenos ABS (Nissan Tiida y March, GM Spark y Aveo, Ford Figo, Dodge Attitude, Hyundai Grand i10, Mitsubishi Mirage), otros por no contar con sistemas de retención infantil en su versión básica (GM Aveo, Spark, Sonic y Trax; Nissan Tiida y March, Ford Figo, VW Gol y Crossfox, Suzuki Ciaz, Hyundai Grand i10). No hay que olvidar que los accidentes viales son la principal causa de muerte infantil de 5 a 14 años en México y el porcentaje de niños que se transportan de forma segura en los vehículos es muy bajo. Sólo un 17% de los niños menores de seis años utilizan un sistema de retención infantil, según un estudio realizado en 2014 y citado por El Poder del Consumidor.

Las empresas automotrices han respondido que se ciñen a las normas locales y en todo caso que la fabricación de estos modelos se da en respuesta a la necesidad del mercado por vehículos de bajo precio. Sin embargo, la responsabilidad de establecer las normas de calidad que garanticen la seguridad de los tripulantes de vehículos en el país, más allá de las evidentes presiones de la industria, la tiene el gobierno federal. Y es allí en donde la debilidad de la norma NOM 194 —que regula el equipamiento de los vehículos para la seguridad de los ocupantes vehiculares— sigue permitiendo que los fabricantes comercialicen vehículos que ponen en riesgo la vida de los ocupantes y que, por lo tanto, son prohibidos en otras latitudes.

La carga recae en la Secretaría de Economía. Allí está pendiente su responsabilidad de revisar la norma y su aplicación, así como de implementar las certificaciones de seguridad confiables que requieren los consumidores mexicanos de automóviles, quienes, hasta hoy, siguen siendo tratados como de segunda clase en la potente industria automotriz extranjera instalada en el país. ●

Twitter: @SamuelGarciaCOM

E-mail: samuel@arenapublica.com

Mientras que se fabrican vehículos para cumplir con las exigentes normas de seguridad establecidas en los mercados de Estados Unidos, Canadá y Europa, los vehículos más populares que se venden México tienen muy bajos estándares de seguridad