



VIDAS QUE VALEN MENOS: EL COSTO DE LOS AUTOS INSEGUROS

LOS CONDUCTORES LATINOAMERICANOS NECESITAN
NORMAS SOBRE SEGURIDAD Y NO DOBLE ESTÁNDAR

LA HISTORIA...

En Latinoamérica, los gigantes automotores están vendiendo autos con mínimas funciones de seguridad, si acaso alguna.

Estos vehículos no podrían venderse en Estados Unidos, Europa, Japón o en Australia, donde la legislación sobre seguridad es más estricta y los fabricantes ofrecen más información sobre la seguridad de los automóviles.

Los modelos de autos con más baja clasificación en cuanto a seguridad dominan las listas de automóviles más vendidos en Latinoamérica.

Cinco de los 10 autos más vendidos en México y Brasil son tan poco seguros que clasificaron con apenas cero o una estrella en las pruebas de choque de autos de Latinoamérica, sobre un total de cinco estrellas.

Las muertes en accidentes de tránsito en Latinoamérica alcanza la cifra de 17 por 100 000 personas. En los países de altos ingresos la cifra llega a 8,7 por 100 000 personas.

Los fabricantes optan por cumplir apenas con las actualmente débiles normativas que rigen los mercados latinoamericanos, aun cuando para los autos que producen para otras regiones sí cumplen con los más enérgicos estándares en materia de seguridad vehicular de la Organización de Naciones Unidas.

Las salas de exhibición ofrecen poca información acerca de las funciones de seguridad, o bien esta es inexacta: afirman, por ejemplo, que el tamaño de la cabina o de la maleta hará que el auto sea más resistente a los impactos.

Una nueva resolución de la Organización de Naciones Unidas pide a los gobiernos que garanticen que todos los vehículos motorizados nuevos "cumplan con las normativas mínimas aplicables sobre protección para sus ocupantes y otros usuarios de las vías públicas, con cinturón de seguridad, airbags y sistemas de seguridad instalados como equipamiento estándar". Esto podría requerir que los fabricantes dejen de producir esos autos poco seguros.

Este resumen informativo se extrajo del informe de Consumer International *Autos más seguros para Latinoamérica*, disponible en www.consumersinternational.org

Imágenes de accidentes de tránsito por cortesía de Latin NCAP

UNA IMPACTANTE INJUSTICIA

La injusticia global que existe en torno a la seguridad de los automóviles es impactante. Es inaceptable que un fabricante produzca en México un auto a los más altos estándares de seguridad para su exportación a Estados Unidos o Europa, y que produzca el mismo modelo, omitiendo esas funciones de seguridad, para destinarlo a la venta local.

Pero eso es exactamente lo que está ocurriendo, justo cuando la Organización de Naciones Unidas demanda a todos los países que garanticen las funciones básicas de seguridad instaladas como equipamiento estándar.

Son vidas las que se pierden.

El noventa por ciento de las muertes en accidentes de tránsito ocurren en los mercados de países de ingresos bajos y medios, donde los fabricantes automotores siguen vendiendo autos poco seguros, no porque no sean capaces de fabricar autos seguros, sino porque no están obligados por la Ley. En los países Latinoamericanos la legislación sobre seguridad vial es muy débil, o inexistente. De esta manera, las personas compran y conducen autos que no podrían venderse en países con legislación adecuada, como Estados Unidos, Japón o Australia, o en los países europeos.

Consumers International, la federación mundial de grupos de consumidores, apoya la campaña internacional que demanda la aplicación urgente de mejoras a la seguridad vial en todo el mundo a fin de reducir la cifra de 1,25 millones de personas que mueren cada año en accidentes de tránsito. Con nuestras organizaciones miembros en Latinoamérica, hemos trabajado junto al programa global y latinoamericano de evaluación de vehículos nuevos con objeto de presionar para lograr una mejor legislación sobre seguridad vial.

Como parte de este trabajo, investigamos algunos de los mayores mercados automotores de Latinoamérica. Centrándonos en Brasil, México, Perú, Chile y Argentina, identificamos a los fabricantes de autos que son una amenaza para las vidas de los conductores, y para la de sus familias e hijos, creando riesgos innecesarios e inaceptables. Además, calculamos cuántos son los autos poco seguros que están vendiendo.

Algunas de nuestras conclusiones son perturbadoras. Pero nuestras organizaciones miembros se proponen usar estos datos a medida que avanzamos en nuestra campaña por una mejor seguridad vial para Latinoamérica. Juntos podemos salvar vidas, con autos más seguros.



Amanda Long, Director General, Consumers International

Consumers International (CI) es la federación mundial de organizaciones de consumidores que trabaja en la defensa de los derechos de los consumidores. Con más de 240 organizaciones miembros distribuidas en 120 países, estamos construyendo un poderoso movimiento internacional de consumidores que ayude a proteger y a fortalecer a los consumidores en todas partes del mundo.

LAS CIFRAS DE MUERTE EN UN MERCADO DE RÁPIDO CRECIMIENTO

Latinoamérica es un mercado de rápido crecimiento para los autos nuevos. Pero gracias a la débil legislación, este mercado está dominado por vehículos que estarían prohibidos en otros lugares.

La participación de Latinoamérica en el registro y la venta global de autos ha aumentado en 165 % desde 2005. Brasil y México se han establecido además como principales países en la industria automotora, junto con China, India, Rusia, Tailandia, además de los productores históricos, como la Unión Europea, Japón, Corea del Sur y Estados Unidos. El mercado peruano es el de más rápido crecimiento, con una tasa anual de 9,3 % más de autos en las vías.

Lamentablemente, este aumento de la venta de autos tiene un costo. Brasil y México son los mayores mercados automotores de la región, los mayores productores, y los que tienen más autos en las calles. Son también los que tienen la más alta cifra de muertes en accidentes de tránsito.

La tasa de mortalidad en accidentes de tránsito en Latinoamérica contrasta en forma muy marcada con la de aquellos países con estándares más altos en cuanto a seguridad vial. Los datos de la Organización Mundial de la Salud muestran que las cifras de muertes en accidentes de tránsito en los países de altos ingresos son de 8,7 por 100 000 personas, en tanto en Latinoamérica la cifra alcanza las 17 muertes por cada 100 000 personas. La OMS pronostica que la tasa de mortalidad en Latinoamérica aumentará a 24 por 100 000 a menos que se tomen medidas de manera urgente.

Los países de altos ingresos han aprobado la normativa de la Organización de Naciones Unidas sobre seguridad vial a fin de garantizar la resistencia ante choques, la prevención de colisiones y la protección de los peatones para todos los vehículos nuevos. Sin embargo, en los países latinoamericanos esta normativa de la ONU aún no se incorpora en la legislación.

En **Argentina** se produjeron 5619 accidentes de tránsito con resultados fatales en 2015

No ha incorporado ninguno de los 7 Reglamentos de ONU en materia de seguridad vial (Argentina tiene en su legislación el equivalente nacional que cubre tres de las reglas de la UNECE, si bien no es tan rigurosa)

3,6 muertes por cada 100 000.

En **Brasil** se produjeron 46 935 accidentes de tránsito con resultados fatales en 2015

No ha incorporado ninguno de los 7 Reglamentos de ONU en materia de seguridad vial (Brasil tiene en su legislación el equivalente nacional que cubre tres de las reglas de la UNECE, si bien no es tan rigurosa)

23,4 muertes por cada 100 000.

En **Chile** se produjeron 2179 accidentes de tránsito con resultados fatales en 2015

No tiene aprobado ninguno de los 7 Reglamentos de la ONU

12,4 muertes por cada 100 000.

En **México** se produjeron 15 062 accidentes de tránsito con resultados fatales en 2015

No tiene aprobado ninguno de los 7 Reglamentos de la ONU

12,3 muertes por cada 100 000.

En **Perú** se produjeron 4234 accidentes de tránsito con resultados fatales en 2015

No tiene aprobado ninguno de los 7 Reglamentos de la ONU

13,9 muertes por cada 100 000.

AUTOS SIN ESTRELLAS

En el mundo, los programas de evaluación de automóviles nuevos (NCAP) llevan a cabo pruebas de choques para todos los modelos de autos nuevos, y asignan una clasificación que demuestra el rendimiento del vehículo en cuanto a seguridad. Utilizan una clasificación en base a estrellas: la clasificación más alta está representada por 5 estrellas, y cero estrellas se considera la más baja. Los autos con cero y con una estrella son aquellos en los que en caso de una colisión a una velocidad media, el conductor del vehículo y sus ocupantes tendrían pocas posibilidades de sobrevivir.

Desde 2010, Latin NCAP, ha sometido a prueba más de 70 modelos de autos. La conclusión de estas pruebas es que muchos de los vehículos que se venden en la región se desempeñaron mal en las pruebas de choque.

Modelos con clasificación cero o una estrella en las pruebas de Latin NCAP entre 2010 y 2015

Chery IQ sin airbag	(fabricado en China)	0
Fiat New Palio sin airbag	(fabricado en Argentina)	0
Fiat Novo Uno Evo sin airbag	(fabricado en Brasil)	1
Fiat Palio Elx 1.4 sin airbag	(fabricado en Argentina/Brasil)	1
Ford Ka Fly Viral sin airbag	(fabricado en Brasil)	1
Geely CK 1 1.3 sin airbag	(fabricado en China)	0
GM/Chevrolet Agile sin airbag	(fabricado en México)	0
GM/Chevrolet Aveo sin airbag	(fabricado en México)	0
GM/Chevrolet Celta sin airbag	(fabricado en Brasil)	1
GM/Chevrolet Corsa Clasico sin airbag	(fabricado en Argentina)	1
GM/Chevrolet Sail sin airbag	(fabricado en China)	0
GM/Chevrolet Spark sin airbag	(fabricado en Corea del Sur)	0
Hyundai Grand I10 sin airbag	(fabricado en India)	0
JAC J3 Double Airbag	(fabricado en China)	1
Lifan 320 sin airbag	(fabricado en China)	0
Nissan Tiida Sedan sin airbag	(fabricado en México)	0
Nissan Tsuru / Sentra B13 sin airbag	(fabricado en México)	0
Peugeot 207 Compact 5P 1.4 sin airbag	(fabricado en Argentina/Brasil)	1
Renault Clio Mio sin airbag	(fabricado en Argentina)	0
Renault Sandero sin airbag	(fabricado en Argentina)	1
Suzuki Alto K10 sin airbag	(fabricado en India)	0
Volkswagen Gol Trend 1.6 sin airbag	(fabricado en Brasil)	1

En abril de 2016, las pruebas de Latin NCAP tuvieron como resultado otra clasificación en cuanto a seguridad de cero estrellas para el modelo Sail de GM/Chevrolet.

Los 22 modelos con clasificación cero o una estrella de Latin NCAP carecían de airbags, con excepción del modelo JAC J3. Aun si se les incluyeran los airbags, es poco probable que estos autos lleguen a cumplir con las normas sobre seguridad vial de la ONU, y no podrían venderse en Estados Unidos, Europa, Australia ni en Japón.

¿QUÉ TAN PELIGROSOS SON LOS AUTOS CLASIFICADOS CON CERO ESTRELLAS?

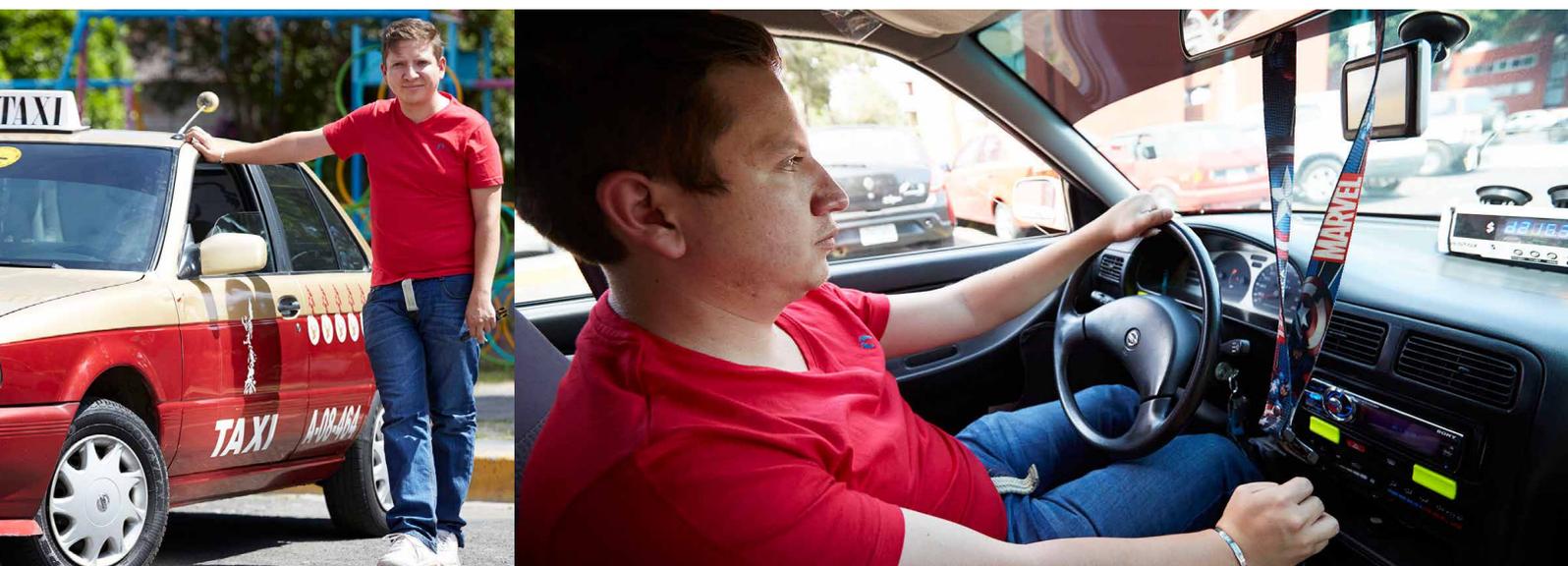
El modelo Tsuru de Nissan es el auto más vendido en México, y por lo general se usa como taxi. Sus resultados en las pruebas de choque de Latin NCAP le asignan una clasificación de cero estrellas, lo que implica que se le da al conductor un nivel de protección muy bajo.

Latin NCAP y la organización de defensa de los consumidores mexicanos, El Poder Del Consumidor, examinaron los datos de las pruebas de choque para el modelo Nissan Tsuru en México. Sus conclusiones, publicadas en abril de 2016, fueron impactantes. Entre 2007 y 2012, el promedio de personas muertas a raíz de choques con la participación de un Nissan Tsuru alcanzó las 684 personas.

Esto representa un total de más de 4100 muertes en un país en tan solo seis años, y esto es para apenas uno de los autos clasificados con cero estrellas que están en las vías públicas.

Al ser entrevistados, todos los propietarios de estos autos en México se refirieron a la falta de conocimientos sobre las funciones de seguridad de los autos que habían comprado. Algunos habían supuesto que sus autos serían seguros, y cuestionaron el que haya diferencias entre los autos que se venden en los diferentes países.

Gabriel Sánchez Calderón, 29, conductor de un taxi en Ciudad de México, estaba impactado tras ver el video de un choque donde el Nissan Tsuru resultaba destruido después de chocar a 60 km por hora. Su flota de taxis consiste en ocho Nissan Tsuru, un GM/Chevrolet Aveo y un Nissan Tiida. *"Sabemos que no cuentan con airbags", dijo, "pero verlo chocar fue alarmante. Quizas no investigué todo lo que debía"*.



LOS AUTOS POCO SEGUROS SON LOS MÁS VENDIDOS

La investigación de Consumers International examinó qué tan generalizada es la venta en Latinoamérica de los 22 modelos de autos que obtuvieron la clasificación más baja en cuanto a seguridad de Latin NCAP (una clasificación de cero o una estrella).

Examinamos los catálogos de los fabricantes de autos para ver si los modelos seguían comercializándose, y analizamos las listas de autos más vendidos para determinar su popularidad. Ahora, en algunos de los modelos, los fabricantes ofrecen airbags instalados como equipamiento estándar. Sin embargo, mientras los modelos con airbag no sean puestos a prueba por Latin NCAP, no será posible determinar cómo se desempeñarían en una prueba de choque, y por consiguiente, con cuántas estrellas se les clasificará.

Averiguamos que los modelos de autos con clasificación de seguridad de cero o una estrella dominan las listas de los 10 más vendidos en los mercados latinoamericanos.

En 2015 los modelos de autos con clasificación cero o una estrella dan cuenta de: ★

5 de los 10 autos más vendidos en México y Brasil

4 de los 10 autos más vendidos en Argentina

3 de los 10 autos más vendidos en Chile

En 2015, los autos con clasificación cero o una estrella más populares fueron: ★

Argentina	GM/Chevrolet Corsa Clasico	133 176 vendidos entre 2012-2015
Brasil	Volkswagen Gol	814 124 vendidos entre 2012-2015
Chile	GM/Chevrolet Sail	55 475 vendidos entre 2012-2015
México	GM/Chevrolet Aveo	240 611 vendidos entre 2012-2015

LOS AUTOS POCO SEGUROS SON LOS MÁS VENDIDOS

Entre 2012 y 2015



- Fiat vendió al menos 1,3 millones de autos con clasificación de cero estrellas en Brasil y Argentina
- Volkswagen vendió al menos 941 311 autos con clasificación de una estrella en Brasil y Argentina
- GM/Chevrolet vendió al menos 725 787 autos con clasificación de una estrella en Brasil y Argentina

Entre los países latinoamericanos que participaron en este estudio, GM/Chevrolet vendió más de 725 787 autos con clasificación de cero estrellas, ninguno de los cuales resultaría aprobado en virtud de la normativa de seguridad vial de la ONU.

Nuestro estudio demuestra que, aún cuando los fabricantes están al tanto de los muy bajos estándares de seguridad de estos vehículos, optan por dar cumplimiento a la débil normativa nacional por sobre la norma de seguridad vial de la ONU.

Otras conclusiones fundamentales nuestras:

Los fabricantes venden autos clasificados con cero o una estrella, sin airbags, en Chile, Argentina, Perú y México, aún cuando sus ocupantes tendrían escasa probabilidad de sobrevivir en un choque a 64 km por hora.

En Perú, una cifra no inferior a los diez modelos está disponible como nuevos modelos, clasificados con cero o una estrella. En Chile, nueve modelos clasificados con cero o una estrella están en el mercado.

Los modelos de autos con cero o una estrella están más disponibles en los países con niveles de legislación más bajos, por ejemplo, en Chile y Perú.

En Argentina y Brasil hay menos autos clasificados con cero o una estrella. Es probable que esto sea producto de la normativa obligatoria sobre el uso de doble airbag y sistemas ABS, en vigor desde 2014.



CONFUSIÓN PARA LOS CONSUMIDORES

No se les da a los consumidores latinoamericanos la información clara y exacta acerca de la seguridad de los autos que consideran para su compra.

En marzo de 2016, como parte de un estudio sobre calidad realizado por las organizaciones miembros de Consumers International en Perú, Chile, Argentina y México enviaron a sus representantes, que simulaban ser compradores, a las concesionarias para preguntar acerca de las funciones de seguridad de algunos modelos de autos económicos.

Descubrieron lo siguiente:

- Tan solo dos de las 12 concesionarias visitadas entregaron información relativa a las funciones de seguridad de los modelos de automóviles sin que se les solicitara.
- En cuatro casos, las concesionarias no pudieron proporcionar siquiera el nivel de información más básico cuando se les preguntó.
- En dos casos, los vendedores admitieron abiertamente que los modelos de autos no eran seguros.
- En seis casos, los vendedores proporcionaron información engañosa o inexacta acerca de las funciones de seguridad: tres de los vendedores, de manera independiente, aseguraron a los consumidores que sus modelos cumplían con “certificaciones” o “requisitos” de seguridad no especificados cuando se les preguntó por las clasificaciones de Latin NCAP.

Este limitado ejercicio sugiere lo siguiente:

- Los problemas de seguridad no son considerados por los consumidores como un problema crítico al momento de decidir la compra de un auto, ya que su percepción al respecto es baja, y la educación al consumidor ha sido escasa.
- Una gran cantidad de vendedores proporciona información engañosa o inexacta acerca de la funciones de seguridad.
- Existen pocos conocimientos acerca de las clasificaciones de Latin NCAP y lo que estas implican.

Este estudio de calidad indica que los consumidores enfrentan una importante dificultad al momento de determinar el nivel de seguridad que ofrecen los autos.

Consumers International desafía a la industria automotora a transparentar los datos que entrega acerca de las especificaciones de seguridad de los autos nuevos, a fin de permitir que los consumidores tomen decisiones informadas basándose en información clara y confiable.



LA SEGURIDAD NO ES COSTOSA

No resulta muy costoso hacer que un auto cumpla con la normativa básica de la Organización de Naciones Unidas sobre seguridad. Para que un típico auto pequeño apruebe la prueba de choque frontal de la ONU (Reglamento 94) se necesita agregar un airbag y reforzar la estructura. Lo que tiene un costo de alrededor de 200 dólares estadounidenses por vehículo. Según cálculos de Global NCAP, agregar dos airbags (en lugar de una) y reforzar la estructura del auto aumentaría 200 dólares estadounidenses el costo de cada vehículo.

Costo de airbag + carrocería reforzada	200 dólares estadounidenses
Costo de un airbag	50 dólares estadounidenses
Costo del control electrónico de la estabilidad (ESC)	50 dólares estadounidenses
Costo de los sistemas ABS y ESC juntos	75 a 100 dólares estadounidenses



¿QUÉ DEBE CAMBIAR?

El 15 de abril de 2016, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó una resolución sobre “Mejoras en la seguridad vial”, que representó el mayor compromiso contraído por la ONU con relación a la seguridad vial.

La resolución:

“Invita a los Estados Miembros que no lo han hecho a que consideren aprobar directivas y medidas para implementar las legislación sobre seguridad vial de las Naciones Unidas, o su equivalente en las legislación nacionales, a fin de garantizar que todos los vehículos motorizados nuevos cumplan con la legislación mínima aplicable sobre protección para sus ocupantes y otros usuarios, con cinturón de seguridad, airbags y sistemas de seguridad adecuados a la norma.”

Consumers International exige que:

Los gobiernos latinoamericanos

- se comprometan en forma inmediata en la firma de las pruebas de choques frontales y laterales para todos los modelos de autos nuevos antes de que termine el año 2016 (Reglamentos 94 y 95 de la Comisión Económica para Europa (CEPE)),
- aprueben en sus legislaciones la normativa de la ONU en materia de seguridad vial de conformidad con la hoja de ruta establecida por Latin NCAP,
- trabajen asociados a las organizaciones de consumidores en la realización de campañas de sensibilización del público relativas a la importancia de la seguridad de los autos.

Los fabricantes

- dejen de vender autos clasificados con cero estrellas en Latinoamérica.
- acepten su responsabilidad ante los consumidores y apliquen en forma voluntaria la normativa de la ONU en materia de seguridad vial,
- publiquen datos exactos sobre la venta de automóviles sin airbags en Latinoamérica, para que sirvan como una base de referencia para erradicar esta práctica,
- sean transparentes en cuanto a las especificaciones de los modelos de autos y sus funciones de seguridad.

Las organizaciones de consumidores

- trabajen junto a los consumidores para aumentar sus conocimientos y conciencia de lo que hace que un automóvil sea seguro, entre otros, a través de las clasificaciones entregadas por NCAP, y ejerzan presión sobre los gobiernos y fabricantes a fin de que regulen el mercado de manera más eficaz.





STOP THE CRASH
PARTNERSHIP



EL PODER DEL CONSUMIDOR



Este resumen informativo se extrajo del informe de Consumer International *Autos más seguros para Latinoamérica*, disponible en www.consumersinternational.org

Consumers International (CI) es la federación mundial de grupos de consumidores que trabaja junto con sus organizaciones miembros como la única voz mundial independiente y autorizada de los consumidores. Con más de 240 organizaciones miembros distribuidas en 120 países, estamos construyendo un poderoso movimiento internacional de consumidores que ayude a proteger y a fortalecer a los consumidores en todas partes del mundo.

Consumers International es una entidad sin fines de lucro limitada por garantía (empresa número 4337856) y registrada como asociación benéfica (con el número 1122155).

Global Office (London): 24 Highbury Crescent London N5 1RX United Kingdom

#nozerostarcars



@consumers_int



/consumersinternational



Consumersinternational.org

Junio 2016