



AUTOS MÁS SEGUROS PARA LATINOAMÉRICA

INFORME DE CAMPAÑA



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).

#nozerostarcars



STOP THE CRASH
PARTNERSHIP



EL PODER DEL CONSUMIDOR



Esta investigación fue realizada por Seguridad en Transporte y Minería (SETRAM) en representación de CI. SETRAM es una empresa especializada en la ingeniería de transportes; ofrece servicios de seguridad vial y minería. www.setram.cl

ÍNDICE

Prólogo – Amanda Long CI	4
Resumen ejecutivo	5
Introducción - Un mercado global de autos inseguros	7
Programa de evaluación de vehículos nuevos para Latinoamérica y el Caribe (Latin NCAP)	9
Nuestra investigación	11
¿Dónde pueden los consumidores comprar un auto con clasificación cero o una estrella?	13
Los modelos de autos más populares en 2012 – 2015	15
Rendimiento del fabricante	18
Los consumidores necesitan información de mejor calidad acerca de la seguridad	19
Resultados del ejercicio del cliente oculto	19
Los consumidores y los autos poco seguros en México	21
Estudios de casos	21
¿Qué debe cambiar?	24
Recomendaciones	25
Apéndice 1 – Los 10 principales en la venta de automóviles, por país, 2012 a 2015	28

PRÓLOGO – AMANDA LONG, DIRECTORA GENERAL, CONSUMERS INTERNATIONAL

En abril de 2016, la Organización de las Naciones Unidas aprobó una importante resolución que pedía a todos los Estados Miembros la implementación en su totalidad de las normas de la ONU en materia de seguridad vial, o la aprobación de una legislación nacional equivalente. Este crucial respaldo demuestra la importancia de lograr normas internacionales básicas para la protección de los ocupantes de vehículos y otros usuarios de las vías públicas. Ahora es necesario lograr la aplicación de estas normas antes de 2020. Consumers International y sus organizaciones Miembros en Latinoamérica se enorgullecen de trabajar junto a los Programas de evaluación de vehículos nuevos, Latin NCAP y Global NCAP, para presionar en la demanda de una mejor legislación sobre seguridad vial que salvará vidas.

Resulta impactante que un auto pueda fabricarse en México (el principal productor de automóviles en la región) a los más altos estándares de seguridad, y ser luego enviado a Estados Unidos o a Europa, mientras que en la misma fábrica se produce otro automóvil que omite esas funciones de seguridad, y que está destinado a la venta a los consumidores latinoamericanos. Los fabricantes pueden producir autos mucho más seguros, pero para eso se necesitan normas firmes. Este doble estándar que exige autos más seguros en los países con normativas bien definidas, y autos poco seguros en los demás países, nos motiva a trabajar sin bajar los brazos en la defensa de los derechos de los consumidores y a exigir que los gobiernos y fabricantes se hagan responsables.

En apoyo de nuestros esfuerzos por salvar vidas con autos más seguros, hemos investigado algunos de los mercados automotores mayores y de más rápido desarrollo en Latinoamérica. Identificamos la magnitud de los autos poco seguros en las vías públicas, e identificamos a aquellos fabricantes que los producen. Cada auto poco seguro que se vende es una amenaza para la vida de las personas, y las colisiones producen un impacto sobre sus familias e hijos.

En todo momento tenemos presente el punto de vista de los consumidores, y todos los consumidores tienen el derecho de contar con que sus nuevos autos cumplan con las normas internacionales de seguridad, y tienen también derecho a que los fabricantes les proporcionen la información suficiente como para que puedan tomar decisiones informadas.

Espero que encuentren que este informe de campaña es un recurso útil, y que su organización, empresa, o gobierno, desempeñen su papel en garantizar una mejor seguridad vial en toda Latinoamérica.

Juntos podemos salvar vidas, con autos más seguro



Amanda Long, Directora 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.

RESUMEN EJECUTIVO

Este informativo de campaña refleja el problema de la seguridad vial en Latinoamérica desde la perspectiva de los consumidores. Aspira a extender más el mensaje del Programa de evaluación de vehículos nuevos para Latinoamérica y el Caribe (Latin NCAP), que ha desempeñado un papel crucial en poner de relieve los problemas de seguridad en los automóviles.

Sirve además como un llamado de atención hacia los gobiernos y fabricantes latinoamericanos de la región, a fin de exigirles que den cumplimiento a las normas básicas de la ONU en materia de seguridad vial, o a sus equivalentes nacionales. Esperamos estimular una coalición entre los distintos participantes, para que, al reunirse y actuar en conjunto, garanticen que todo auto que se venda a los consumidores latinoamericanos cumpla plenamente con las normas de la ONU en materia de seguridad vial.

La investigación, realizada por Consumers International, y centrada en Brasil, México, Perú, Chile y Argentina:

- Destaca el doble estándar utilizado por los fabricantes, entre los que se cuentan General Motors (GM)/Chevrolet¹, Nissan, Volkswagen, Fiat, Hyundai, Ford y Suzuki, que continúan vendiendo a los consumidores latinoamericanos modelos clasificados con cero o con una estrella. Estos autos no podrían venderse en Estados Unidos ni en Europa
- Los autos inseguros, aquellos que clasificaron con apenas cero o una estrella en las pruebas de choques de Latin NCAP, siguen encabezando las listas de los diez más vendidos en Latinoamérica. En 2015, los modelos que habían obtenido clasificación cero o una estrella se distribuyeron de la siguiente manera:
 - ▶ 3 de los 10 autos más vendidos en Chile
 - ▶ 4 de los 10 autos más vendidos en Argentina
 - ▶ 5 de los 10 autos más vendidos en México y Brasil (los dos mayores mercados de la región).
- GM/Chevrolet se identifica como el principal fabricante de autos con clasificación cero estrellas en Latinoamérica. Es el único fabricante con autos más vendidos con clasificación cero y una estrellas durante los últimos cuatro años (2012 a 2015) en Chile, Argentina, Brasil y México, con una venta de más de 700 000 vehículos.
- Nuestros estudios sobre calidad indican que la información sobre las funciones de seguridad que se entrega a los consumidores en las salas de exhibición de los principales fabricantes en México, Perú, Chile y Argentina es escasa, y a veces inexacta. Esto incluye comportamientos tales como: indicar que el agregado de dos airbags a un modelo que es poco robusto en el aspecto estructural proporcionará la protección adecuada, o señalar que el tamaño de la cabina o de la maleta hará que el auto sea más o menos resistente a los impactos.
- El estudio pone de relieve que algunas de las principales concesionarias de los países estudiados no proporcionan a sus clientes información acerca de Latin NCAP y su sistema de clasificación de la seguridad de los autos, en tanto que otras, cuando los consumidores preguntan acerca de las funciones de seguridad de algunos modelos en particular, usan las clasificaciones de Euro NCAP en lugar de las de Latin NCAP.
- Indica que el mejoramiento de la normativa está teniendo un impacto en algunos países latinoamericanos al garantizar que salgan a la calle autos más seguros².

¹ General Motors es una empresa automotora internacional, y Chevrolet es una de sus marcas. Chevrolet es la marca de GM que opera en Latinoamérica, y en este informe, nos referimos a los modelos al alero de GM como "GM/Chevrolet".

² Tanto Argentina como Brasil han aprobado legislación nacional equivalente a la Normativa de la ONU sobre algunos aspectos de la seguridad vial. Sin embargo, según Global NCAP, esta no es tan rigurosa como la Normativa de la ONU. En https://issuu.com/globalncap/docs/trl_report se puede encontrar un informe preparado por el Laboratorio de Investigación sobre el Transporte para Global NCAP, que ofrece más información.



INTRODUCCIÓN - UN MERCADO GLOBAL DE AUTOS INSEGUROS

Consumers International y sus organizaciones miembros apoyan la campaña global 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 tránsito³. El noventa por ciento de esas 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 gracias a la débil legislación sobre seguridad vial⁴. Estos autos no pueden venderse en Estados Unidos, Europa, Japón o Australia: estos son países de altos ingresos, con legislación adecuada, en los que los fabricantes automotores ofrecen a los consumidores un estándar más alto de funciones de seguridad y de información. Este alarmante doble estándar está cobrando vidas.

El 15 de abril de 2016, la Asamblea General de la Naciones Unidas aprobó una resolución sobre "Mejoras en la seguridad vial", que representó el mayor compromiso contraído por la ONU hacia la seguridad vial.⁵ La Resolución:

"Invita a los Estados Miembros que no lo han hecho a que consideren aprobar directivas y medidas para implementar la legislación sobre seguridad vial de las Naciones Unidas, o su equivalente en la legislación nacional, a fin de garantizar que todos los vehículos motorizados nuevos cumplan con las normas mínimas aplicables sobre protección para sus ocupantes y otros usuarios, con cinturón de seguridad, bolsas de aire y sistemas de seguridad adecuados a la norma"

Los países latinoamericanos representan un mercado de rápido crecimiento, aunque mal regulado, para los fabricantes automotores. Este mercado impone importantes problemas al ejercicio de los derechos de los consumidores. Existe la necesidad urgente de que este compromiso sin precedentes de la ONU se traduzca en el rápido mejoramiento de la normativa impuesta por los gobiernos y en acciones de los fabricantes con respecto a la seguridad destinada a salvar vidas.



Conferencia Stop the Crash
Congreso Mundial de Consumers International, Brasilia 2015

³ Véase el informe de la Organización Mundial de la Salud "Global Status Report on Road Safety" (Situación global de la seguridad vial): http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/

⁴ Véase el informe "Democratising Car Safety" (Democratización de la seguridad vial) del Programa global de evaluación de vehículos nuevos: https://issuu.com/globalncap/docs/road_map_2020

⁵ Véase: <http://www.stopthecrash.org/wp-content/uploads/2016/04/UN-RS-Res-Final.pdf>

Gran parte de los países de Latinoamérica son de ingresos bajos y medios, y su participación en los registros y ventas globales de automóviles se ha incrementado en 165 % desde el año 2005⁶. Países como Brasil y México se han establecido además como principales países en la industria automotora, junto con China, India, Rusia, Tailandia y productores históricos, tales como la Unión Europea, Japón, Corea del Sur y Estados Unidos.

Lamentablemente, este aumento en la venta de autos en la región de Latinoamérica no está acompañado de la atención en las funciones de seguridad que se asocia a los mercados automotores de los países más desarrollados, como los de la Unión Europea, Estados Unidos o Japón. Esto tiene consecuencias graves para la seguridad de los ocupantes de los vehículos en Latinoamérica, como lo confirman los datos de la Organización Mundial de la Salud. Las muertes en accidentes de tránsito en los países de altos ingresos alcanza 8,7 por 100 000, lo que contrasta con la tasa de mortalidad de 20,1 en los países de ingresos medios y de 17 por 100 000 en Latinoamérica. La OMS calcula que la tasa de mortalidad en Latinoamérica aumentará a 24 por 100 000 a menos que se tomen medidas de manera urgente⁷.

El Plan Global de la ONU para la Década de Acción para la Seguridad Vial, (2011-2020) respalda las normas globales más elevadas disponibles en virtud de los acuerdos de 1958 y 1998 del Foro mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos (WP29)⁸. El Programa global de evaluación de vehículos nuevos ha formulado recomendaciones relativas a normas básicas de seguridad⁹ para abordar los problemas claves de seguridad que incluyen la resistencia frente a colisiones, prevención de colisiones y protección de los peatones para todos los vehículos nuevos.



⁶ Véase el informe "Democratising Car Safety" (Democratización de la seguridad vial) del Programa global de evaluación de vehículos nuevos: https://issuu.com/globalncap/docs/road_map_2020

⁷ Véase supra.

⁸ Véase: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/introduction.html>

⁹ Véase el informe "Democratising Car Safety" (Democratización de la seguridad vial) del Programa global de evaluación de vehículos nuevos: https://issuu.com/globalncap/docs/road_map_2020

PROGRAMA DE EVALUACIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS PARA LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE (LATIN NCAP)

Los programas de evaluación de automóviles nuevos (NCAP) llevan a cabo pruebas de choques, y asignan una clasificación que demuestra el rendimiento del vehículo en cuanto a seguridad. La clasificación más alta está representada por 5 estrellas, y cero estrellas se considera aquella en la que el conductor del vehículo y sus ocupantes tendrían pocas posibilidades de sobrevivir en caso de una colisión a una velocidad promedio. Los programas de NCAP están consagrados a la promoción del suministro y la demanda de vehículos más seguros, y Consumers International está trabajando junto a NCAP para mejorar la legislación sobre seguridad vial y para crear conciencia entre los consumidores, así como la demanda de autos más seguros.

En Latinoamérica, el Programa de evaluación de vehículos nuevos para Latinoamérica y el Caribe (Latin NCAP) ha sometido a prueba a más de 70 modelos de autos a fin de mejorar la seguridad. Lamentablemente los resultados demuestran que muchos de los vehículos que se venden en la región no tienen un buen desempeño en las pruebas de choque. En abril de 2016, Latin NCAP publicó los resultados de su última ronda de pruebas, donde se puso de relieve una nueva clasificación con cero estrellas para un modelo de GM/ Chevrolet¹⁰.

Los contundentes datos generados por Latin NCAP acerca del rendimiento en materia de seguridad de los autos vendidos en el mercado latinoamericano sirven como base para este informativo de campaña. Nos concentramos en los autos menos seguros vendidos a los consumidores latinoamericanos, es decir, aquellos clasificados por Latin NCAP con cero o una estrella. Nuestro objetivo es apoyar los esfuerzos de las organizaciones de consumidores y de Latin NCAP, y presionar a los fabricantes, para que aprueben de manera voluntaria las normas de la ONU sobre seguridad vial. Los consumidores latinoamericanos se merecen autos que cumplan las normas básicas de seguridad reconocidas a nivel internacional.



¹⁰ Vea el comunicado de prensa de Latin NCAP: <http://www.latinncap.com/es/news/8570e8c53c8a97/latin-ncap-new-results-another-zero-star-chevrolet-and-the-ford-ranger-scores-three-stars-for-adult-occupants>

La seguridad no tiene por qué ser una opción costosa

Al contrario de lo que afirman muchos de los principales fabricantes de autos, el costo de hacer que un auto se conforme a las normas básicas de la ONU, aumentando su resiliencia en caso de choque, no es muy elevado. 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 carrocería. 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.

El costo adicional de agregar tecnologías más avanzadas, como por ejemplo, control electrónico de la estabilidad (ESC)¹¹ ha disminuido también en los últimos años, gracias a las economías de escala. La tecnología ESC es un agregado cuyo costo no es muy elevado para un automóvil que ya cuenta con sistema ABS, o de anti bloqueo de frenos.

Costo del airbag + carrocería reforzada (Reg. 94 de la ONU)	\$ 200
Costo de un airbag	\$50
Costo del sistema ESC (para un carro con sistema ABS)	\$ 50
Costo de los sistemas ABS y ESC juntos	\$ 75 a 100

Todos estos datos pertenecen a Global NCAP.¹²



¹¹ El control electrónico de la estabilidad es una tecnología vital para evitar choques, que detiene el derrape del automóvil, salvando con ello miles de vidas. Para obtener más información, visite el sitio web de Stop the Crash (no más accidentes): <http://www.stopthecrash.org/esc/>

¹² Véase el informe "Democratising Car Safety" (Democratización de la seguridad vial) del Programa global de evaluación de vehículos nuevos: https://issuu.com/globalncap/docs/road_map_2020

CUADRO 1 – MODELOS SOMETIDOS A LAS PRUEBAS DE LATIN NCAP CLASIFICADOS CON CERO O UNA ESTRELLAS¹³

Fabricante y modelo	País de origen	Año de la prueba	Estrellas
Chery IQ no Airbag (Airbags = bolsas de aire)	China	2015	0
Fiat New Palio no Airbag	Argentina	2014	0
Fiat Novo Uno Evo no Airbag	Brazil	2011	1
Fiat Palio Elx 1.4 no Airbag	Argentina/Brazil	2010	1
Ford Ka Fly Viral no Airbag	Brazil	2011	1
Geely CK 1 1.3 no Airbag	China	2010	0
GM/Chevrolet Agile no Airbag	Mexico	2013	0
GM/Chevrolet Aveo no Airbag	Mexico	2015	0
GM/Chevrolet Celta no Airbag	Brazil	2011	1
GM/Chevrolet Corsa Clasico no Airbag	Argentina	2011	1
GM/Chevrolet Sail no Airbag	China	2016	0
GM/Chevrolet Spark no Airbag	Corea del Sur	2014	0
Hyundai Grand I10 no Airbag	India	2015	0
JAC J3 Double Airbag	China	2012	1
Lifan 320 no Airbag	China	2014	0
Nissan Tiida Sedan no Airbag	México	2015	0
Nissan Tsuru / Sentra B13 no Airbag	México	2013	0
Peugeot 207 Compact 5P 1.4 no Airbag	Argentina/Brazil	2010	1
Renault Clio Mio no Airbag	Argentina	2013	0
Renault Sandero no Airbag	Argentina	2012	1
Suzuki Alto K10 no Airbag	India	2013	0
Volkswagen Gol Trend 1.6 no Airbag	Brazil	2010	1

Nuestra investigación

Consumers International encomendó la realización de un estudio investigativo para formarse una imagen a nivel regional del nivel de venta de automóviles poco seguros que contribuyen a la importante cifra de mortalidad debida a accidentes de tránsito en Latinoamérica. Esta investigación se refiere a modelos de autos puestos a prueba por Latin NCAP y que clasificaron con los más bajos niveles de seguridad, ya sea cero o una estrella, en pruebas de seguridad para ocupantes adultos. Hasta la fecha, han sido puestos a prueba 22 modelos (véase el Cuadro 1).

Determinamos si estos autos poco seguros siguen vendiéndose a los consumidores a través de un examen de los actuales catálogos para los modelos de los respectivos fabricantes. Si el modelo figuraba en el catálogo, revisamos las especificaciones de seguridad de cada vehículo para verificar si calzaba con las especificaciones del modelo sometido a la prueba de Latin NCAP. Por ejemplo, si un modelo que figuraba en el catálogo contaba con sistema de doble airbag en los asientos delanteros, indicaría que podía compararse de manera directa con el modelo puesto a prueba por Latin NCAP. Esto se hizo así porque todos los modelos con clasificación cero o una estrella de Latin NCAP carecían de airbags (con excepción del modelo JAC J3). También examinamos las listas de autos más vendidos¹⁴ para confirmar la popularidad de dichos modelos.

Nos centramos en Perú, Chile, Argentina, México y Brasil, ya que son países donde las organizaciones miembros de Consumers International realizan de manera activa campañas sobre seguridad vial. Se incluyeron en el estudio dos de los mayores mercados regionales, México y Brasil.

¹³ Véase el sitio web de Latin NCAP para obtener más información y videos acerca de los modelos sometidos a las pruebas de choque: <http://www.latinncap.com/en/>

¹⁴ Los datos sobre autos más vendidos abarcó a Brasil, México, Argentina y Chile. Lamentablemente, no pudimos obtener datos sobre Perú para el estudio.

CUADRO 2 – PERFILES DE LOS PAÍSES QUE PARTICIPARON EN EL ESTUDIO¹⁵

País	Argentina	Brasil	Chile	México	Perú
Población (OMS, 2015)	41,4 millones	200,4 millones	17,6 millones	122,3 millones	30,4 millones
Ingresos nacionales brutos per cápita (OMS, 2015)	\$ 6290	\$ 11 690	\$ 15 230	\$ 9940	\$ 6270
Cantidad de autos en las calles (OISEVI, 2015)	22,3 millones	81,6 millones	4,3 millones	24,6 millones	4,3 millones
Tasa de crecimiento anual de autos en circulación (OISEVI, 2015)	(7,3 %)	(5,5 %)	(7,8 %)	(6,2 %)	(9,3 %)
Muertes en accidentes de tránsito informadas (OISEVI, 2015)	5209	43 075	1630	15 856	4043
Estimación de muertes en accidentes de tránsito (OMS, 2015)	5619	46 935	2179	15 062	4234
Cálculo de muertes por cada 100 000 personas (OMS, 2015)	13,6	23,4	12,4	12,3	13,9
Nivel de legislación sobre seguridad vial (Global NCAP)	0 de 7 normas de la ONU aprobadas	0 de 7 normas de la ONU aprobadas	0 de 7 normas de la ONU aprobadas	0 de 7 normas de la ONU aprobadas	0 de 7 normas de la ONU aprobadas

Puntos a tener en cuenta:

- Brasil tiene la mayor tasa de mortalidad debido a accidentes de tránsito y la mayor tasa de mortalidad por cada 100 000 personas. El gobierno de Brasil ha aprobado legislación nacional sobre algunos aspectos de la seguridad vial, por ejemplo, el uso de airbags, y lleva a cabo su propia versión de las pruebas de choque frontal. Sin embargo, Global NCAP no la considera tan rigurosa como la Normativa de la ONU¹⁶, y la tasa de muertes y lesionados se mantiene elevada.
- Chile tiene las cifras más bajas de mortalidad en accidentes de tránsito, y la segunda menor tasa de mortalidad por cada 100 000 personas. También su población es la menor de todas, y la cantidad más baja de vehículos en circulación en la relación del presente estudio.
- México tiene el segundo puesto en la cifra de mortalidad debido a accidentes de tránsito, pero la tasa más baja de mortalidad por cada 100 000 personas. También posee la segunda mayor población y la segunda cifra más elevada de autos en circulación en la relación del presente estudio.

¹⁵ La principal fuente de datos de este cuadro fue el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y su informe anual correspondiente a 2015: <https://drive.google.com/file/d/0BwLITAx-nEghbFN6YUFOaENuYjA/view?pref=2&pli=1>. El informe correspondiente a 2016 estaba disponible al momento de la redacción del presente estudio, pero no contenía información sobre Brasil, por lo que se utilizaron los datos correspondientes a 2015. Los datos de la OMS se obtuvieron de los Perfiles de países en cuanto a seguridad vial correspondientes a 2015: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/country_profiles/country_profiles/en/

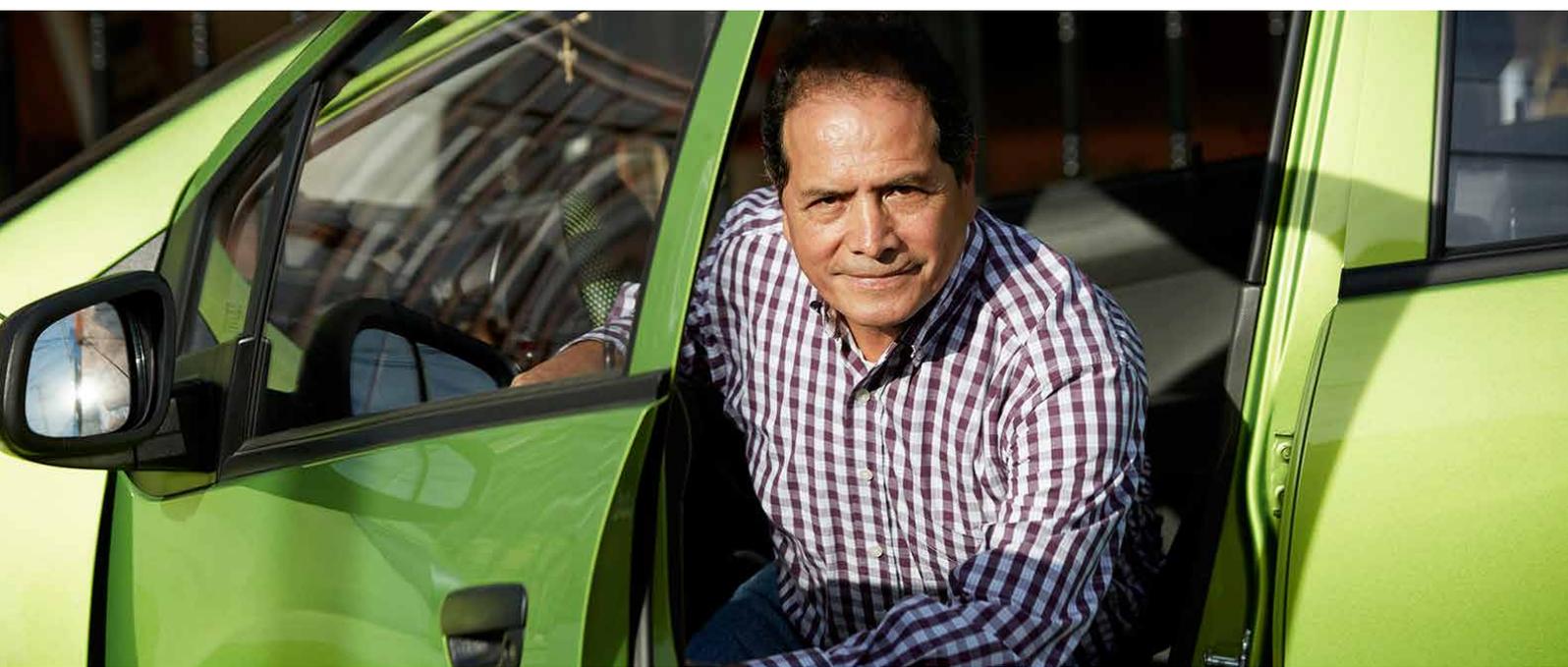
¹⁶ En https://issuu.com/globalncap/docs/trl_report se puede encontrar un informe preparado por el Laboratorio de Investigación sobre el Transporte para Global NCAP que ofrece más información

- Perú tiene la segunda mayor tasa de mortalidad por cada 100 000 personas, pese a tener el segundo menor número de automóviles en circulación en la relación del presente estudio. Es, además, el mercado de más rápido crecimiento.
- Los ingresos de todos los países que participaron en el presente estudio son medios, aparte de Chile, que es un país de ingresos altos. Es notable la falta de legislación sobre seguridad vial en Chile, particularmente tratándose de un mercado de altos ingresos.
- Brasil y México tienen las mayores poblaciones entre los países participantes en el estudio, las mayores cifras de autos en circulación, y la mayor tasa de mortalidad en accidentes de tránsito. Estos países representan los mayores mercados en cuanto a venta de automóviles, y son los más importantes productores automotores en Latinoamérica. Por lo tanto, los modelos de autos más vendidos en estos mercados son también los más vendidos en la región.

¿DÓNDE PUEDEN LOS CONSUMIDORES COMPRAR UN AUTO CON CLASIFICACIÓN CERO O UNA ESTRELLA?

Los fabricantes venden autos con clasificación cero o una estrella, sin airbags, en Chile, Argentina, Perú y México. Esto ocurre pese al hecho de que el régimen de pruebas internacionalmente reconocido de Latin NCAP confirma que los ocupantes de estos automóviles tendrían pocas posibilidades de sobrevivir a un choque a 64 km por hora.

Es notable que los fabricantes no vendan estos modelos sin airbag en Brasil, donde hay niveles comparativamente más altos de seguridad vial que en los demás países participantes en este estudio.



CUADRO 3 – AUTOS CON CLASIFICACIÓN CERO O UNA ESTRELLA DISPONIBLES CON LA MISMA ESPECIFICACIÓN QUE LOS AUTOS SOMETIDOS A PRUEBA POR LATIN NCAP

Modelo puesto a prueba por Latin NCAP	Disponible para compra como modelo nuevo clasificado con 0/1 estrella				
	Chile	Argentina	Perú	México	Brasil
Chery IQ no Airbag	✓	✓	✓		
Fiat New Palio no Airbag		✓			
Fiat Novo Uno Evo no Airbag					
Fiat Palio Elx 1.4 no Airbag		✓			
Ford Ka Fly Viral no Airbag					
Geely CK 1 1.3 no Airbag	✓		✓		
GM/Chevrolet Agile no Airbag					
GM/Chevrolet Aveo no Airbag	✓		✓	✓	
GM/Chevrolet Celta no Airbag					
GM/Chevrolet Corsa Clasico no Airbag	✓		✓		
GM/Chevrolet Sail no Airbag	✓		✓		
GM/Chevrolet Spark no Airbag	✓		✓	✓	
Hyundai Grand I-10 no Airbag			✓	✓	
JAC J3 double Airbag			✓		✓
Lifan 320 no Airbag	✓				
Nissan Tiida Sedan no Airbag	✓		✓		
Nissan Tsuru / Sentra B13 no Airbag				✓	
Peugeot 207 Compact 5P 1.4 no Airbag					
Renault Clio Mio no Airbag					
Renault Sandero no Airbag					
Suzuki Alto K10 no Airbag	✓		✓		
Volkswagen Gol Trend 1.6 no Airbag			✓	✓	



Cambios en las funciones de seguridad

Nuestra investigación averiguó que, tras la publicación de los resultados de las pruebas, los fabricantes realizaron en muchos casos aparentes modificaciones en la disponibilidad de opciones de seguridad. En varios casos, los modelos que originalmente se habían sometido a prueba sin airbags y que habían sido clasificados con cero o una estrella, se ofrecen ahora con airbags instalados como equipamiento estándar. Sin embargo, los fabricantes no han presentado estos vehículos modificados para someterlos a las pruebas de Latin NCAP, por lo que se desconoce la forma que se desempeñarían en una prueba de choque. Esto se aplica en particular a las marcas europeas tales como Peugeot y Renault, que ahora ofrecen airbags para el conductor y para los pasajeros en casi todos sus modelos.

La falta de información clara relativa a las modificaciones aplicadas a los modelos de automóvil por parte de los fabricantes tras su clasificación por Latin NCAP plantea a los consumidores una importante dificultad al momento de determinar el nivel de seguridad que ofrecen.

Por lo tanto, no es posible determinar con certeza si las últimas versiones de estos modelos ofrecen algún aumento en la seguridad desde que fueron sometidos a las pruebas de Latin NCAP, y es posible que estos modelos sigan planteando peligros significativos para los consumidores.

Impacto de la legislación sobre seguridad vial

- En los países con niveles más bajos de legislación hay más disponibilidad de modelos clasificados con cero y una estrella, por ejemplo, en Chile y Perú, lo que contrasta con Argentina y Brasil, cuya legislación en materia de seguridad vial no es tan rigurosa como la Normativa de la ONU (véase el Cuadro 3)
- En los países latinoamericanos, 15 de 22 automóviles clasificados por Latin NCAP con cero o una estrella siguen a la venta como modelos nuevos. La presencia de estos modelos en los mercados de Chile y Perú, con 9 y 10 modelos, respectivamente, es la más alta, siendo Brasil el país con la menor presencia (1 modelo)
- La menor prevalencia de autos clasificados con cero o una estrella en Argentina y Brasil (véase el Cuadro 3) parece haber sido afectada por la introducción, en 2014, de legislación obligatoria para el uso de doble airbags y sistemas ABS
- Además, Chile acaba de aprobar normas obligatorias para el uso de doble airbag (para el conductor y para el copiloto) a partir de 2015

Los modelos de autos más populares en 2012 – 2015

Si bien algunos autos con clasificación cero o una estrella que han sido sometidos a la prueba de Latin NCAP se venden sin airbags en algunos mercados latinoamericanos, en particular en aquellos con los niveles más bajos de legislación, es importante determinar qué tan populares son estos modelos entre los consumidores.

Con objeto de formarnos una idea sobre qué tan populares eran entre los consumidores los autos clasificados con cero o una estrella, recopilamos algunos datos acerca de los autos de mayor venta en los países abarcados en esta investigación. Los siguientes datos ponen de relieve que aquellos modelos que habían sido clasificados antes con cero o una estrella en cuanto a seguridad continúan dominando los 10 primeros puestos en los mercados latinoamericanos. En 2015, los modelos que habían obtenido clasificación de cero o una estrella se distribuyeron de la siguiente manera:

- ▶ 3 de los 10 autos más vendidos en Chile
- ▶ 4 de los 10 autos más vendidos en Argentina
- ▶ 5 de los 10 autos más vendidos en México y Brasil (los dos mayores mercados de la región).

Falta de transparencia ¿con o sin airbags?

Este estudio examinó los 10 autos más vendidos en cada uno de los mercados objetivo entre los años 2012 y 2015, e identificó si alguno de ellos había sido clasificado con cero o una estrella por Latin NCAP. Veinte, de los 22 modelos probados por Latin NCAP, y clasificados con cero o una estrella, no contaban con airbags.

Cuando se compilan datos de esta naturaleza, no es posible comprobar la especificación exacta de cada modelo vendido. Por ejemplo, es posible que algunos se hayan vendido con los airbags agregados, lo que implica que no pueden compararse directamente con el modelo puesto a prueba por Latin NCAP.

Aún con la adición de airbags, es poco probable que los modelos de autos vendidos en estos mercados, puestos a prueba por Latin NCAP y clasificados con cero o una estrella, cumplan con la normativa de la ONU en materia de seguridad vial, y no podrían venderse en Estados Unidos, Europa, Australia o Japón.

ARGENTINA

Fabricante	Modelos más populares clasificados con 0-1 estrella en 2012-2015	Unidades vendidas 2012-2015
GM/Chevrolet	Corsa Classic	133176
Volkswagen	Gol trend	127187
Renault	Clio	104777
Peugeot	207 compact	95283
Fiat	Palio	47713

Una mirada a los 10 modelos más populares durante 2012-2015¹⁷:

- GM/Chevrolet ha vendido la mayoría de los autos con clasificación cero o una estrella en Argentina
- En Argentina se vendieron 463 665 con clasificación cero o una estrella
- Tanto el VW Gol Trend y el GM/Chevrolet Classic se mantuvieron constantemente entre los primeros tres, con ventas que alcanzaron las 127 187 y 133 176 unidades, respectivamente, durante el periodo

BRASIL

Fabricante	Modelos más populares clasificados con 0-1 estrella en 2012-2015	Unidades vendidas 2012-2015
Volkswagen	Gol	814 124
Fiat	Palio	669 269
Fiat	Uno	641 803
GM/Chevrolet	Celta	137 624

Una mirada a los 10 modelos más populares durante 2012-2015:

- Volkswagen vendió la mayoría de los modelos con clasificación cero o una estrella en Brasil
- El VW Gol, clasificado con una estrella, fue con mucho el auto más vendido, con una cifra de ventas que alcanzó las 800 000 unidades
- En Brasil se vendieron más de 2,3 millones de automóviles clasificados con cero o una estrella, aunque los modelos con esa clasificación al parecer experimentan un paulatino retroceso en las listas de autos más vendidos en ese país.

¹⁷ Véase el Apéndice 2 para obtener los datos completos sobre los autos más vendidos, 2012-2015

CHILE

Fabricante	Modelos más populares clasificados con 0-1 estrella en 2012-2015	Unidades vendidas 2012-2015
GM/Chevrolet	Sail	55 475
GM/Chevrolet	Spark	22 517
Nissan	Tiida	6 464
Hyundai	I-10	13 073
Suzuki	Alto	6 659

Una mirada a los 10 modelos más populares durante 2012-2015:

- GM/Chevrolet vendió la mayoría de los autos clasificados con cero o una estrella en Chile
- En Chile se vendieron 104 188 autos clasificados con cero o una estrella
- El modelo GM/Chevrolet Sail, con clasificación cero estrellas, obtuvo el primer lugar en ventas en Chile en 2012, 2013 y 2014

MÉXICO

Fabricante	Modelos más populares clasificados con 0-1 estrella en 2012-2015	Unidades vendidas 2012-2015
GM/Chevrolet	Aveo	240 611
Nissan	Tsuru	158 262
Nissan	Tiida Sedan	100 252
GM/Chevrolet	Spark	117 293
Nissan	Sentra 2.0	80 890

Una mirada a los 10 modelos más populares durante 2012-2015:

- GM/Chevrolet vendió la mayor parte de los autos clasificados con cero o una estrella en México, seguido de cerca por Nissan.
- El modelo GM/Chevrolet Aveo, clasificado con cero estrellas, se mantuvo constantemente en el primer puesto en ventas, alcanzando las 240 611 unidades vendidas.
- En México se vendió un total de 697 398 autos con clasificación cero o una estrella.



Rendimiento del fabricante

Modelos clasificados con cero o una estrella, producidos por una amplia gama de fabricantes, figuran como los autos más vendidos en México, Chile, Brasil y Argentina. Si bien no fue posible obtener datos completos sobre Perú para el periodo, las estadísticas relativas a la venta de automóviles para el primer trimestre de 2016 examinadas por Consumers International incluyen a los mismos fabricantes que están entre los primeros 10, con la excepción de Ford.¹⁸

Como se señaló antes, es posible que algunos fabricantes hayan mejorado las funciones de seguridad de sus modelos, como por ejemplo, agregando doble airbags frontales. Hasta que estos modelos se presenten a Latin NCAP para su puesta a prueba, no será posible evaluar de manera exacta su resistencia frente a las colisiones.

Los datos muestran los diez primeros lugares en ventas entre 2012 y 2015:

- **Fiat** vendió en Brasil y Argentina al menos 1,3 millones de autos clasificados por Latin NCAP con una estrella
- **Volkswagen** vendió en Brasil y Argentina al menos 941 311 autos clasificados por Latin NCAP con una estrella
- **GM/Chevrolet** vendió en Argentina, Brasil, México y Chile al menos 725 787 autos clasificados por Latin NCAP con cero estrellas
- **Nissan** vendió solamente en México al menos 339 494 autos clasificados por Latin NCAP con cero estrellas
- **Ford** vendió en Brasil y Argentina al menos 130 964 autos clasificados por Latin NCAP con una estrella
- **Hyundai** vendió en Chile al menos 13 073 autos clasificados por Latin NCAP con cero estrellas
- **Suzuki** vendió en Chile al menos 6659 autos clasificados por Latin NCAP con cero estrellas

El estudio indica que fabricantes como General Motors y Nissan producen automóviles que cumplen con las débiles normativas nacionales actuales, en lugar de garantizar que todos los autos producidos por la empresa se conformen a las normas de la ONU en materia de seguridad vial.

¹⁸ Datos obtenidos de la Asociación Automotora del Perú, correspondientes a abril de 2016

LOS CONSUMIDORES NECESITAN INFORMACIÓN DE MEJOR CALIDAD ACERCA DE LA SEGURIDAD

Resultados del ejercicio del cliente oculto

Las organizaciones miembros de Consumers International en Perú, Chile, Argentina y México realizaron un ejercicio de compras basado en un cliente oculto para obtener datos sobre calidad en marzo de 2016. El objetivo era obtener una indicación de la calidad de la información sobre seguridad que se entregaba a los consumidores entre los principales concesionarios automotores en esos mercados

El ejercicio implicó la representación del papel de un consumidor interesado en comprar un auto nuevo por parte de un representante de la organización de consumidores, quien preguntaba por las características de los modelos disponibles. Se plantearon preguntas para definir lo siguiente:

- Los modelos de autos disponibles en el rango de precios
- Las funciones de seguridad específicas de los modelos de autos comercializados (si dicha información no se entregaba inicialmente)
- El desempeño de los modelos de autos en las pruebas de choque
- La clasificación del modelo o modelos por Latin NCAP

LAS CONCESIONARIAS VISITADAS:

País	Argentina	Chile	México	Perú
Concesionarias visitadas	GM/Chevrolet	GM/Chevrolet	GM/Chevrolet	GM/Chevrolet
	Nissan	Nissan	Nissan	Nissan
	Volkswagen	Hyundai	Volkswagen	Toyota

De acuerdo con la información recopilada a través de dicho estudio:

- Tan solo dos de las 12 concesionarias visitadas entregaron información relativa a las funciones de seguridad de los modelos de automóviles sin que el consumidor tuviera que solicitarla.
- Cuatro de las 12 concesionarias no pudieron ofrecer ni siquiera un nivel básico de información sobre seguridad al plantearseles una pregunta específica relativa a seguridad, por ejemplo, la existencia o no de airbags.
- Solo cuatro de las 12 concesionarias tenían conocimientos de la existencia de Latin NCAP y de su clasificación en virtud de las pruebas de desempeño ante colisiones.

- Dos de las 12 concesionarias mencionaron las clasificaciones de Euro NCAP en lugar de las asignadas por Latin NCAP cuando se les consultó acerca de la seguridad del vehículo. Global NCAP puso de relieve que es muy infrecuente que se vendan los mismos modelos en los mercados europeos y latinoamericanos, por lo que los estándares de seguridad no son directamente comparables.¹⁹
- Hubo dos casos en que los vendedores admitieron abiertamente que los modelos de autos no eran seguros.
- El ejercicio reveló seis ejemplos de vendedores que ofrecían información engañosa o inexacta acerca de las funciones de seguridad de los autos. Esto representa el 50 % de todas las interacciones de los consumidores como parte del estudio sobre calidad de los principales fabricantes. Entre estos:
 - ▶ Un vendedor que afirmaba que con agregar dos airbags se resolvería el problema de mal desempeño en seguridad de un modelo de auto clasificado con cero estrellas por Latin NCAP.
 - ▶ Un vendedor que comparaba favorablemente sus modelos con un modelo cero estrellas de otro fabricante, pese a que ambas empresas automotoras habían sido clasificadas, de hecho, con cero estrellas.
 - ▶ Hubo tres ejemplos separados de vendedores que afirmaron a los consumidores que sus modelos cumplían con “certificaciones” o “requisitos” no especificados en relación con la seguridad cuando se les preguntó acerca de las clasificaciones de Latin NCAP.
 - ▶ Un vendedor indicó que un modelo en particular era menos seguro debido al tamaño pequeño de su maleta/cabina, lo que aumentaba la probabilidad de impacto en un choque por atrás.

Las conclusiones de este limitado estudio sugieren que existen las siguientes barreras para que los consumidores latinoamericanos puedan obtener información clara y exacta acerca de las funciones de seguridad de los automóviles en el punto de venta:

- Por lo general, a menos que se le solicite, el personal a cargo de la venta de autos no mencionará al consumidor las funciones de seguridad de un modelo de auto. Cuando se comercializan los modelos, el acento tiende a estar en asuntos como el precio, el rendimiento, la estética, la comodidad y los accesorios tecnológicos.
- Al momento de decidir la compra de un auto, no se les da a los problemas de seguridad la importancia crucial que tienen para los consumidores. Aun cuando un modelo de auto había recibido una clasificación de 5 estrellas de Latin NCAP, esta información no se mencionó como argumento comercial ante los consumidores.
- Un nivel básico de información sobre seguridad, como por ejemplo, la existencia o no de airbags, es algo que no es desconocido por el vendedor, y en la mayoría de los casos se proporciona solo si el consumidor pregunta al respecto.
- Los vendedores pueden entregar a los consumidores información engañosa o inexacta, como afirmar que se ha otorgado a los modelos poco seguros algún tipo de certificación oficial.
- En general, los niveles de percepción en torno a Latin NCAP, sus clasificaciones, o lo que significa en realidad su sistema de clasificación, fueron bajos. En dos casos los vendedores se refirieron al rendimiento del modelo de auto en las pruebas del Programas de evaluación de vehículos nuevos de Europa, en lugar de mencionar las pruebas de Latin NCAP en Latinoamérica, pese a que los modelos no eran directamente comparables.²⁰

Estas conclusiones indican que el personal de ventas de automóviles por lo general no menciona a los consumidores las funciones de seguridad de un modelo de auto, a menos que se le pregunte al respecto. La información que se proporcionó en estos doce 12 casos era con frecuencia información básica, a veces inexacta, y no se refería a Latin NCAP ni a sus clasificaciones.

¹⁹ Vea la carta enviada por Global NCAP a Renault en relación con publicidad engañosa sobre las normas de seguridad de sus modelos de autos: http://www.globalncap.org/wp-content/uploads/2016/03/Letter_CarlosGhosn_2-3-201611.pdf

²⁰ Véase supra.

LOS CONSUMIDORES Y LOS AUTOS POCO SEGUROS EN MÉXICO

Conversamos con seis consumidores mexicanos, quienes venían de seis ciudades diferentes y con distintos orígenes socioculturales, acerca de sus automóviles. Dos de ellos era conductores de taxis, dos se habían visto envueltos en choques, y todos conducían autos clasificados con cero estrellas y admitieron tener pocos o ningún conocimiento acerca del doble estándar asociado a las funciones de seguridad de sus autos.

Durante la entrevista, se les mostró un video acerca de las pruebas de choque de Latin NCAP para sus modelos de autos en particular, y luego conversamos con ellos acerca de lo que pensaban, sobre los resultados, y sobre el problema de las normas y legislación en materia de seguridad impuestos por el gobierno, así como la información relativa a las funciones de seguridad a su alcance, y si pagarían más por las funciones de seguridad.

ESTUDIOS DE CASOS

Gabriel Sánchez Calderón, Ciudad de México



“Ver el choque del Tsuru a solo 60 kilómetros por hora fue alarmante”.

Gabriel, de 29 años, es un joven taxista de Ciudad de México. Tras contemplar el video sobre la prueba de choque de Latin NCAP, estaba impactado al ver que el auto que conduce, un Nissan Tsuru, resultó destruido después de chocar a 60 km por hora.

El modelo Tsuru es el auto menos costoso, expresó Gabriel con preocupación, ya que posee taxis del modelo Nissan Tsuru en su flota. “Sabemos que no cuentan con airbags”, dice, “pero ver ese choque a un poco más de 60 kilómetros por hora es alarmante”. Su flota de taxis consiste en ocho Nissan Tsuru, un GM/Chevrolet Aveo y un Nissan Tiida.

“El gobierno se lava las manos”, expresó con profunda decepción: “Es posible que no haya investigado todo lo que debía; en adelante pasaré más tiempo investigando cuál es el mejor auto para mí”.

Israel Torres Jiménez, Estado de México



“Como conductores de taxi, todos los días vemos accidentes pequeños, o grandes accidentes”.

Israel es conductor de taxi en el Estado de México. Contrató un Nissan Tsuru, el modelo de taxi más común en Ciudad de México. Hace poco tiempo tuvo un choque de menor importancia durante una tarde lluviosa, que lo “despertó” en relación con las funciones de seguridad para los automóviles al constatar el daño sufrido por su taxi.

Ahora, cuando el camino está mojado, se inquieta mucho. Su opinión es que **“el modelo Tsuru es desechable”** y cuando se le mostró el video de Latin NCAP sobre la prueba de choque del modelo Tsuru, se mostró bastante afligido. Siente estar en una situación terrible, ya que conducir ese taxi es su única fuente laboral para la que se siente cualificado y capaz de realizar. Tiene mucha conciencia acerca de su responsabilidad hacia sus pasajeros, pero ese es el único auto que puede permitirse conducir.

Mildred Dimayuga Mosso, Cuernavaca, Morelos (México)



“No bastó con conducir en forma cuidadosa en la autopista”

La oficinista Mildred, de 31 años, conducía su modelo Tiida en la autopista cuando se vio envuelta en un choque.

“Pensaba que todos los autos venían con mecanismos de seguridad integrados, y sencillamente, no es así. No basta con tener cuidado al conducir” expresa Mildred, confesando que al momento de comprar el auto, había **“dado por sentado”** que era muy seguro.

Mildred resultó con lesiones debido al choque, y debió usar un collar especial y movilizarse en taxi durante varias semanas. **“Recomiendo a otras personas que investiguen de manera rigurosa sobre el auto antes de comprarlo”.**

Heriberto Mendoza Marroquin, Cholula, Puebla (México)



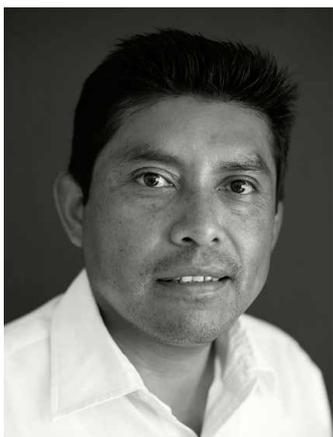
“Debería haber un sistema igualitario de seguridad para todos los vehículos”

Cada día, Heriberto conduce su modelo GM/Chevrolet Spark hacia su lugar de trabajo. Reconoce que su auto no tiene alarmas, sistema eléctrico para las ventanas, ni airbags. Sin embargo, tiene radio y aire acondicionado, los que considera esenciales.

No ha participado en accidentes, pero quedó sorprendido tras ver el video de Latin NCAP sobre seguridad. **“Los gobiernos deberían implementar reglamentos sobre seguridad, ya que en caso contrario, quedamos expuestos al criterio de los agentes de ventas”**, y añade que **“debería haber un sistema igualitario de seguridad para todos los vehículos”.**

Heriberto expresa que aconsejará a las personas que vayan a comprar un nuevo modelo compacto para que sean muy rigurosas, se fijen en la estabilidad del auto y en si tiene airbags, y que den prioridad a la seguridad por encima del costo.

Ascensión Garrido Campos, Puebla, Puebla (México)



“Las empresas están preocupadas de vender más autos, pero deberían comenzar por preocuparse de entregar seguridad a las personas que compran sus autos.”

El video de Latin NCAP es impactante, observó Ascensión, un ejecutivo mexicano, mientras lo veía junto a sus dos hijos.

El auto que chocaba en el video era un modelo Matiz, el mismo que conduce Ascensión. Ascensión sufrió un choque mientras conducía su Matiz junto a su esposa, quien resultó con la nariz quebrada a raíz del accidente. El auto es esencial para sus vidas, pero el aspecto económico es un problema.

Ascensión expresó alivio cuando descubrió que existe una organización que examina el problema de la seguridad vial, “ya que las empresas dicen que en estos tiempos los autos están hechos para chocar”. Las empresas están preocupadas de vender más autos, pero deberían comenzar por preocuparse de entregar seguridad a las personas que compran sus autos.

Marcela Salazar Salgado, Ciudad de México



“Deberían decirnos la verdad: cuáles autos son seguros y cuáles no lo son. ¿Por qué lo hacen en algunos países y en otros no?”

Marcela vive con su perra, Gema, en Iztapalapa, un vecindario de escasos recursos en la Ciudad de México. Trabaja en el Instituto mexicano de seguridad social, y conduce cada día su GM/Chevrolet Aveo hacia su trabajo. Recuerda cuán emocionada estaba cuando compró el auto, y le encanta el espacio, la libertad y el rendimiento que ofrece.

El precio fue un factor clave al momento de decidirse por aquel auto. El concesionario le informó acerca de todas las funciones del auto,

menos las relativas a la seguridad, y ella no preguntó, ya que suponía que *“todos los autos son seguros”*. Estaba impactada al ver el video de las pruebas de choque de Latin NCAP para el modelo Aveo. Luego esto se transformó en rabia e incredulidad, y cuestionó tanto al gobierno por no reglamentar la seguridad vehicular y proteger a los consumidores, como a los fabricantes por el aparente trato que daban a su vida, como si tuviera menos valor que la vida en otros países. Ahora entró al mercado en busca de un nuevo auto, y sabe cómo preguntar por las funciones de seguridad.

¿QUÉ DEBE CAMBIAR?

Este informe de campaña pone de relieve el alarmante grado en que los fabricantes venden automóviles poco seguros a los consumidores de América Latina. Pueden hacerlo debido a los bajos niveles de legislación en materia de seguridad y de percepción de los consumidores, además de que se baja el perfil en cuanto a la prioridad de la seguridad de los autos, y se oculta la información al respecto. Esto contribuye a las altas tasas de mortalidad en accidentes de tránsito.

Es urgente la necesidad de que los gobiernos y fabricantes adopten en su totalidad la Normativa de la ONU sobre seguridad vial para detener la venta a los consumidores latinoamericanos de aquellos modelos de autos cuya clasificación en cuanto a seguridad es baja.

El régimen de pruebas de seguridad de Latin NCAP identifica los autos que los consumidores latinoamericanos deberían evitar al momento de comprar un auto debido a su mal desempeño en términos de seguridad. En algunos casos los fabricantes parecen haber modificado los modelos de auto, sin embargo, la falta de transparencia y de comprobación independiente hace que sea imposible evaluar si esto se ha traducido en mayor seguridad para los consumidores.

En ausencia de marcos normativos nacionales que cumplan en su totalidad con las normas mínimas de la ONU en materia de seguridad vial, los consumidores de estos países dependen de información independiente para explorar el mercado y evaluar la relativa seguridad que ofrecen los diferentes productos. En este punto, la única fuente realmente independiente de información no sesgada y exacta es Latin NCAP.

Es crucial que los fabricantes sean más transparentes acerca de las funciones de seguridad de los modelos y submodelos de autos que venden a sus concesionarias en Latinoamérica, a fin de permitir que los consumidores puedan tomar decisiones más informadas.

En este ambiente, ¿cómo se puede esperar que los consumidores tomen decisiones informadas que garanticen su seguridad personal? Las conclusiones de nuestra prueba del "cliente oculto" indican que las funciones de seguridad están entre las últimas en una lista de puntos a mencionar al momento de vender un modelo de auto a un cliente. Los estudios realizados en México demuestran que la mayoría de los consumidores suponen que un auto nuevo será seguro al momento de su compra, y que no piensan en solicitar información sobre seguridad²¹. Lo mismo bien podría ser el caso en el resto de continente.

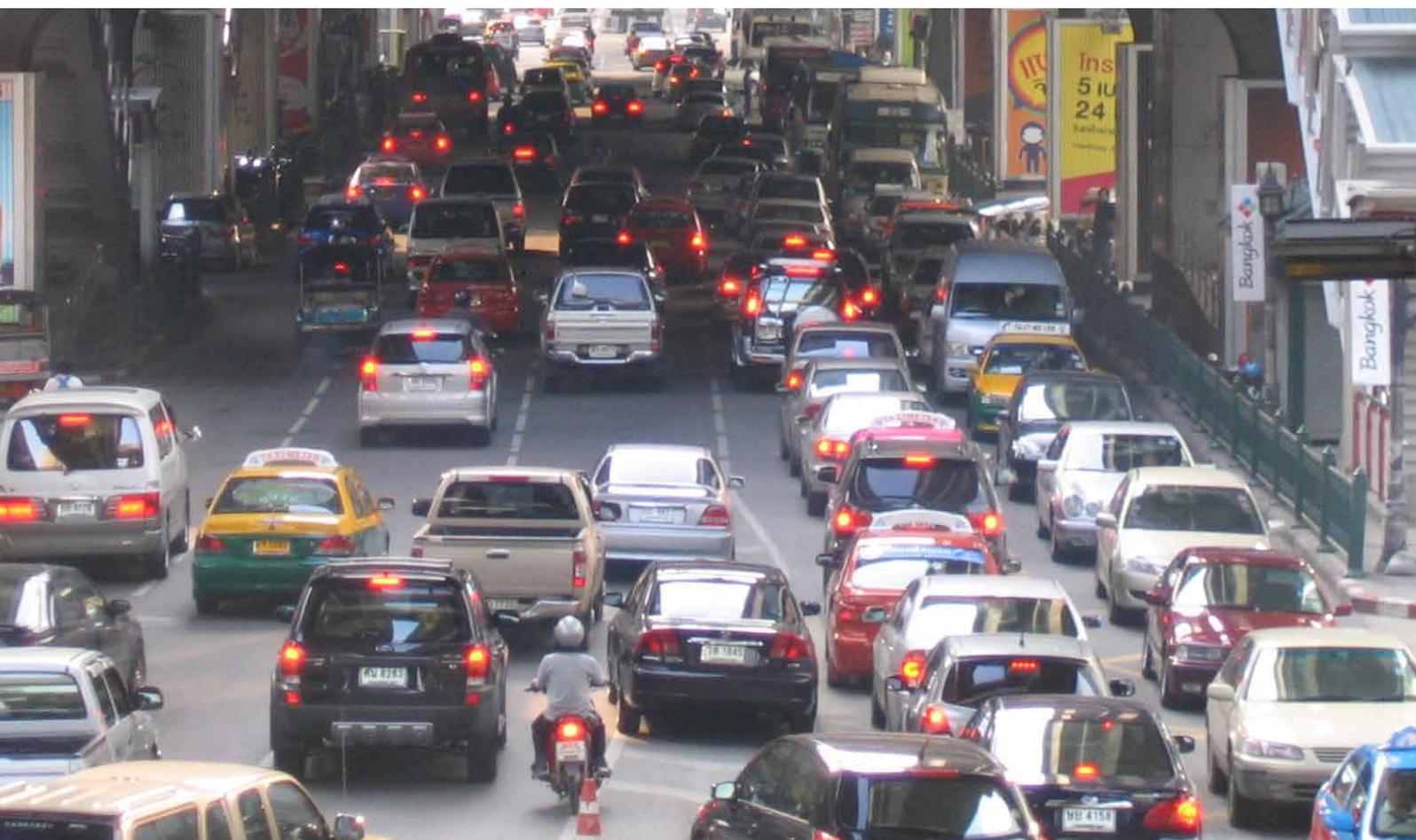
Las organizaciones de consumidores pueden desempeñar un importante papel al trabajar junto a los consumidores para mejorar sus conocimientos y conciencia de lo que hace que un automóvil sea seguro, entre otros, a través de las clasificaciones entregadas por NCAP, y para ejercer presión sobre los gobiernos y fabricantes a fin de que regulen el mercado de manera más eficaz.

²¹ La organización miembro de CI, El Poder del Consumidor, realizó en 2015 un estudio a nivel nacional sobre seguridad automotora, que puso de relieve que la mayoría de los propietarios de autos suponían que los suyos contaban con funciones de seguridad tales como airbags y sistemas antibloqueo de frenos, cuando en realidad no contaban con estas funciones. Véase <http://elpoderdelconsumidor.org/> para obtener más información.

RECOMENDACIONES

Consumers International respalda la “hoja de ruta para autos más seguros de aquí a 2020” de Global NCAP²² e insta a todos los gobiernos a cumplir el plan de Normativas sobre seguridad vehicular en dos etapas de Global NCAP antes de que termine la Década de Acción para la Seguridad Vial de la ONU, en 2020:

Hoja de ruta para autos más seguros de aquí a 2020	Todos los modelos de auto nuevos que se produzcan o importen	Todos los autos producidos o importados
Etapa 1: Aprobación de la normativa de la ONU sobre: <ul style="list-style-type: none"> • Impactos frontales (Reglamento n° 94) • Impacto lateral (Reglamento n° 95) • Cinturones de seguridad y anclajes de cinturones de seguridad (Reglamentos n° 14 y 16) 	2016	2018
Etapa 2: Aprobación de la normativa de la ONU sobre: <ul style="list-style-type: none"> • Sistema ESC (Reglamentos n.º 13H o GTR. 8) • Protección del peatón (Reglamento n.º 127 o GTR. 9) 	2018	2020



²² Véase el informe “Democratising Car Safety” (Democratización de la seguridad vial) del Programa global de evaluación de vehículos nuevos: https://issuu.com/globalncap/docs/road_map_2020

RECOMENDACIONES

Gobiernos

Llamamos a los gobiernos latinoamericanos a que:

- 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 su totalidad la normativa de la ONU en materia de seguridad vial en línea con la Hoja de ruta para autos más seguros de Global NCAP (supra).
- Trabajen asociados a las organizaciones de consumidores en la realización de campañas de sensibilización del público en torno a la importancia de la seguridad de los autos

Productores

Consumers International pide a todos los fabricantes que no continúen con el doble estándar que implica la venta de automóviles poco seguros a los consumidores latinoamericanos. Para hacerlo, deben:

- Dejar de vender autos clasificados con cero estrellas en Latinoamérica.
- Aplicar de manera voluntaria los estándares contenidos en la normativa de la ONU en materia de Seguridad Vial, de conformidad con sus responsabilidades frente a los consumidores de Latinoamérica.
- Publicar datos precisos sobre la venta de automóviles sin airbags en Latinoamérica, para que sirvan como una base de referencia para erradicar esta práctica y para hacer el seguimiento de su implementación.
- Garantizar una mayor transparencia en torno a las especificaciones y las funciones de seguridad de los autos nuevos y usados, de modo que los consumidores tengan acceso a información completa y exacta.
- Fomentar de manera activa la exactitud de la información acerca de las funciones de seguridad destinada a los consumidores, lo que incluye poner un punto final a la publicidad engañosa de automóviles.
- Garantizar que, como norma, se entregue a los consumidores información exacta y comprensible sobre la seguridad de los autos cuando estos consulten acerca de la compra de un nuevo vehículo, y que se utilicen las clasificaciones de Latin NCAP como una medida reconocida de seguridad vehicular, allí donde corresponda.

RECOMENDACIONES

Las organizaciones de consumidores pueden desempeñar un importante papel en:

- Respalda y difunde el trabajo que realiza Latin NCAP en Latinoamérica acerca de las clasificaciones sobre seguridad en los autos.

Si hay recursos disponibles, las organizaciones de consumidores pueden además:

- Realizar campañas de sensibilización de los consumidores y de acción para alentar a las personas para que consideren las funciones de seguridad de los modelos de los autos cuando se propongan adquirir un nuevo vehículo.
- Consideren llevar a cabo su propia investigación basada en el cliente oculto para identificar la información que está disponible a los consumidores cuando deseen comprar un auto, y que compartan sus conclusiones.



APÉNDICE 1 – LOS 10 PRINCIPALES EN LA VENTA DE AUTOMÓVILES, POR PAÍS, 2012 A 2015

ARGENTINA

Clasificación 0-1 estrella por Latin NCAP

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2012
1	GM/Chevrolet	Corsa Clasico	42,042
2	Volkswagen	Gol trend	32,991
3	Volkswagen	Gol power	29,634
4	Peugeot	207 compact	28,903
5	Volkswagen	SURAN	26,133
6	Renault	Clio	23,219
7	Renault	Sandero	22,472
8	Ford	Ka	22,387
9	Ford	Ecosport	21,092
10	GM/Chevrolet	Celta	19,091

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2013
1	GM/Chevrolet	Corsa Clasico	37,018
2	Volkswagen	Gol Trend	34,040
3	Renault	Clio	33,133
4	Ford	Ecosport	32,314
5	Peugeot	207 compact	29,236
6	Renault	Duster 2WD	25,246
7	Volkswagen	Gol power	23,858
8	Volkswagen	Suran	23,155
9	Renault	Sandero	22,882
10	Peugeot	308	19,783

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2014
1	Volkswagen	Gol Trend	29,667
2	Renault	Clio Mio	27,007
3	GM/Chevrolet	Corsa Clasico	25,375
4	Ford	Fiesta Kinetic	24,956
5	Ford	Ecosport	24,674
6	Fiat	Palio	23,023
7	Peugeot	208	20,707
8	Volkswagen	Suran	20,680
9	Toyota	ETIOS	20,135
10	Ford	Focus III	20,006

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2015
1	Volkswagen	Gol Trend	30,489
2	GM/Chevrolet	Corsa Clasico	28,741
3	Ford	Fiesta Kinetic	25,117
4	Fiat	Palio	24,690
5	Ford	Ecosport	23,498
6	Renault	Clio Mio	21,418
7	Ford	Focus III	21,263
8	Toyota	ETIOS	20,858
9	Volkswagen	Suran	18,061
10	Peugeot	208	16,437

BRASIL

Clasificación 0-1 estrella por Latin NCAP

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2012
1	Volkswagen	Gol	293,327
2	Fiat	Uno	255,812
3	Fiat	Palio	186,396
4	Volkswagen	Fox	146,902
5	GM/Chevrolet	Celta	137,624
6	Fiat	Strada	117,464
7	Ford	Fiesta	115,251
8	Fiat	Siena	103,056
9	GM/Chevrolet	Corsa Sedan	98,556
10	Renault	Sandero	98,453

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2013
1	Volkswagen	Gol	255,057
2	Fiat	Uno	184,362
3	Fiat	Palio	177,014
4	Ford	Fiesta/new fiesta	137,547
5	Fiat	Siena	129,836
6	Fiat	Strada	122,913
7	Hyundai	HB20	122,382
8	GM/Chevrolet	Onix	122,340
9	Volkswagen	Fox	113,708
10	Renault	Sandero	102,520

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2014
1	Fiat	Palio	184,337
2	Volkswagen	Gol	183,368
3	Fiat	Strada	153,141
4	GM/Chevrolet	Onix	150,838
5	Fiat	Uno	122,269
6	Hyundai	HB20	119,788
7	Ford	Fiesta	108,394
8	Fiat	Siena	106,974
9	Renault	Sandero	95,385
10	Volkswagen	Fox	89,024

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2015
1	GM/Chevrolet	Onix	125,034
2	Fiat	Palio	121,522
3	Hyundai	HB20	109,850
4	Fiat	Strada	98,241
5	Ford	Ka	89,749
6	Volkswagen	Gol	82,372
7	Fiat	Uno	79,360
8	Renault	Sandero	11,838
9	Volkswagen	Fox	70,787
10	GM/Chevrolet	Prisma	69,905

CHILE

Clasificación 0-1 estrella por Latin NCAP

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2012
1	GM/Chevrolet	Sail	14,760
2	Hyundai	Accent	9,769
3	Kia	Rio	9,113
4	GM/Chevrolet	Spark	8,294
5	Toyota	Yaris	6,763
6	Nissan	Tiida	6,464
7	GM/Chevrolet	Spark Gt	6,104
8	Kia	Morning	6,002
9	Renault Samsung	Sm3	5,461
10	Hyundai	I-10	5,220

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2013
1	GM/Chevrolet	Sail	16,940
2	Kia	Rio	11,016
3	Hyundai	Accent	9,920
4	GM/Chevrolet	Spark	8,293
5	Kia	Morning	7,624
6	Toyota	Yaris	6,471
7	GM/Chevrolet	Spark Gt	6,027
8	Renault Samsung	Sm3	5,858
9	Mazda	All New Mazda3	4,812
10	Hyundai	I-10	4,792

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2014
1	GM/Chevrolet	Sail	13,787
2	Kia	Rio	10,611
3	Hyundai	Accent	10,413
4	GM/Chevrolet	Spark Gt	7,149
5	Kia	Morning	6,570
6	Toyota	Yaris	6,191
7	GM/Chevrolet	Spark	5,930
8	Suzuki	Swift	5,803
9	Suzuki	Alto	3,633
10	Suzuki	Celerio	2,806

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2014
1	Hyundai	Accent	9,988
2	Kia	Rio	9,302
3	GM/Chevrolet	Sail	8,908
4	Suzuki	Swift	6,641
5	Kia	Morning	6,368
6	Toyota	Yaris	4,738
7	Nissan	Versa Cl	3,310
8	GM/Chevrolet	Spark Gt	3,151
9	Hyundai	Grand I-10	3,061
10	Suzuki	Alto	3,026

MÉXICO

Clasificación 0-1 estrella por Latin NCAP

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2012
1	GM/Chevrolet	Aveo	66,099
2	Nissan	Versa	47,506
3	Volkswagen	Jetta Clásico	45,069
4	Nissan	Tsuru	34,569
5	Volkswagen	Nuevo Jetta	30,591
6	Nissan	Tiida Sedan	28,642
7	Nissan	March	25,306
8	Nissan	Chasis Largo	25,220
9	Honda	Cr-V	24,723
10	GM/Chevrolet	Spark	23,107

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2013
1	GM/Chevrolet	Aveo	65,331
2	Volkswagen	Clásico	54,603
3	Nissan	Versa	49,004
4	Nissan	Tsuru	46,298
5	Volkswagen	Nuevo Jetta	36,455
6	GM/Chevrolet	Spark	29,505
7	Nissan	Sentra 2.0	28,538
8	Nissan	Tiida Sedan	25,863
9	Nissan	March	22,773
10	GM/Chevrolet	Sonic	20,247

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2014
1	GM/Chevrolet	Aveo	57,650
2	Nissan	Versa	46,712
3	Nissan	Tsuru	41,113
4	Volkswagen	Vento	33,922
5	GM/Chevrolet	Spark	33,169
6	Volkswagen	Nuevo Jetta	31,640
7	Nissan	March	31,429
8	Volkswagen	Clásico	27,397
9	Nissan	Sentra 2.0	26,781
10	Nissan	Tiida Sedan	24,881

Clasificación	Fabricante	Modelo	Total 2015
1	GM/Chevrolet	Aveo	51,531
2	Nissan	Versa	43,524
3	Volkswagen	Vento	40,106
4	Nissan	Tsuru	36,282
5	Nissan	March	35,198
6	Volkswagen	Jetta	32,955
7	GM/Chevrolet	Spark	31,512
8	Nissan	Sentra	25,571
9	Nissan	Tiida Sedan	20,866
10	GM/Chevrolet	Matiz	20,545



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

Consumers International is a not-for-profit company limited by guarantee, registered in England and Wales (No. 4337865) and a registered charity (No. 1122155)



@consumers_int



/consumersinternational



Consumersinternational.org

Junio 2016