

Prueba de choque de auto contra auto evidencia peligroso doble estándar de la industria automotriz en México

- *El modelo Grand i10 sedán, mostró estructura inestable y protección pobre al conductor, con probabilidad alta de lesiones de riesgo de vida.*
- *En 2021, el Grand i10 sedán vendió 15,363 unidades en territorio mexicano, lo que representa más del 47% de las ventas de Hyundai en México.*
- *Urge un etiquetado de seguridad vehicular para informar sobre la seguridad de los autos tal y como lo indica la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.*

Ciudad de México, 28 de junio de 2022.- La mañana de este martes, en la antesala de la primera Reunión de Alto Nivel de Seguridad Vial en la Asamblea General de Naciones Unidas a realizarse en Nueva York, Global NCAP dio a conocer las conclusiones de la prueba de choque frontal entre dos vehículos de la marca Hyundai, uno vendido en los Estados Unidos y el otro en México, mostrando una diferencia notable entre la protección ofrecida por ambos modelos.

Los modelos que fueron utilizados para la prueba de choque frontal a 50 km/hr, con un traslape del 50% del frente del vehículo, fueron el Hyundai Accent, fabricado en México y comercializado en los Estados Unidos, y el Grand i10 sedán, modelo de la también marca coreana, fabricado en India e importado a México para su comercialización.

Cabe señalar que el modelo Grand i10 sedán, presentó resultados de inestabilidad en su estructura, así como de posibles lesiones para el conductor, tanto en la cabeza como en el pecho, que pondrían en riesgo la vida, a pesar de los dispositivos de seguridad incluidos en el auto, como las dos bolsas de aire frontales. En contraste, el modelo Accent presenta una estructura estable y las lesiones para el conductor no pondrían en riesgo la vida. El modelo Accent es el sedán más barato de la marca que se puede conseguir en los Estados Unidos; mientras que el Grand i10 sedán, en México, es el sedán más barato de la marca para México.

Desde el club de prensa en la ciudad de Washington, donde se llevó a cabo el evento de presentación de estos resultados, **Stephan Brodziak, coordinador de la Campaña de Seguridad Vehicular de El Poder del Consumidor**, señaló: “Tenemos dos autos de la misma marca semejantes en cuanto a dimensiones y peso, pero que tienen una marcada diferencia en su desempeño de protección a los ocupantes. Y nuevamente, la peor parte nos sigue tocando a quienes nos encontramos en México y el resto de América Latina, lo anterior constituye un acto de discriminación por parte de la industria automotriz en cuanto a la protección de consumidores y usuarios de las vías.”

Tan sólo en 2021, el Grand i10, en sus versiones sedán y hatchback, vendió 15,363 unidades en territorio mexicano, lo que representa más del 47% de las ventas de Hyundai en México. En tanto, el Accent vendió 4,068 unidades en el país. Por otro lado, la marca Hyundai se colocó en el lugar 10 en el total de ventas en ese mismo año con 32,231 ventas totales.

Brodziak, añadió: “los consumidores seguimos quedando expuestos a un alto riesgo, empezando por el hecho de que no se nos informa de estas diferencias en el desempeño de protección entre lo que se comercializa aquí y lo que se comercializa en Estados Unidos. En este sentido, urge un etiquetado de seguridad vehicular donde esta información se le haga llegar con toda claridad a los usuarios y público en general tal y como lo indica la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.”

Es importante destacar que la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, aprobada recientemente en México, en su artículo 54 señala que:

“Las autoridades competentes, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, dispondrán que fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos den a conocer el desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión con base en los lineamientos o normativa que expida la autoridad en la materia.”

La ley, dijo **Areli Carreón de la Coalición Movilidad Segura**, “ya nos da las provisiones para poder hacer realidad el etiquetado de seguridad vehicular, y es de nuestro gran interés que muy pronto podamos implementarlo a través de los instrumentos normativos o reglamentarios necesarios.” Por ello, hizo un llamado a las autoridades competentes, para poner más manos a la obra y facilitar la implementación, ya que dijo “ello podría salvar miles de vidas y hacer una sana presión para que la industria deje de comercializar autos de baja seguridad en nuestro país y, por el contrario, empiece a competir en formas de proteger mejor a todos los usuarios de la vía.”

En su oportunidad, **Alejandra Leal, de la Coalición Movilidad Segura**, declaró “esperamos que esta práctica del doble estándar de seguridad que genera tanta desigualdad en nuestro país, tenga sus días contados una vez que se adecúe el marco regulatorio y de políticas públicas con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, donde existe el mandato de informar a la población en general, el desempeño de seguridad de los vehículos nuevos en venta.”

El Poder del Consumidor, ha informado que de 2015 a 2020, [en México se vendieron 1.5 millones de automóviles que fueron calificados con 0 y 1 estrellas en su evaluación de desempeño de seguridad en Latin NCAP](#), y que, de acuerdo con su pobre resultado en protección, tanto para ocupantes adultos como infantiles, representan un riesgo elevado para la población.

Por su parte, **Sajidh de la Cruz, director de seguridad vehicular de Refleacciona** comentó “el riesgo de muerte o de lesión grave que encontramos en el modelo Grand i10, nos habla de la enorme importancia de conocer el desempeño de seguridad en los autos, algo que va más allá incluso, de las regulaciones a las que responde la manufactura de un modelo, cabe destacar también que, la normatividad mexicana sigue muy atrás de las mejores prácticas internacionales por la interferencia de la industria. Además debemos resaltar que el Grand i10 sedán comercializado en México es hecho en una planta de la India, mientras que el Accent es fabricado en nuestro país, ¿por qué razón permitimos que lo que hacemos bien en México no se quede en México, mientras que lo mal hecho en otros países permitimos que se comercialice en nuestro territorio?”

- Link declaración de Stephan Brodziak desde la primera Reunión de Alto Nivel de Seguridad Vial en la Asamblea General de Naciones Unidas <https://www.youtube.com/watch?v=DIJbGOYOS44>
- Link a la prueba de choque: <https://www.youtube.com/watch?v=WYIbc2iaZtU>
- Se adjuntan imágenes de la prueba de choque

Contacto Prensa:

Diana Turner cel. 55-8580-6525, Rosa Elena Luna cel. 55-2271-5686,
Denise Rojas cel. 55-1298-9928, Sara Arteaga cel. 56-1125-8868