

Las fallas automotrices, sin vigilancia en México (El Financiero 13/10/15)

Las fallas automotrices, sin vigilancia en México (El Financiero 13/10/15) AXEL SÁNCHEZ

asanchez@elfinanciero.com.mx Martes, 13 de octubre de 2015 Mientras que en EU hay una entidad que supervisa el cumplimiento de las normas, en México no existe. Casos como el de las bolsas de aire de autos de Takata, que reventaban en caso de choque, y el alto nivel contaminante en los motores diésel de Volkswagen (VW), son sólo dos fallas que podrían quedarse sin castigo en México, pues a diferencia de Estados Unidos, el país carece de una institución que vigile y haga cumplir las normas de seguridad, así como las físico-mecánicas en los vehículos. Expertos coincidieron que en Estados Unidos la supervisión del acatamiento de la regulación recae en la Administración Nacional de Tráfico en Caminos (NHTSA, por sus siglas en inglés), mientras que en México no hay ningún organismo como éste.

La Ley Federal de Protección al Consumidor en el país indica en su artículo 98 Bis que el incumplimiento de normas y el daño a compradores se sanciona por la Profeco si los afectados presentan su denuncia. Sin embargo, no especifica, ni en el reglamento las formas, ni cómo se vigila su cumplimiento. Es decir, si un consumidor no presenta queja, no se inicia ningún procedimiento contra la empresa. "En Estados Unidos hay una autoridad sobre el cumplimiento de estándares en seguridad, en México no existe, no hay autoridad que realice un muestreo de autos que tienen un problema de carácter industrial y regulatorio, no hay nadie", dijo Bernardo Altamirano, extitular de la Profeco y director de la consultora Central Consumidor y Ciudadano. De acuerdo con datos de VW, de 2009 a la fecha en México se han comercializado 32 mil autos con motor diésel TDI 4 cilindros que en Estados Unidos fueron señalados por eludir las emisiones de contaminantes que marca la ley. Los modelos de estos autos son el Transporter 2.0, Amarok 2.0, Vento 1.5/1.6, Jetta Generación cuatro (Clásico) 2.0, Bora 2.0, Nuevo Jetta Generación seis 2.0, Audi Q3 2.0 (hasta el modelo 2015) y Audi A4 2.0. El caso de la manipulación de pruebas de contaminación de los autos a diésel de Volkswagen debe ser castigado por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), pero tuvo que revisarse por una autoridad de análisis físico-mecánico, agregó Altamirano. Óscar Albín, presidente de la Industria Nacional de Autopartes (INA), dijo que algunas empresas (automotrices) son impulsadas a llegar a los límites de la ley cuando se trata de innovación y reducción de costos, esto incluso puede causar que las compañías fallen a las normas. "Pasa en cualquier sector, incluso en alimentos, las empresas tienen que trabajar al límite", destacó Albín. Alejandro Furas, secretario técnico de Latin Ncap, aseguró que México aprobó nuevas normas para la fabricación de automóviles que se venden en el país; sin embargo, éstas muestran un retraso de 20 años, comparadas con las aplicadas en Europa. Mientras que en Estados Unidos, las bolsas Takata causaron la muerte de siete personas, según registro de las autoridades locales, en México las firmas automotrices sólo realizaron, en conjunto con la Profeco, un llamado a revisión para sustituir los equipos defectuosos, además de que no se tiene registro de multa o accidente alguno. Lorena Martínez Rodríguez, titular de la Profeco, dijo en conferencia de prensa reciente que VW podría recibir sanciones de hasta los 3.7 millones de pesos por cada auto vendido con estas características (motor diésel TDI), si la Semarnat comprueba que mintió en los datos de emisiones contaminantes y que estos sobrepasan lo marcado por la ley medio ambiental. Aunque hasta ahora la Profeco no ha recibido ninguna queja, la dependencia ha dejado en claro que bastarían sólo 30 reclamos para iniciar una demanda colectiva y de ahí buscar la protección de los 32 mil consumidores que compraron un auto Volkswagen con ese tipo de motor.