



Exigen la actualización urgente de la reciente NOM 194 por encontrarse con un retraso de 25 años

- *En México, la situación de inseguridad vial y vehicular es de particular preocupación. De acuerdo al Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes –STCONAPRA– podrían ocurrir hasta 24 mil muertes por siniestros viales al año.*
- *Los daños por accidentes viales podrían estar costando al país hasta 41 mil millones de dólares, lo que representa el 1.8% y el 3.5% del Producto Interno Bruto.*
- *Urgente realizar la actualización de la NOM 194 para garantizar la seguridad vehicular de los consumidores.*

Ciudad de México a 09 de noviembre de 2016.- A tan sólo unos días de la entrada en vigor de la NOM 194 que regula los dispositivos de seguridad en vehículos nuevos, El Poder del Consumidor, presentó un análisis titulado “*Mejoras necesarias en la seguridad vehicular en México para eliminar el doble estándar de la industria automotriz: Recomendaciones de política pública*” en donde se muestra la urgente necesidad de realizar una política pública integral para regular de manera efectiva la seguridad vehicular en el país.

Se estima que los siniestros viales cobran cada año alrededor de un millón 250 mil vidas en el mundo, esto es más de 3 mil muertes diarias.¹ En México, la situación de inseguridad vial y vehicular es de particular preocupación, los accidentes viales son actualmente la primera causa de muerte en niños de 5 a 12 años de edad y la segunda en jóvenes hasta los 29 años. De acuerdo al Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes –STCONAPRA– podrían ocurrir hasta 24 mil muertes por siniestros viales al año.² -

Los daños por accidentes viales podrían estar costando al país hasta 41 mil millones de dólares, lo que representa el 1.8% y el 3.5% del Producto Interno Bruto (PIB).³ Estos costos son asumidos directamente por los afectados, las administraciones y el sistema de salud nacional, lo que se conoce como costos económicos directos (daños materiales y gastos médicos), así como por empresas, costos económicos indirectos (pérdida neta de producción) y costos en vidas humanas.

El costo de la prevención a través de las tecnologías de seguridad es mucho menor que el de las externalidades por la inseguridad vial. Actualmente el mercado automotriz cuenta con tecnologías avanzadas que han sido aplicadas tanto a los vehículos, las cuales ayudan a prevenir, reducir y compensar las fallas que el usuario pudiera llegar a cometer al conducir un vehículo, además, de salvaguardar la vida ante un siniestro.

Los costos de las tecnologías de seguridad, una vez que se establece un piso mínimo de seguridad para todos los autos, tienden a reducirse debido a dos condiciones:

1. Incremento en el volumen de demanda de dichas tecnologías por parte de los fabricantes.
2. Al tener un piso mínimo de seguridad, las tecnologías dejan de ser un diferencial de mercado en el equipamiento de las diferentes versiones. Por lo tanto, la seguridad deja de ser una opción de mercado a la cual se le pueda obtener algún margen de ganancia específica, para volverse un costo más de la producción de un auto.

¹ Organización Mundial de la Salud, *Global Status Report on Road Safety 2015*.

² Se estima que por el sub-registro de datos el 30% de las fatalidades están fuera de las estadísticas oficiales.

³ STCONAPRA, *Reporte sobre la situación de la seguridad vial 2013*.



EL PODER DEL CONSUMIDOR

En algunos casos incluso el precio al consumidor llega a descender, lo que contradice el argumento de la industria de que los incrementos por tener autos seguros serían impagables para los consumidores mexicanos.

Sin embargo, nuestro país está muy lejos de cumplir con los objetivos que se trazó en materia de seguridad vehicular de acuerdo a la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, donde se establece como objetivo reducir al 50 por ciento las víctimas por accidentes viales, promoviendo la participación de las autoridades de los tres niveles de gobierno, atendiendo a su ámbito de competencia y facultades así como una serie de acciones, que incluye el modelo de los cinco pilares del Decenio de Acción para la Seguridad Vial de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Por este motivo, la actualización de la NOM 194 debe ocurrir de manera urgente para garantizar la seguridad vehicular de los consumidores, la actual NOM cuenta con un retraso de 25 años, lo que la convierte en una regulación rebasada y caduca. Además, es apremiante la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial con atribuciones federales como se establece en la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 que pueda hacerse cargo de este tema. En la actualidad el tema de la seguridad vehicular recae inexplicablemente en la Secretaría de Economía.

México al ser una potencia mundial en el campo automotriz y uno de los países con una alta tasa de muertes y daños por inseguridad vial, debe pasar a ser un líder en el campo de la seguridad vehicular ante el mundo y la región Latinoamericana, mediante:

1. La adopción de políticas públicas basadas en las recomendaciones del Plan del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.
2. La industria debe parar su trabajo de cabildeo en contra de recomendaciones y políticas en beneficio del interés público. Los tomadores de decisión en nuestro país, deben basar sus decisiones en recomendaciones de expertos y evidencia científica producidas por actores libres de conflicto de interés.
3. Seguimiento a los resultados del programa de evaluación de autos nuevos de LatinNCAP.

A nivel federal:

1. Realizar mejoras a la NOM 194 para su pronta puesta en marcha, promoviendo información transparente y de fácil acceso al consumidor en el momento de la compra de un vehículo, lograr su actualización y homologación de acuerdo a las regulaciones internacionales para su cabal cumplimiento.
2. Adoptar una política integral para dar cumplimiento a la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, que incluya la creación de una agencia de seguridad vial a nivel federal con atribuciones.

A nivel estatal y municipal:

1. Regular el equipamiento de seguridad a nivel de reglamentos de tránsito estatales y municipales, así como el uso de recursos públicos a favor de la seguridad vial y vehicular

Contacto Prensa:

Diana Turner cel. 55-8580-6525;
Rosa Elena Luna cel. 55-2271-5686;
Denise Rojas cel. 55-1298-9928