



EL PODER DEL CONSUMIDOR

## **Consumidores mexicanos continuarán con autos inseguros en el mercado por debilidad normativa, afirma Latin NCAP**

- *La NOM-194-SCFI-2015, que regulará los dispositivos de seguridad en los autos nuevos en México con un retraso de 25 años en materia de seguridad vehicular.*
- *Casi el 90% de los autos fabricados en México ya cuentan con las especificaciones de seguridad más exigentes a nivel mundial y son exportados a los mercados con una regulación rigurosa como EEUU, Canadá y la Unión Europea.*
- *Contar con los más altos estándares de seguridad en los autos nuevos permite salvar vidas y evitar accidentes fatales.*

**Ciudad de México a 14 de septiembre de 2016.-** En el marco del evento Stop the Crash que se realiza en la Ciudad de México, donde se demuestra la eficacia de las tecnologías de seguridad para evitar colisiones, organizaciones civiles y especialistas en seguridad vehicular, hablaron de los grandes atrasos que tiene la NOM-194-SCFI-2015, que regulará los dispositivos de seguridad en los autos nuevos en México. De acuerdo a los expertos, México tuvo la oportunidad de ponerse al día cumpliendo los estándares de seguridad recomendados a nivel mundial, sin embargo, esta norma pone a México con un retraso de 25 años en materia de seguridad vehicular, exponiendo a los automovilistas a riesgos innecesarios.

La NOM dota a la industria automotriz de 4 años para cumplir con las regulaciones exigidas: prueba de impacto frontal, lateral y frenos ABS, muy por detrás de países de la región como Ecuador, Brasil y Argentina. No incluye sistemas exigidos como obligatorios en otras naciones, como el Sistema de Control de Estabilidad que entrará en Brasil y Argentina en 2018 en todos los vehículos nuevos.

Todo ello se entiende como una estrategia de presión a nivel regional por parte de la industria automotriz, en la que están abogando por retrasar lo más posible los esfuerzos de incrementar los niveles de seguridad de los autos a través de las regulaciones, con esto, la industria automotriz mantendría sus altos márgenes de ganancias a costa de las vidas y la integridad de la población de México y Latinoamérica.

"La seguridad vehicular debe ser democratizada. Los latinoamericanos nos merecemos la misma seguridad mínima que un europeo, un japonés, un norteamericano. No debemos pagar más por más seguridad. Los gobiernos deben protegernos", declaró Alejandro Furas Secretario General de Latin NCAP.

Un ejemplo de la débil regulación en México queda demostrado con el modelo Tsuru, el cual no es apto para contener bolsas de aire, por lo tanto, no podrá cumplir con la NOM-194-SCFI sin embargo, lo seguirán vendiendo hasta que la norma sea obligatoria dentro de cuatro años.

Cabe recordar que, siguiendo los compromisos de México frente a el Decenio de Acción para la Seguridad Vial de Naciones Unidas, derivado de esto, se puso en marcha la Estrategia Nacional de Seguridad Vial, donde se contempla en uno de los 5 pilares de la



## EL PODER DEL CONSUMIDOR

misma, la obligación de que en el país solo se vendan autos seguros, sin embargo, esto no sucede. Además, se buscaba reducir las muertes por hechos viales a la mitad para 2020, hoy esta Estrategia se encuentra rezagada por el débil marco regulatorio. Contar con los más altos estándares de seguridad en los autos nuevos permite salvar vidas y evitar accidentes fatales.

Marcela López Brun, representantes de la Red de Sobrevivientes Viales, señaló “es esencial que los automóviles se encuentren equipados con los mejores dispositivos de seguridad con el fin de evitar que la deficiencia del equipo del auto sea una razón más de muerte en nuestro país” y, agregó “De acuerdo a las cifras del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), en el 2014 murieron 3,929 automovilistas, la mayoría de estas muertes se hubieran podido evitar si el equipo de seguridad del auto hubiera sido el adecuado.”

Casi el 90% de los autos fabricados en México ya cuentan con las especificaciones de seguridad más exigentes a nivel mundial y son exportados a los mercados con una regulación rigurosa como EEUU, Canadá y la Unión Europea. Para la fabricación de autos nacionales, sólo se toman en cuenta tres de las siete recomendaciones que da la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

“La única explicación posible para entender la permanencia del mercado sub-estándar que protege prácticas corporativas perversas basadas en la ignorancia de los consumidores por un lado y por el otro en la debilidad gubernamental, es la ganancia de la industria automotriz” afirmó Stephan Brodziak, coordinador de seguridad vehicular en El Poder Del Consumidor y, enfatizó “Cuando hablamos de gobiernos que protegen a sus habitantes, nos referimos no sólo a países desarrollados sino también de economías emergentes como India, Ecuador, Brasil y Argentina, de los países en desarrollo ellos son quienes llevan la delantera en normas de seguridad vehicular.”

### **Contacto Prensa:**

Rosa Elena Luna cel. 55-2271-5686

Diana Turner cel. 55-8580-6525

Denise Rojas cel. 55-1298-9928