

Si América Latina adopta las principales tecnologías de seguridad recomendadas por Naciones Unidas, se podrían salvar 5,627 vidas anualmente en México

- *En México la mayor proporción de vidas salvadas se darían por el ESC, bolsas de aire y cinturones de seguridad.*
- *La implementación de las tecnologías recomendadas en los Reglamentos ONU podría generar un crecimiento de 1.2% del Producto Interno Bruto de México.*
- *Necesario que el gobierno atienda las recomendaciones realizadas por el BID y Latin NCAP en materia de seguridad vehicular de cara a la discusión de la NOM -194.*

Cd. de México, 22 de enero de 2020. Con el objetivo de reducir el número de fallecidos y heridos por incidentes viales en la región de América Latina y el Caribe, y así contribuir a cumplir con uno de los pilares del “Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020” de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)¹, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) puso en marcha el proyecto “Bien Público Regional” (BPR), en respuesta a la necesidad de abordar la seguridad de los vehículos como un componente clave de la seguridad vial y teniendo en cuenta los bajos resultados en evaluaciones de seguridad vehicular de los automóviles de pasajeros, así como las altas tasas de fatalidades en América Latina, donde cada año mueren en siniestros viales 19.2 de cada 100,000 habitantes, más del doble que en las economías maduras.

Con la colaboración del Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP), la Universidad de Chicago y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el BID presentó un informe sobre el impacto en salud, los costos y los retos que resultarían de adecuar la seguridad vehicular de la región a estándares internacionales.

En el informe: “Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor”, se presenta un análisis de las regulaciones de seguridad vehicular existentes en Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, México y Uruguay.

A pesar de que los vehículos de la región presentan deficiencias en cuestiones de seguridad, tanto para prevenir como para mitigar los siniestros, heridos graves y elevadas fatalidades, el informe expone que los gobiernos de Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, México y Uruguay no han firmado el Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), con reglamentos anexos que la ONU establece para vehículos producidos en estos países, y que lo aplican parcialmente y en combinación con regulaciones nacionales, cuando el Acuerdo es un requisito obligatorio para la matriculación de vehículos de fabricación nacional, ensamblados o importados en todos y cada uno de los países de la región de América Latina y el Caribe y sus

¹ El tercer pilar del plan de acción promulga “Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías”.



reglamentos anexos han sido ampliamente discutidos y validados con los gobiernos y la industria a nivel mundial.

“La elaboración de normas nacionales supone un gran esfuerzo de medios técnicos y humanos. La aplicación de los Reglamentos ONU anexos al Acuerdo de 1958 podría suponer una simplificación en la elaboración de la legislación reduciendo tiempos y riesgos de desactualización de los contenidos y tecnologías de los reglamentos”, afirma en el informe Latin NCAP.

Sobre los impactos en salud, la Universidad de Chicago calculó que, en caso de adoptar de manera completa el total de las tecnologías de seguridad vehicular analizadas: el sistema de frenos ABS, el control electrónico de estabilidad (ESC), las bolsas de aire, los cinturones de seguridad, las barras de impacto en las puertas laterales, protectores laterales, apoyacabezas, y diseño frontal del vehículo para la protección de los peatones, se podrían evitar 33,000 fatalidades por incidentes viales al año, esto es 28% menos fatalidades de las que se registran anualmente en la región. En el caso de México, el informe indica que podrían salvarse 5,627 vidas anualmente (28%), teniendo como referencia que cada año suceden 20,351 fallecimientos en nuestro país resultado de siniestros viales².

Se estimó que tan sólo con estandarizar el control electrónico de estabilidad (ESC) y el sistema de frenos ABS en los autos de la región, se reducirían de entre 10,000 a 37,000 muertes al año, es decir, 19% menos muertes; mientras el aumento en el uso del cinturón de seguridad conllevaría a una reducción estimada de entre 11,000 a 18,000 muertes al año, 12.1% menos fatalidades en América Latina y el Caribe.

El aumento de la disponibilidad de bolsas de aire frontales permitiría una reducción de 2,700 a 5,100 muertes anuales y más disponibilidad de bolsas de aire laterales, la cuales incluyen protección para la cabeza y son la tecnología más importante para mitigar las muertes y lesiones en los casos de impactos laterales, significaría una disminución de 2,500 a 4,000 menos muertes al año en la región.

El estimado mínimo de las vidas que puede salvar el ABS en México es de 1,578 personas, el ESC, 632, el cinturón de seguridad 3,139, las bolsas de aire frontales 805, las bolsas de aire laterales 644, la barra de impacto en puerta lateral 31, la Estructura y protectores laterales 366, el sistema optimizado de protección contra impactos laterales 1,446 y el diseño frontal para la protección de peatones 1,641.

Por último, el informe analiza las consecuencias económicas que traería consigo el mejorar los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe con base en estándares internacionales. Se estimó que, de implementarse los Reglamentos ONU que incorporan tecnologías que reducen la probabilidad de mortalidad y morbilidad asociada a siniestros de

² Estimación realizada por el Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME) y publicada en su reporte Global Burden of Disease (GBD)-2016.



tránsito, México podría generar, en el mejor escenario, un crecimiento de 1.2% de su Producto Interno Bruto, además la tasa de empleo en nuestro país aumentaría en un 1.05%.

En su participación durante la conferencia de prensa que se ofreció para presentar los resultados del informe del BID, las organizaciones de la sociedad civil que han venido trabajando para mejorar la seguridad vehicular en México –El Poder del Consumidor y Refleacciona– reiteraron la importancia de un sistema comprensible de información al consumidor sobre la seguridad vehicular que ofrece la industria automotriz en cada automóvil, previo a la venta del vehículo, como el sistema de estrellas de Latin NCAP que contribuya para que los consumidores tomen mejores decisiones de compra, incentivando un ambiente favorable a la competencia por la seguridad vehicular en el mercado.

También hicieron un llamado a las autoridades responsables para que la regulación oficial contemple las recomendaciones realizadas por el BID y Latin NCAP en materia de seguridad vehicular, con el objetivo de reducir el número de fallecidos y heridos por incidentes viales en México, y coadyuvar a la competitividad del país de cara a la discusión de la NOM-194.

Contacto prensa

Diana Turner cel. 55-8580-6525,
Rosa Elena Luna cel. 55-2271-5686,
Majo Sendra cel. 55-3821-8589,
Denise Rojas cel. 55-1298-9928