



Alertan por alto porcentaje de muertes de peatones por siniestros de tránsito

- Cada año mueren 10, 000 peatones, ciclistas y motociclistas en México a causa de siniestros viales
- Tan sólo en la Zona Metropolitana del Valle de México, diariamente se realizan más de cinco millones de viajes exclusivamente caminando.
- La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial cuenta con un enfoque especial para la protección de este tipo de usuario, por lo que urge modificar la NOM-194 o bien crear normas específicas enfocadas a la protección de usuarios vulnerables.

Ciudad de México, 16 de agosto de 2022.- En México, diariamente mueren alrededor de 44 personas en las calles como consecuencia de un accidente de tránsito. Los motociclistas, ciclistas y peatones son quienes más mueren por estos hechos viales, representan el 65% de los 16,000 decesos anuales por este motivo¹.

En el marco del Día Mundial del Peatón, las organizaciones **El Poder del Consumidor**, **Refleacciona con Responsabilidad**, **Coalición Movilidad Segura**, **En Primera Persona** y **Bicitekas** alertaron sobre el contexto de inseguridad vial en el que diariamente se movilizan millones de peatones, ciclistas y motociclistas, siendo que, cada año, 10,000 personas de este sector mueren en siniestros de tránsito.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, en el mundo cada 23 segundos fallece una persona por un siniestro de tránsito, y cada año se pierden aproximadamente 1,3 millones de vidas por este tipo de acontecimientos. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales por esta causa, lo que los constituye como un factor importante de discapacidad.

Stephan Brodziak, coordinador de la campaña de seguridad vehicular de **El Poder del Consumidor**, comentó que es impostergable que se lleven a cabo las acciones necesarias para reducir las miles de muertes y lesiones por siniestros de tránsito en el país, sobre todo aquellas en las que alcanzan a los usuarios vulnerables de la vía, “no podemos seguir tolerando que quienes incluso no se movilizan en automóvil propio tengan que pagar las terribles consecuencias de los siniestros en lo que, mayoritariamente, está involucrado un vehículo de motor”, destacó.

Las cifras de la Encuesta Origen-Destino 2017 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) indican que, en nuestro país, tan sólo en la Zona Metropolitana del Valle de México, diariamente se realizan más de cinco millones de viajes exclusivamente caminando.

Brodziak señaló que actualmente no existe ninguna provisión, dispositivo o estándar de protección para usuarios vulnerables que sea de carácter obligatorio para los autos que se comercializan en el país. “A pesar de que desde hace años existen tecnologías de seguridad vehicular como el estándar de protección a peatones o, más recientemente, el Frenado Autónomo de Emergencia, con un gran potencial para evitar lesiones, minimizarlas o incluso evitar la muerte en caso de atropellamiento; y a pesar de que, históricamente, la movilidad en auto ha recibido todos los apoyos públicos y privados para desarrollarse en franco detrimento de peatones,

¹ Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2018. https://drive.google.com/file/d/1MdYJQsNmG5cm8V_CaMOM_qHKvU75eLc5/view



COALICIÓN
MOVILIDAD
SEGURA



ciclistas, personas con discapacidad, niñas, niños y adolescentes, al día de hoy no existe ninguna normativa que obligue a que se incluyan estos sistemas en los autos que se venden en México”.

“Por fortuna, ya tenemos la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que cuenta con un enfoque especial para la protección de este tipo de usuarios, que, de hecho, representan a la gran mayoría de usuarios de la vía. Urge una pronta modificación a la NOM-194, o bien, la creación de normas específicas de seguridad vehicular enfocadas en la protección a usuarios vulnerables para que nuestro marco regulatorio atienda a lo que mandata la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para la protección de usuarios vulnerables, para que nunca más un usuario vulnerable de la vía muera por causas completamente prevenibles”, concluyó.

Por su parte, **Areli Carreón miembro de la coordinación de la Coalición Movilidad Segura**, aseveró que la recientemente publicada Ley General de Movilidad y Seguridad Vial “ya no deja lugar a dudas de que la prioridad en materia de movilidad en nuestro país debe ser la garantía al derecho constitucional a movernos en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad y para este cumplimiento todos los ámbitos de gobierno y sectores sociales debemos asumir la responsabilidad de cuidar de las personas, de las personas a pie y de otros usuarios vulnerables, antes que velar por los privilegios, comodidad o conveniencia comercial de la movilidad en automóvil.”

“Este cambio, dijo, nos conviene a todos y todas, y significará modificaciones importantes en regulaciones, leyes, hábitos y en la forma en que se invierte y se hacen negocios en el futuro cercano. Puede tomarnos tiempo y esfuerzo adaptarnos, pero estos cambios harán de nuestras calles y carreteras lugares más ordenados, seguros, amables y competitivos: impulsemos estos cambios para lograr que no sucedan más muertes viales”.

Miguel Ángel Toscano, Director de Refleacciona con Responsabilidad hizo énfasis en que, en el último informe del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes del 2018, los peatones representaron casi el 42% de las muertes por hechos de tránsito en el país. “Nos encontramos al inicio de la segunda década por la Seguridad Vial (2021-2030)” dijo, y recordó que la primera fue un absoluto fracaso, “pues la seguridad de los peatones deja mucho que desear, especialmente en México”. Toscano puntualizó en que “muchos de los siniestros viales, en los que las víctimas son peatones, tienen que ver con los intereses de la industria automotriz en México que no han querido homologar sus estándares a los que marca Naciones Unidas y siguen produciendo autos de segunda, lo que sigue poniendo en mayor riesgo al peatón”.

Por su parte **Cecilia Guillén, Directora de En Primera Persona**, dijo que “Es indispensable que todas las entidades federativas adopten en su legislación los lineamientos, principios y estrategia de implementación que pauta la LGMSV de manera que el SISTEMA NACIONAL de Movilidad y Seguridad Vial llegue a ser un garante efectivo de los derechos sociales relacionados con la accesibilidad (educación, salud, trabajo) (art. 7 f. V). Para las personas con discapacidad es de total relevancia esta armonización y concordancia pues en sus localidades promovería un sistema de movilidad que con múltiples opciones de servicios y modos incluyendo (a futuro) proporcionar de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad. (art. 20).” Así, con la implementación en México de la ley, las personas con discapacidad podrán exigir: Eficiencia en la movilidad: (art. 15.), con desplazamientos ágiles, asistencia de tecnologías de la información y formatos accesibles (en lengua de seña mexicana); calidad en la movilidad: información para la gestión de trayectos y sobre el estado de la movilidad



COALICIÓN
MOVILIDAD
SEGURA



(elevadores descompuestos en Metro o estaciones cerradas o puentes peatonales); participación en los observatorios (art. 15): participación de PcD en observatorios que formulen estudios, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad²; derechos de las víctimas (art. 23): derecho de acceso a justicia en formatos accesibles, ajustes razonables en entornos judiciales o administrativos (ej. MP).

Contacto prensa:

Rosa Elena Luna cel. 55-2271-5686;

Diana Turner cel. 55-8580-6525;

Denise Rojas cel. 55-1298-9928;

Sara Arteaga cel. 56-1125-8868.

² Derecho político de PcD establecido en el art.4.3 CDPD-ONU y en la supervisión de ONU a México en 2022 fue observado como incumplido.