

Alertan del peligro que representa para miles de peatones y usuarios vulnerables, la ausencia de dispositivos de seguridad en actualización de NOM-194 para vehículos nuevos

- *El 65% de muertes anuales por siniestros de tránsito en México son de usuarios vulnerables.*
- *Presiones de la industria automotriz y del gobierno de EE.UU dejan fuera el estándar de protección a peatones.*
- *México no cumple la recomendación de ONU para salvar vidas al no fortalecer adecuadamente su normativa en seguridad vehicular.*
- *La NOM-194 es inconsistente con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y llaman a actualizarla.*

Ciudad de México, 5 de octubre de 2022.- La más reciente actualización de la NOM-194-SE-2021, que regula los dispositivos de seguridad de los autos nuevos en México, “tiene graves omisiones que afectan de manera preocupante la seguridad, salud e integridad de las principales víctimas de los siniestros de tránsito en México: peatones, ciclistas y motociclistas”, denunciaron las organizaciones **El Poder del Consumidor, Refleacciona con Responsabilidad y la Coalición Movilidad Segura.**

Miguel Ángel Toscano, Director de Refleacciona con Responsabilidad, denunció que, debido a la presión de un amplio sector de la industria automotriz, representado a través de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), esta normativa no considera el cumplimiento obligatorio de ningún dispositivo destinado a la protección de usuarios vulnerables de la vía, una omisión que representa, “un alto riesgo para la salud e integridad de la ciudadanía y mantiene un atraso de décadas en materia de seguridad vehicular”.

Stephan Brodziak, coordinador de Seguridad Vehicular de El Poder del Consumidor, declaró: “Lamentablemente estamos ante una Norma que sigue siendo insuficiente, y que ha dejado fuera sistemas vitales para la protección de usuarios vulnerables como el Estándar de Protección a Peatones y el Frenado Autónomo de Emergencia entre varios otros, por injerencia tanto de la AMIA como del gobierno de los Estados Unidos. Ello a pesar de que se cuenta con el instrumento bilateral Lighthizer-Guajardo¹ del T-MEC que señala que ‘nada en esa carta limita la facultad de México para incorporar, reconocer o aceptar otras normas de seguridad para vehículos motorizados adicionales a la NFSVM (Normas Federales de Seguridad para Vehículos Motorizados), en la NOM-194-SCFI-2015 o en cualquier enmienda o instrumento sucesor a esta’, por lo que añadir el cumplimiento obligatorio del Estándar de Protección a Peatones era una alternativa regulatoria totalmente válida, y extremadamente necesaria.”

De acuerdo con datos del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), los motociclistas, ciclistas y peatones son quienes más mueren en siniestros de tránsito en el país, ya que tan sólo en 2018 constituyeron el 65% de los 16 mil decesos anuales que suceden por esta causa, número que incluso “podría ser considerablemente mayor, debido a limitaciones en la categorización de las muertes viales”, señalaron las organizaciones civiles.

¹ Carta Paralela sobre Normas de Seguridad Autos del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), del 30 de noviembre de 2018. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/465817/4CartaMXUSAutoSafetyStandards.pdf>

Toscano agregó que, “a pesar de que en repetidas ocasiones, se denunció públicamente que los atropellamientos y muerte de este tipo de usuarios es una terrible pandemia, y que es urgente atenderla desde diferentes frentes, esa voz no fue escuchada por la Secretaría de Economía”.

Las organizaciones explicaron que en los grupos de trabajo para actualizar la NOM-194 se presentó suficiente evidencia técnica y científica por parte de la sociedad civil e incluso de parte de investigadoras del Instituto Nacional de Salud Pública, que demostraba que sistemas como el Estándar de Protección a Peatones y el Frenado Autónomo de Emergencia tienen un alto potencial para salvar miles de vidas de peatones y ciclistas, sin embargo, la autoridad decidió no tomarlos en cuenta como obligatorios.

La nueva NOM-194-SE-2021 ha sumado como obligatorios, los siguientes sistemas prioritarios:

- Monitoreo de presión de llantas o (TPMS)
- Control Electrónico de Estabilidad (ESC)
- Anclajes para los Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch)
- Estándar de impacto lateral de poste

Los sistemas que han quedado fuera:

- **Estándar de protección a peatones:** De acuerdo con un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo², con este estándar se podrían salvar anualmente en México entre 1,296 y 1,782 vidas. Además, el costo de implementarlo es apenas de \$610 pesos para un auto familiar pequeño y de hasta \$1887 pesos para vehículos deportivos.³
- **Información comercial al consumidor:** Con la calificación de estrellas del Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe, Latin NCAP. De 2015 a 2020, se vendieron en México más de un millón y medio de autos de muy baja seguridad⁴. Existe una correlación entre los resultados de NCAP y la reducción del riesgo de lesiones serias y fatales. En Euro NCAP, por cada estrella lograda existe una correlación del 12% en la reducción del riesgo de muertes y lesiones.⁵ Los vehículos con mayor número de estrellas, tienen menor riesgo de ocasionar a sus pasajeros lesiones serias o fatales en caso de colisión.
- **Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción (ADAS):**
 - **Detector de punto ciego:** alerta al conductor si hay algún vehículo en ese ángulo en el cual los retrovisores no permiten ver. Los principales usuarios beneficiados por este sistema son ciclistas, motociclistas, y eventualmente peatones.
 - **Alerta de desviación de carril:** disminuye la tasa de siniestros de un vehículo, golpes laterales y choque frontal en todas sus magnitudes en un 11%, así como la tasa de lesiones por ese mismo tipo de choques en un 21%.⁶

² Furas et al., 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, BID, 2019

³ Economic Commission for Europe. Global technical regulations. Gtr No. 9 (Pedestrian Safety).

<https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wqs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a9e.pdf>

⁴ El Poder del Consumidor – Latin NCAP, 2021.

⁵ El Poder del Consumidor y Refleacciona con Responsabilidad, Salvando vidas con autos más seguros: Justificación técnico-económica para la implementación de los sistemas de seguridad vehicular en México.

<https://quetanseguroestuauto.org/salvando-vidas-con-autos-seguros>

⁶ International Institute for Highway Safety. Lane departure warning, blind spot detection help drivers avoid trouble. 2017.

<https://www.iihs.org/news/detail/stay-within-the-lines-lane-departure-warning-blind-spot-detection-help-drivers-avoid-trouble>

- **Alcoholock:** bloquea el vehículo cuando detecta una tasa de alcohol elevada. Según un estudio de la Comisión Europea de 2014,⁷ su uso puede ayudar a reducir hasta un 65% el número de accidentes relacionados con el alcohol.
- **Frenado Autónomo de Emergencia:** Este dispositivo es capaz de evitar colisiones con objetos fijos y motocicletas, así como el atropellamiento de peatones. En Estados Unidos, se estima que esta tecnología puede reducir hasta en un 90% las muertes anuales por atropellamientos.⁸

En cuanto a la información a consumidores, Brodziak asegura que “este capítulo es muy pobre, ya que omite las evaluaciones realizadas por Latin NCAP, que son fundamentales para conocer el desempeño de seguridad de un auto en las situaciones de choque más frecuentes”, información que, dijo, “podría ser la diferencia entre salvar una vida o ponerla en riesgo”.

En relación a las fechas de entrada en vigor de algunos sistemas, las organizaciones civiles se dijeron preocupadas de que algunos sistemas como estándar de impacto lateral de poste serán aplicables hasta los vehículos año modelo 2027, mientras que los anclajes para los Sistemas de Retención Infantil y el Control Electrónico de Estabilidad serán aplicables para los modelos 2025, lo cual, según ellos, “abre una ventana de tiempo innecesaria, pues la industria cuenta con todos los elementos necesarios para cumplir lo más pronto posible, por lo que es indignante que se sigan perdiendo miles de vidas, ponderando el beneficio de la industria automotriz por sobre los derechos de la población”.

La estrategia de la AMIA, dijeron, es obstaculizar y dilatar lo más posible cualquier avance para incrementar los niveles de seguridad de los autos a través de las regulaciones, dejando fuera a las tecnologías de asistencia a la conducción que están probando ser efectivas para salvar vidas y evitar lesiones de cualquier tipo de usuario de la vialidad.

Por otro lado, Alejandra Leal miembro de la coordinación de la Coalición Movilidad Segura, señaló que “es necesario continuar evidenciando que la práctica del doble estándar de la industria automotriz sigue vigente”, y que esto “vulnera nuestros derechos, pues nos deja expuestos a un altísimo riesgo, no solo a quienes se movilizan en auto, sino a la gran mayoría que camina y usa el transporte público”. Afortunadamente, señaló, “ya contamos con la nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial, donde se ha avanzado en colocar a las personas usuarias vulnerables como una prioridad para garantizar su derecho a la movilidad segura.

Dijo que “es preciso mencionar que esta nueva NOM-194, debe ajustarse a lo determinado en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, e incluir la protección de las personas usuarias vulnerables de la vía, lo cual es fundamental y prioritario en el enfoque de sistemas seguros que es sustento de la ley; por lo que hizo un llamado para su pronta actualización o modificación para ser consistente con la LGMSV.

Por su parte, el Secretario General del Programa para la Evaluación de Autos Nuevos para América Latina y El Caribe, Alejandro Furas, mencionó que “En Europa desde el año 2022 son obligatorias las Global Safety Regulations (GSR) que incluyen el Frenado Autónomo de Emergencia en todas sus versiones incluso para vehículos comerciales, así como Detección de Punto Ciego y principalmente el Asistente Inteligente de Velocidad (ISA) que limita la velocidad máxima del vehículo a la permitida por la vialidad. Asimismo, en India son obligatorios 6 bolsas

⁷ Ecorys/COWI, Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices, 2014.

⁸ AAA Foundation for Traffic Safety-2017.

de aire, Control Electrónico de Estabilidad y Protección a Peatones así como los frenos ABS de motos. En África ya hay 5 países que han firmado los acuerdos de la ONU para mejorar los estándares vehiculares. Lamentablemente México se somete a la presión para llenar los bolsillos de unos pocos a costo de la vida de miles de ciudadanos”

Furas añadió: “La Secretaría de Economía tuvo la oportunidad de balancear el resultado de la NOM-194 mandatando el etiquetado de vehículos con estrellas de Latin NCAP y tampoco lo ha hecho, saliéndose de toda recomendación de la ONU y de los países que han logrado abatir la siniestralidad vial. América Latina en términos relativos ha sido la región con peor desempeño en la primera Década de Acción de la ONU y con este tipo de acciones se retrasa aún más. Tal vez si las familias y amigos de las personas que tomaron estas decisiones y que las impulsan sepan el daño que hacen y cómo los exponen, bastaría con esa vergüenza pública para que la sociedad mexicana empiece a ganarse su lugar en un tema que le es esquivo desde hace años.”

Las organizaciones recordaron que el proceso final de la NOM-194 incluyó la consulta pública donde se enviaron alrededor de 5,600 comentarios principalmente de la ciudadanía y organismos de la sociedad civil exigiendo mayores estándares de seguridad vehicular.

Asimismo, los participantes en la conferencia de prensa coincidieron en hacer un fuerte llamado para que la seguridad vehicular sea democratizada, lo cual, dijeron “significa que tengamos el mismo nivel de protección, sin importar si somos peatones u ocupantes de vehículos, con la misma seguridad que recibe **un europeo, un japonés o un australiano donde los niveles de seguridad de los vehículos van de acuerdo a lo que se ha demostrado que salva vidas en el tránsito**”. “Merecemos y tenemos derecho a la protección a nuestra vida, salud e integridad física por encima de las consideraciones a cualquier interés particular de la industria automotriz”, concluyeron.

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.