

Campaña Stop the Crash para la seguridad de autos y motocicletas llegó a México para alentar a gobierno y al sector privado a incorporar tecnologías para salvar vidas

La iniciativa #StopTheCrash realiza demostraciones en vivo de tecnologías que previenen siniestros, evitan muertes y mitigan lesiones graves para todas las personas usuarias de las vías, en apoyo de los Objetivos Globales de las Naciones Unidas y la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial.

Presentado en el Autódromo Hermanos Rodríguez de Ciudad de México con el apoyo del Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP), la Cruz Roja Mexicana, la Organización Mexicana del Deporte Automovilístico Internacional (OMDAI), El Poder del Consumidor y el Centro de Experimentación y Seguridad Vial México (CESVI México), el evento #StopTheCrash en este país tiene un enfoque especial en los beneficios que brindan del **Control Electrónico de Estabilidad (ESC)**, el **Frenado de Emergencia Autónomo (AEB) para autos y usuarios vulnerables** y los **Sistemas de Frenos Antibloqueo (ABS) para motocicletas**.

En México el 70% de las muertes viales registradas por tipo de usuario en el año 2020 corresponden a Usuarios Vulnerables de las Vías: peatones, ciclistas, motociclistas. A pesar del gran potencial de estas tecnologías para salvar vidas y reducir lesiones, el Frenado Autónomo de Emergencia, la protección a peatones, el limitador de velocidad y la detección de punto ciego, obligatorios en Europa, no fueron incorporados en la NOM-194 en su última revisión como obligatorios a futuro ni incentivados, a pesar de que el país exporta la amplia mayoría de su producción de vehículos que sí incluyen estas tecnologías, pero para otros mercados. En México el AEB y la protección a peatones podría evitar 3 mil 409 muertes por año, la mayoría de ellas, de usuarios vulnerables.

El Control Electrónico de Estabilidad, que se prevé en la NOM-194 exigirlo como obligatorio en México para modelos 2025, tiene un potencial estimado de salvar hasta 5 mil 822 vidas en México por año. La implementación de esta tecnología en todos los autos nuevos desde su versión básica no debería ser postergada.

Las tecnologías promovidas por #StopTheCrash tienen el potencial de salvar miles de vidas cada año y la ONU ha desarrollado estándares internacionales para ayudar a alentar a los países de todo el mundo a exigir estas tecnologías. Muchos otros países han tomado la iniciativa en la adopción de dicha legislación para proteger a los conductores, pasajeros y otros usuarios viales vulnerables. Latin NCAP y #StopTheCrash alientan al gobierno de México a asumir un papel de liderazgo en el continente para la incorporación de estas tecnologías de seguridad vehicular. Asimismo, las flotillas de México tienen el potencial de acelerar la incorporación de vehículos más seguros en las calles y carreteras a través de mejoras voluntarias en sus políticas de compra o arrendamiento de las unidades que usan en sus operaciones.

Alejandro Furas, Secretario General de Latin NCAP dijo:

“Los países de América Latina, y en particular México, están muy atrasados en regulación y normativa en seguridad vehicular, a pesar de ser México el más preparado para cumplirlas. El Frenado Autónomo de Emergencia, la protección a peatones, el limitador de velocidad y la detección de punto ciego entre otros, obligatorios en Europa, no fueron incorporados en la última revisión de la NOM-194. Conociendo el gran potencial de las tecnologías para salvar vidas, es necesario que el gobierno incorpore en agenda la exigencia de estas tecnologías y otras junto con información independiente a los consumidores, con plazos

claros y que se acompañe el proceso con incentivos que provoquen la adopción voluntaria lo más temprano posible”

Stephan Brodziak, Coordinador de Campañas Seguridad Vehicular de El Poder del Consumidor dijo:

“Que sirva el #StopThe Crash como una ventana para atestiguar el gran potencial que las tecnologías desplegadas en este evento tienen para reducir lesiones y muertes viales.

Mientras estas tecnologías, disponibles ya en el mercado mexicano, sigan siendo voluntarias para los fabricantes, cada año miles de personas verán afectadas sus vidas y las de sus familias. Cada decisión sobre el diseño de un auto lleva implícito un estimado del costo de la vida humana; por la lentitud con la que se ha avanzado en la implementación de estándares de seguridad vehicular, concluimos que, tanto para gobierno como la industria automotriz en general, desafortunadamente, el valor de la vida en México y en Latinoamérica es muy bajo. A casi 13 años del lanzamiento de la primera Década de Acción por la Seguridad Vial, el Control Electrónico de Estabilidad no es obligatorio para los autos en venta. El Programa Latin NCAP ha sido la única entidad que ha logrado generar evidencia sustantiva sobre el desempeño de seguridad de los vehículos en nuestra región, y con ello cambiar el perfil de seguridad vehicular de la oferta de autos nuevos en América Latina. Instamos al gobierno a que avance, de la mano con Latin NCAP, para contrarrestar las inercias de diseño, administrativas y de interferencia de la industria para mejorar los vehículos en México y abanderar el cambio en nuestra región.”

Pitichi López, Coordinadora Nacional para la Prevención de Lesiones de la Cruz Roja Mexicana dijo:

“En la Cruz Roja Mexicana atendemos en el país 3 mil llamadas de emergencia diariamente. De esos llamados, entre el 30 y 40% son por siniestros viales. Esto quiere decir que, en promedio, todos los días nuestros socorristas y paramédicos atienden entre 900 y mil 200 siniestros viales. Como hemos dicho en otros foros, a nosotros, como primeros respondientes nos constan las trágicas consecuencias de los siniestros viales traducidas en las muertes, lesiones graves y discapacidades adquiridas en nuestro país, que son prevenibles y que afectan principalmente a niños y jóvenes. Nuestra misión y razón de ser es salvar vidas, aliviar y prevenir el sufrimiento humano en todas sus formas, por eso nos sumamos a la iniciativa Stop the Crash, porque sabemos la diferencia que puede hacer para prevenir estos siniestros un auto con los dispositivos de seguridad vehicular y porque, de acuerdo con estudios, con autos más seguros podríamos salvar al menos una tercera parte de las vidas que hoy perdemos en nuestro país. En la Cruz Roja Mexicana, estamos comprometidos con disminuir la frecuencia y los resultados de los siniestros viales, y queremos que nuestras sirenas dejen de sonar por esta causa.”

David Ward, Presidente de la iniciativa Stop the Crash dijo:

“La movilidad segura y sustentable es un derecho constitucional en México y hacer que las tecnologías para prevenir siniestros sean un requisito obligatorio ayudará a lograr el objetivo nacional de salvar vidas. “Sistemas como el Control Electrónico de Estabilidad (ESC) y el Frenado de Emergencia Autónomo pueden salvar miles de vidas mexicanas, especialmente entre los usuarios más vulnerables de la vías. ¿Por qué esperar hasta 2025 para introducir la legislación ESC cuando ya conocemos sus importantes beneficios de seguridad?”

#StopTheCrash

www.stopthecrash.org

<https://photos.app.goo.gl/5Lv5n6WrCTncK5s69>

Liderado por GlobalNCAP, la iniciativa #StopTheCrash incluye a ADAC, Bosch, Consumers International, Continental, Denso, Thatcham Research, ZF, y Towards Zero Foundation. Todos están unidos en su compromiso de promover las tecnologías avanzadas de seguridad vial en apoyo de los Objetivos Globales de la ONU y la Década de Acción para la Seguridad Vial.

Sistema de Frenado Autónomo de Emergencia (AEB)

El AEB es una tecnología avanzada de seguridad que puede ayudar a los conductores a evitar o mitigar los choques con otros vehículos o usuarios vulnerables de las vías. Utiliza un radar con vista hacia delante, cámaras o sensores ópticos o una combinación de éstos para detectar de manera rápida y adecuada vehículos, peatones u otros potenciales obstáculos. Ayuda a proveer de un monitoreo constante de la ruta por delante y está diseñado para asistir al conductor mediante la activación automática de los frenos si no se responde a tiempo en caso de colisión inminente. Existen tres diferentes tipos de AEB: ciudad, interurbano y peatones.

Frenos Antibloqueo para Motocicletas (ABS)

El Sistema ABS para motocicletas evita el bloqueo de las ruedas y asegura estabilidad y una desaceleración óptima mientras se frena. El sistema ABS reduce significativamente el riesgo de caída y reduce la distancia de detención. Si una rueda amenaza con bloquearse durante una frenada brusca o en carreteras resbaladizas, el sistema de frenos antibloqueo regula la presión de frenado, asegurando así un frenado óptimo. De esta forma, se mantiene la estabilidad de conducción y la maniobrabilidad de la motocicleta, incluso en condiciones de conducción adversas como arena, gravilla suelta o agua. Esto reduce significativamente el riesgo de una caída inducida por el frenado y, por lo general, acorta la distancia de frenado. Dependiendo del modelo, las motociclistas pueden reconocer que el ABS se ha activado mediante un suave pulso en las palancas de freno de mano y de pie.

Control Electrónico de Estabilidad (ESC)

El ESC es el avance más significativo en seguridad vial desde la introducción del cinturón de seguridad y uno de los sistemas que evitan la pérdida de control del automóvil más importantes actualmente disponible. Esta tecnología ha contribuido a evitar cientos de miles de siniestros por pérdida de control y así ha salvado cientos de miles de vidas. Si el vehículo comienza a patinar en carreteras secas, húmedas o resbaladizas, el sistema ESC corrige el desvío frenando las ruedas individualmente para llevar al vehículo nuevamente a su ruta. El sistema utiliza sensores para monitorear continuamente la estabilidad del vehículo. Si en algún momento detecta que la posición del volante no condice con la posición o dirección del vehículo el ESC frena por fracciones de segundo cada rueda individualmente hasta estabilizar el vehículo. Si el sistema detecta un sobreviraje (es decir, que la parte trasera del auto comienza a desviarse lateralmente fuera de la curva), el ESC aplica los frenos a la rueda delantera en la parte exterior de la curva para crear un par de torsión que contrarresta el eje vertical del vehículo. Esto estabiliza al vehículo y lo devuelve al camino previsto por el conductor.