

Organizaciones urgen a implementar Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial para detener pandemia de muertes por siniestros de tránsito

- En 2022 murieron 15 mil 986 personas a causa de un siniestro de tránsito.
- El 70% de los decesos contabilizados fueron de peatones, motociclistas y ciclistas.
- Cada año se podrían salvar 5,627 vidas al mejorar la seguridad de los vehículos, así lo señaló un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo.
- Las organizaciones convocantes llaman a que se actualice la NOM-194 y se implemente un etiquetado de seguridad.

Ciudad de México, 23 de enero de 2024.- A tres meses de la publicación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV), las organizaciones de la sociedad civil **El Poder del Consumidor, SUR | Instituto del Sur Urbano y la Coalición Movilidad Segura** hacen un llamado para que, de manera urgente e inmediata, se implementen las acciones establecidas en ella. De tal manera que, su cumplimiento efectivo, mejore significativamente la seguridad vehicular en el país.

Anualmente, la pandemia de muertes y lesiones ocasionadas por siniestros de tránsito deja miles de decesos, en su mayoría de peatones, motociclistas y ciclistas. De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en el 2022 se presentaron 15 mil 986 muertes por siniestros de tránsito, de los cuales, alrededor del 70% correspondieron a peatones, motociclistas y ciclistas,¹ es decir, usuarios vulnerables de la vía.

La Organización Mundial de la Salud registra que cada 23 segundos fallece una persona por un siniestro de tránsito, es decir, cada año se pierden aproximadamente 1,3 millones de vidas por este tipo de siniestros en todo el mundo. Además, entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales por esta causa que constituye un factor importante de discapacidad.

Al respecto, **Stephan Brodziak, coordinador de Seguridad Vehicular de El Poder del Consumidor**, declaró: “Existen condiciones legislativas y tecnológicas para asegurar que se fabriquen autos de mayor seguridad, que protejan tanto a ocupantes como a usuarios vulnerables de la vía, por lo que, es imperativo dar pasos en la dirección adecuada para reducir muertes. Es inaceptable que cada año sigamos con la misma trágica cifra de 16 mil muertes por siniestros viales. No podemos esperar, la voluntad política debe actuar cuando hay vidas humanas de por medio. Contamos ya con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), así como, con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) como instrumentos fundamentales para la mejora de la seguridad vial y vehicular en el país. Habría que recordar además que cuentan con un enfoque específico para la protección de los usuarios vulnerables, peatones, motociclistas y ciclistas”.

¹ Bajo la metodología de imputación múltiple, donde se extiende la proporción del subconjunto del total de muertes bien clasificadas por tipo de usuario al total de conjunto de muertes causadas por el tránsito. En el tabulado de INEGI, sólo 46.9% de las muertes están debidamente clasificadas por tipo de usuario, correspondiendo el 33% a usuarios vulnerables.

Las organizaciones civiles insistieron en que al mejorar la seguridad de los vehículos se protege de manera adecuada a todos los usuarios de la vía, incluyendo a los de mayor vulnerabilidad. Además de que se atiende la imperante necesidad de democratizar la seguridad vehicular, debido a que, desde hace décadas se comercializa en el país con vehículos con estándares de seguridad muy bajos y de alto riesgo para las personas.

Dado que ya existe un marco normativo que lo mandata, urge la pronta actualización a la NOM-194 sobre dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos, además, de la creación de otras normas específicas y complementarias de seguridad vehicular. Entre estas, la implementación de un etiquetado que informe a los consumidores del nivel de seguridad de un auto, haciendo de su conocimiento, si este podría, o no, protegerlo adecuadamente en caso de un choque.

El etiquetado de seguridad vehicular, con información imparcial e independiente que informe sobre el resultado de alguna prueba de desempeño en seguridad, es un derecho de las y los consumidores, quienes, merecen estar lo suficientemente informados acerca de los riesgos que podría implicar la compra de un producto de baja seguridad tanto para el o la usuaria como para su familia.

Durante la conferencia, denunciaron que la NOM-194 no considera como obligatorio ningún sistema que esté enfocado en la protección de usuarios vulnerables, a pesar de que el Estándar de Protección a Peatones y el Frenado Autónomo de Emergencia ya se implementan en otras regiones del mundo y han demostrado su eficacia para salvar vidas.

De acuerdo con un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo, al mejorar la seguridad vehicular y la información para consumidores en México, cada año se podrían salvar 5,627 vidas², es decir, 3 de cada 10 muertes viales. El **Estándar de Protección a Peatones** podría salvar anualmente en México entre 1,296 y 1,782 vidas. Por su parte, el **Frenado Autónomo de Emergencia ha demostrado su eficacia en otros países**, como en Estados Unidos donde la AAA Foundation for Traffic Safety estimó que tiene el potencial de reducir hasta en un 90% las muertes anuales por atropellamientos³.

José Arévalo, especialista en derecho público de SUR | Instituto del Sur Urbano, señaló que “los lineamientos que se encuentran en la ENAMOV, en consonancia con lo establecido en la LGMSV, exponen una ruta clara para contar con vehículos de mayor seguridad en el país; esto, permitirá cerrar la brecha con otras regiones del mundo, donde tienen como prioridad proteger a los usuarios vulnerables de la vía: peatones, ciclistas y motociclistas. Debemos hacer todo lo posible para que, cuanto antes, implementemos y hagamos realidad la ley, para que nunca más un usuario vulnerable de la vía muera por causas completamente prevenibles”, concluyó.

El derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, fue aprobado en diciembre de 2020 y se incluyó en el artículo 4^o constitucional. Posteriormente, el 18 de mayo de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad

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 AAA Foundation for Traffic Safety-2017.

Vial (LGMSV). Finalmente, el 10 de octubre de 2023, se publicó en el DOF, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) 2023-2042, que previamente fue aprobada por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (SNMySV).

Para cerrar, **Alejandra Leal, coordinadora nacional de la Coalición Movilidad Segura**, resaltó que lo logrado con la ENAMOV “es el resultado de la participación ciudadana, y del enorme trabajo que la sociedad civil ha llevado a cabo durante muchos años, y ha permitido constituir las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país. En el corto y mediano plazo, será fundamental que autoridades, sociedad civil y todos los sectores responsables sumen esfuerzos para consolidar la implementación de la estrategia, y, sobre todo, se gestionen y otorguen los recursos necesarios para la operación, ya que, necesitamos que se garantice el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad”.

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, entre otros objetivos, da una importancia prioritaria a las necesidades de los grupos vulnerables y busca reducir, al menos, 50% las muertes causadas por siniestros viales para 2030. Específicamente, en su eje 4, de seguridad vial, señala las siguientes acciones:

- Estandarizar el proceso para el registro de siniestros incluyendo información sobre los vehículos (4.2.3)
- Establecer y actualizar normas de seguridad vehicular enfocadas en la protección de usuarios vulnerables (4.5.1 y 4.5.8).
- Crear e implementar un etiquetado de seguridad vehicular que incluya su nivel de desempeño (4.5.2).
- Establecer criterios de seguridad vehicular para adquisición de flotillas de servicio público (4.5.3).
- Crear una norma de seguridad para motocicletas que exija como mínimo frenos ABS (4.5.5).
- Actualizar la norma existente de cascos de seguridad para motociclistas para su homologación y certificación adecuada (4.5.6).
- Creación de una norma de Sistemas de Retención Infantil (4.5.7).
- Establecimiento de la ruta de adopción progresiva y obligatoria de los Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción, como el frenado autónomo de emergencia, el asistente inteligente de velocidad, los sensores de alcohol para interrumpir la puesta en marcha del vehículo (alcolock), entre otros (4.5.9).

Las organizaciones finalizaron haciendo un llamado para hacer realidad la pronta implementación de la ENAMOV, argumentando que tendría una repercusión positiva en la población, pues está demostrado que con los avances en política pública y normativas se pueden salvar vidas humanas y reducir lesiones.

Contacto prensa:

Rosa Elena Luna cel. 55-2271-5686;

Diana Turner cel. 55-8580-6525;

Denise Rojas cel. 55-1298-9928.