

Seguridad vial

40

El avance tecnológico en el ámbito de los sistemas de seguridad avanzados para vehículos ofrece nuevas posibilidades de reducción del número de víctimas de accidentes. Por este motivo se avecinan cambios normativos importantes para el automóvil en Europa. En concreto, el control de estabilidad tendrá que venir de serie en todos los turismos y furgonetas a partir de noviembre. Otros sistemas que se van a introducir en breve son: la llamada automática de emergencia tras un accidente que se impondrá en 2015 y los frenos ABS para motocicletas con motores a partir de 125 cc que se impondrá en 2016.

Control de estabilidad obligatorio

Ana L. Olona

El avance tecnológico permite la introducción de nuevos sistemas de seguridad activa en el vehículo. Destacan entre estos los de control de estabilidad, cuya difusión está aumentando, ya que presentan una mejora potencial en el control de guiado del vehículo.

Los sistemas de seguridad activa, como el control de estabilidad, están pensados para tratar de evitar que se produzcan los accidentes, mejorando las prestaciones de los vehículos, pero no hay que olvidar que estos sistemas no permiten superar las limitaciones impuestas por las leyes de la física, ni tampoco corrigen las limitaciones o los errores del conductor.

En concreto, el sistema de control de estabilidad ayuda al conductor en situaciones críticas en la conducción y en carreteras difíciles. Este sistema tiene diferentes nombres según el fabricante del sistema o del constructor que lo implanta en su vehículo, lo cual puede crear cierta confusión, sin embargo el propósito de todos ellos es similar, así como sus principios de funcionamiento. A partir de ahora nos vamos a referir a dicho sistema con las siglas ESC -Electronic Stability Control-.

Este sistema evita el deslizamiento del vehículo en sentido transversal, lo que permite conservar la trayectoria del vehículo en curva, previniendo el inicio

de derrapajes y tratando de subsanar los errores de pérdida de trayectoria que pueden ser difíciles de controlar, para la mayoría de los conductores, en situaciones difíciles.





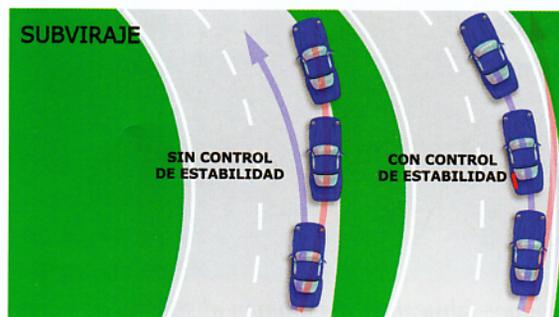
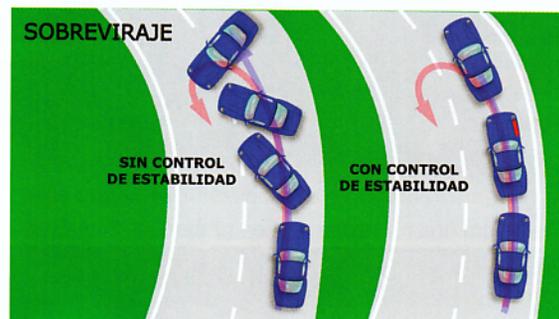
Cada año en Europa se producen aproximadamente 240.000 accidentes de tráfico con lesiones y 15.000 fallecimientos como resultado directo o indirecto de la pérdida de control del vehículo, aunque existen otros factores que también son relevantes en la producción del accidente.

Las causas de esta pérdida de control son varias, entre ellas se encuentran la conducción a elevadas velocidades, el desconocimiento del estado de la carretera o un viraje repentino, por ejemplo ante un obstáculo.

Los sistemas electrónicos de control de la estabilidad presentan un gran potencial para reducir considerablemente el número de víctimas de accidentes.

El ESC puede evitar eficazmente los accidentes graves ya que estabiliza el vehículo en situaciones críticas. Los estudios de importantes fabricantes de vehículos demuestran que el ESC reduce el número de accidentes graves hasta en un 50% y evita hasta el 80% de los accidentes por derrape, junto con el cinturón de seguridad, se ha convertido en el sistema

de seguridad más importante (Fuente: DGT). El objetivo es que mediante la implantación de este sistema en los vehículos se reduzca el número de accidentes por pérdida de control.



Obligatoriedad del sistema de control de estabilidad

El ESC irrumpió en los años 90 (Bosch, 1995) mostrando una rápida repercusión en la reducción de accidentes, hasta el punto de que las autoridades europeas legislaron para que su uso fuera obligatorio.

Desde el 1 de noviembre del año 2011 el ESC es obligatorio en todos los turismos y vehículos industriales ligeros nuevos (M1 y N1) que equipen de serie dicho sistema. Si bien, dicha obligatoriedad no ha afectado a los modelos homologados antes de esa fecha, ya que se debe permitir un plazo adicional para que los tipos de vehículo existentes se ajusten a los requisitos. A partir del 1 de noviembre de este año el ESC será obligatorio en todos los turismos y vehículos comerciales ligeros (furgonetas) nuevos que se comercialicen en cualquier estado miembro de la Unión Europea (UE) sin ninguna excepción, ampliando dicha obligatoriedad también a los vehículos pesados. Todos los vehículos nuevos deberán incluir de fábrica el control de estabilidad ESC, es decir todos aquellos que no lo equipen no se podrán vender como vehículo nuevo. Los plazos de ejecución para la instalación obligatoria de sistemas electrónicos de control de estabilidad en los vehículos pesados deben seguir las fechas establecidas en el **Reglamento (CE) 661/2009**.

La Unión Europea decide hacerlo obligatorio por la gran eficacia que dicho sistema ha demostrado en la reducción de accidentes.

A partir del 1 de noviembre todos los vehículos nuevos de turismo y furgonetas que no dispongan de sistema de control de estabilidad no se podrán comercializar.

La Comisión debe observar la evolución de los precios para comprobar si los precios de los vehículos nuevos aumentan de manera desproporcionada como consecuencia del equipamiento de los vehículos con arreglo a las nuevas normas de seguridad.

El ESC es uno de los mayores avances en seguridad activa de los últimos 15 años y es uno de los que ha mostrado mayor eficacia, corrigiendo los derrapajes y otras pérdidas de control de forma automática, sin requerir apenas intervención por parte del conductor. La Dirección General de Tráfico (DGT) estima que si todos los automóviles en circulación llevasen implantado dicho sistema se podrían evitar 400 víctimas anuales en España. La empresa de componentes Bosch señala que el porcentaje de implantación de



Algunos fabricantes denominan al sistema de control de estabilidad ESP (Electronic Stability Program).



dicho sistema en Europa, en el año 2013, fue del 76%, entre los turismos de nueva matriculación, y prevé que alcance el 81% en 2014.

Además del control de estabilidad obligatorio, los turismos también deberán disponer de sistemas que evalúan la presión de los neumáticos o la variación de la misma con el paso del tiempo y avisan de posibles pinchazos.

Por otro lado, a partir de octubre de 2015 la Unión Europea hará obligatoria la instalación de la llamada automática de emergencia en caso de accidente o eCall, dicho sistema avisa a los servicios de emergencia en los instantes posteriores a sufrir un accidente de tráfico.

La instalación del eCall será obligatoria en los vehículos de la Unión Europea a partir de octubre de 2015.

El eCall es un sistema inteligente de llamada de emergencia que se puede activar bien manualmente o bien automáticamente, mediante unos sensores instalados en el interior del vehículo utilizando la tecnología GPS y GSM, y que permite localizar al vehículo en su posición exacta tras sufrir un accidente o percance.

En caso de accidente, el sistema eCall realiza una llamada automática al servicio de emergencia 112 más cercano, incluso si el conductor se encuentra inconsciente o es incapaz de responder. La implantación de este sistema es una medida enfocada al tratamiento post-accidente, ya que gracias a esta llamada los servicios de rescate pueden localizar la posición del vehículo lo antes posible, reduciendo en

un 50% el tiempo medio de respuesta en caso de accidente en vías interurbanas. Además de su posición, el sistema eCall transmite información sobre el tipo de vehículo accidentado (biplaza, furgoneta, turismo, etc.), lo que permite enviar los servicios de asistencia más adecuados.

En ese momento la llamada y el mensaje con los datos esenciales pasan a través de un operador de telecomunicaciones, el cual comprueba que realmente es una llamada de emergencia y añade los datos de identificación de la persona.

Tras recibir la llamada, los servicios de emergencia se ponen en acción para poder llegar al lugar del accidente lo antes posible. La UE indica que este dispositivo podría salvar 2.500 vidas al año en Europa.

Las novedades en cuanto a seguridad también llegan a las motocicletas, ya que la Unión Europea hará obligatoria, a partir de enero de 2016, la instalación de frenos ABS en motocicletas de cilindradas de 125 cc o superiores. Al igual que ha ocurrido con el ESC habrá un período de transición. Las motocicletas que se vendiesen antes y que no dispongan de este sistema se podrán comercializar un año más, hasta enero de 2017, pero a partir de esa fecha ya no se podrán vender motocicletas nuevas sin frenos ABS.

Todos los vehículos deben estar diseñados y fabricados con el objetivo de reducir el número de accidentes y minimizar el riesgo de lesiones para sus ocupantes y otros usuarios de la vía. Para ello es necesario que los fabricantes garanticen que sus vehículos cumplen los requisitos pertinentes establecidos, entre ellos se encuentra la instalación obligatoria de ESC. ©