



VEHÍCULOS DEL FUTURO REALIDAD HOY

Extraordinarios e increíbles avances tecnológicos para minimizar las fallas humanas

Sí, están aquí ya, y un puñado de ellos tiene promisorias características dirigidas a evitar colisiones, o al menos ayudar a algunos conductores a evitarlas, proveyéndolos de información puntual en momentos críticos.

Estas características pueden alertar al conductor que, por ejemplo, se distrajo, o mejorar la habilidad del conductor para ver un peligro acechando atrás de una curva.

Al comienzo del éxito que significó el control electrónico de la estabilidad, las **expectativas creadas por la aparición de estas nuevas características tecnológicas** para mejorar la seguridad en los vehículos, **fueron realmente altas**. Sin embargo, hoy en día sus reales beneficios son difíciles de predecir.

“Es tentador ser voceros optimistas de estas nuevas mejoras que ;prometen evitar las nefastas consecuencias de los propios errores o los de otros conductores”, dice Adrián Lund, presidente del Insurance Institute for Highway Safety. “Pero la mayoría de las mejoras de seguridad instaladas en los modelos actuales, simplemente dan información que alerta al conductor. Pero cómo responderán los conductores?

¿Usarán la información correctamente? ¿Reaccionarán adecuadamente? ¿Se molestarán los conductores con tanta información? No lo sabemos, porque estas mejoras no están instaladas en suficiente cantidad de vehículos como para evaluar convenientemente sus beneficios. Lo que podemos hacer es comparar los

choques que potenciales prometen evitar con los realmente evitados”. Y en esta dirección se desarrolla la presente investigación del Instituto.

Principales mejoras de seguridad instaladas en algunos modelos avanzados:

► **Advertencia de choque frontal con frenado automático**

Es un dispositivo diseñado para detectar, generalmente por radar, cuando un conductor corre grave riesgo de choque frontal: el conductor es alertado y en algunos casos, el vehículo frena automáticamente (antes que reaccione el conductor) y los cinturones de seguridad se tensan. Es un dispositivo que podría ayudar a salvar muchas vidas, teniendo en cuenta que sólo en EEUU, en el período 2002/06 hubo 2.268.000 choques frontales de distinta gravedad, con 7.166 muertes.

“Pero los beneficios no van a ser muy grandes si los conductores no hacen caso a tiempo de las alarmas, o se confían en la nueva tecnología y prestan menos atención, o, peor aún, asumen más riesgos innecesarios” agrega Lund.

► **Alerta de salida del carril**

Este nuevo dispositivo puede ser muy útil cuando un conductor adormilado, alcoholizado o simplemente



te distraído se sale del carril sin intención, pues no accionó previamente la luz de giro. Actúa con una vibración del volante, o con una señal sonora o visual, según el modelo. Alguno de ellos (Infiniti) frenan selectivamente algunas ruedas para tratar de mantener al vehículo en su carril.

El Instituto calculó que si este nuevo dispositivo funciona tan bien como los sonorizadores instalados

en las rutas con igual finalidad, cuando esté instalado en todos los vehículos podría evitar 2.500 muertes por año.

Estas son las dos mejoras que el Instituto estima serán más exitosas, al contrario de otras tres, de las cuales se esperan beneficios menores (pero no por ello despreciables), como:

► **Asistencia de emergencia para los frenos**

Este sistema detecta frenadas de emergencia que inicia el conductor, y acelera el frenado del vehículo aplicando mayor presión y otros mecanismos.

► **Detector de vehículos en puntos ciegos**

Advierte al conductor sobre la presencia de vehículos muy próximos en los puntos ciegos donde el conductor muy probablemente no los verá. En algunos modelos la advertencia luminosa será más intensa si el conductor pone la luz de giro.

► **Luces altas adaptables y móviles**

En caminos oscuros, aumentan la visión en curvas y esquinas, redireccionándose los faros en consonancia con el giro del volante, para iluminar la curva que se entra a recorrer.

Algunas de las marcas que en sus modelos más avanzados (y más caros) anticipan el futuro de estos avances tecnológicos que muy probablemente (al menos algunos de ellos, los más útiles) se estandaricen : Volvo, Mercedes, Acura, Infiniti, BMW, Audi, etc.

Fuente: Status Report, Vol. 43 No. 3, Abril de 2008.



Opiniones

del Director General de Tráfico de España

Imperdibles consideraciones que sintetizan lo que se debería hacer aquí y ahora para aumentar la seguridad vial.

El Director General de Tráfico del Reino de España, Pere Navarro Olivella, en su última visita a nuestro país, concluyó que “los argentinos tienen la idea equivocada de que la licencia de conducir es un derecho adquirido que nadie les puede quitar”.

En contraposición a esta “idea” de los argentinos, Navarro Olivella explicó que la sociedad tiene el derecho y la obligación de defenderse de los egoístas e insolidarios en la carretera por el enorme coste social, humano y económico de los accidentes de tráfico y entre las “ideas fuerza” está la concepción de que la licencia de conducir no es un derecho absoluto sino que estamos ante un “crédito” que la sociedad nos concede para manejar y, en la medida en que vayamos cometiendo infracciones graves o muy graves contra la seguridad vial, vamos perdiendo el crédito que la sociedad nos otorgó



al sacarnos la licencia. Después el conductor tendrá que hacer un curso de sensibilización en seguridad vial y tendrá que volver a examinarse para recuperar el crédito social para volver a incorporarse a la carretera. El concepto es sencillo y extraordinariamente pedagógico, apela a la responsabilidad, cada uno administra sus puntos y su crédito e introduce el mensaje de que somos muchos compartiendo un espacio limitado como es la vía pública y hay que cumplir unas reglas, hay que pensar en los demás y, al final, todos saldrán ganando.

El Director de Tráfico español sostiene que esta problemática -evidenciada en el alto índice de siniestros viales- en una cuestión de profunda raíz cultural, como lo era en su país, que decidió dejar de lado esa excusa ante el riesgo de instalarse en la resignación -lo que sólo puede llevar a la derrota-, con el convencimiento de que los

accidentes de tráfico son evitables y con la enseñanza de otros países de cómo hacerlo. Su opinión es contundente: **“Un país que quiere ser moderno no puede ir dejando un reguero de vidas en la carretera sin movilizarse y no estábamos dispuestos a seguir haciendo el ridículo en las comparativas internacionales. Es un problema de todos, constituye una obligación ética y política afrontarlo de cara y es**

absurdo engañarse, poner excusas o buscar culpables”.

Ante la realidad sumamente urgente, y para el mejoramiento de la seguridad vial a largo plazo, se debe trabajar en todos los campos: las mejoras en la educación y en infraestructura tienen resultados a medio y largo plazo **y el problema es tan grave que exige actuaciones inmediatas. A corto plazo, hay que centrar los esfuerzos en los elementos básicos y fundamentales de la seguridad vial, como son el alcohol y la conducción, el uso del cinturón de seguridad y el casco, la velocidad**, las distracciones y los reincidentes. Si se trabaja bien sobre estos aspectos podremos obtener importantes resultados positivos a corto plazo. Aquí conviene no olvidar que los países que obtienen mejores resultados son los que disponen de sistemas de autoridad más eficaces, que habrá que hacer

