



Hacia la seguridad obligatoria

Preparados, listos... ¡Ya! ¡Comienza la carrera!



Por Roberto Encinar Martín

LOS FABRICANTES PARECEN HABER ENCONTRADO EL IMPULSO QUE NECESITABAN PARA HACER QUE SU MARCA SE DISTINGA DEL RESTO. COMO SI DE UNA CARRERA POR ENCONTRAR LA PIEDRA FILOSOFAL SE TRATASE. LOS **SISTEMAS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN**, ADAS, COPAN LAS **INNOVACIONES TECNOLÓGICAS** DEL SECTOR; LA PUBLICIDAD Y, CON ELLA, EL ANHELO DE LOS CONSUMIDORES DE TENER UN VEHÍCULO CAPAZ DE HACER DETERMINADAS FUNCIONES POR SÍ MISMO, COMO, POR EJEMPLO, APARCAR, MANTENER LA TRAYECTORIA O FRENAR DE MANERA AUTÓNOMA. LA **LEGISLACIÓN** AL RESPECTO YA ESTÁ EN MARCHA

Quizá, esta revolución tecnológica en los vehículos podría asimilarse a la llegada del *smartphone* al mercado: no lo tienes, pero vamos a hacer que sientas que lo necesitas; y, realmente, hoy no podemos

vivir sin *smartphone*, igual que en unos años no podremos vivir sin ADAS. Como es lógico, esto no pasa desapercibido para la Administración, que ha visto la manera de continuar



► Hacia la seguridad obligatoria



► Borrador del nuevo Reglamento de Seguridad General

legislado en la línea de la reducción de accidentes, cuando parecía que se había estancado todo. Al igual que las novedades tecnológicas en materia de seguridad de los años 80, 90 y 2000 se han ido haciendo obligatorias (ESP, cinturones de seguridad, o cristales de seguridad), parecía lógico y previsible que estos ADAS se pudieran convertir en obligatorios en un futuro próximo. Además, en los últimos meses hemos escuchado un interés, por parte de la DGT, en hacer determinados ADAS obligatorios, lo que ha generado un debate popular en la misma línea que cuando se instauró el carnet por puntos. Lanzado en mayo de 2018, **ya está disponible el borrador del nuevo Reglamento de Seguridad General**. Dicho reglamento, que será obligatorio a nivel europeo, derogará el Reglamento 661/2009, donde se hacían imperativos,

desde el 1 de noviembre de 2014, algunos *mini-ADAS*, entre otros, el uso del TPMS (sistema de control de presión de neumáticos), indicador de cambio de marchas para los turismos y LDW (advertencia a la salida de carril) y FCW (advertencia de colisión frontal) para camiones y autobuses; y se mete de lleno al meollo.

El nuevo Reglamento de Seguridad General, RSG de aquí en adelante, hace obligatorios determinados ADAS, que actualmente se comercializan en algunas gamas de vehículos, y otros que, de momento, no son muy populares.

Está previsto que se publique en el Diario Oficial de la Unión Europea en breve, pero, de momento, CESVIMAP ha analizado dicho documento y aquí os contamos los cambios que introduce.

Es CUESTIÓN DE
SUPERVIVENCIA PARA
LOS FABRICANTES DE
VEHÍCULOS ADAPTARSE
LO MÁS RÁPIDAMENTE
POSIBLE A LA NUEVA
TECNOLOGÍA

Resumen de obligaciones y requisitos técnicos

Los vehículos de motor (todos, salvo motos) estarán equipados con los siguientes sistemas avanzados:

- a) Asistente de velocidad inteligente.
- b) Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque.
- c) Sistema de monitorización de la somnolencia y de la atención del conductor.

- d) Reconocimiento avanzado de distracciones.
- e) Señal de frenado de emergencia.
- f) Detector de marcha atrás.
- g) Frenado autónomo de emergencia.

Los requisitos técnicos para cada sistema están clasificados por categoría de vehículos en los que será obligatorio, y son los recogidos en los cuadros adjuntos.

Sistemas obligatorios para todas las categorías de vehículos (salvo motos)

ISA – Asistente de Velocidad Inteligente. Obligatorio: 12 meses desde la publicación del RGS

- a) Será posible que el conductor perciba, a través del pedal del acelerador, que se ha alcanzado o superado el límite de velocidad aplicable.
- b) No se permitirá desactivar o suprimir el sistema.
- c) Será posible que el conductor supere gradualmente la velocidad del vehículo indicada por el sistema mediante el accionamiento normal del pedal del acelerador, sin necesidad de recurrir a la función «kick-down».
- d) Si se conecta un sistema de control de cruce, el asistente de velocidad inteligente deberá adaptarse automáticamente a cualquier límite de velocidad inferior.

Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque “Alcoholock”. Obligatorio: 12 meses desde la publicación del RGS.

Se trata de un interfaz estándar, que facilita la instalación de alcoholímetros antiarranque como accesorio en los vehículos de motor.

Sistema de monitorización de somnolencia del conductor. Obligatorio: 12 meses desde la publicación del RGS.

Sistema que evalúa el estado de alerta del conductor, analizando los sistemas del vehículo y que, en caso necesario, avisa al conductor.



Reconocimiento avanzado de distracciones. Obligatorio: 24 meses desde la publicación del RGS.

Sistema capaz de reconocer el nivel de atención visual del conductor con respecto a la situación del tráfico y que, en caso necesario, avisa al conductor.

Señal de frenado de emergencia. Obligatorio: 12 meses desde la publicación del RGS.

Destello rápido de las luces de frenado, que indica a los demás usuarios de la vía pública que circulan por detrás que se está aplicando al vehículo una fuerza de ralentización elevada con respecto a las condiciones imperantes en la vía pública.

Detector de marcha atrás. Obligatorio: 12 meses desde la publicación del RGS

Cámara, monitor, sistema óptico o de detección que informa al conductor de la presencia de personas u objetos detrás del vehículo, y cuyo objetivo principal es evitar colisiones al dar marcha atrás.

AEB – Frenado autónomo de emergencia. Obligatorio: 12 meses desde la publicación del RGS.

- a) Deberá detectar los vehículos en movimiento y los obstáculos fijos situados delante del vehículo de motor en la primera fase.

- b) Posteriormente, se ampliará a la capacidad de detección para incluir también a usuarios vulnerables de la vía pública situados delante del vehículo de motor en la segunda fase.



Sistemas obligatorios únicamente para categorías M1 y N1 (furgones y turismos menores de 3500 kg)

LKS – Sistema de mantenimiento de carril. Obligatorio: 12 meses desde la publicación del RGS. Monitoriza la posición del vehículo con respecto a los límites del carril y aplica un par al volante de dirección, o presión a los frenos, al menos cuando el vehículo abandona (o está a punto) el carril y existe un riesgo inminente de colisión.

EDR – Registrador de datos de eventos (caja negra). Obligatorio 12 meses desde publicación del RGS.

- Los datos que puedan registrar y almacenar con respecto al periodo anterior, simultáneo y posterior a una colisión incluirán, como mínimo, la velocidad del vehículo, el estado y la velocidad de activación de sus sistemas de seguridad y cualquier otro parámetro de entrada relevante referido a los sistemas de seguridad activa a bordo y de prevención de accidentes.
- No será posible desactivar los dispositivos.
- El modo en que estos puedan registrar y almacenar datos será tal que los datos estén protegidos frente a manipulaciones.

Sistemas obligatorios únicamente para categorías M2, M3, N2 y N3 (camiones y autobuses superiores a 3500kg)

LDW – Sistema de aviso a la salida de carril. Obligatorio en el momento de publicarse (hay que tener en cuenta que esto ya es obligatorio para camiones y autobuses). No se especifican requisitos. Se establecerán en Actos Delegados, según se indica en el apartado 7.

Sistema de detección de presencia en las inmediaciones del vehículo. Obligatorio: 12 meses desde la publicación del RGS.

Los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3 estarán equipados con sistemas avanzados, capaces de detectar a usuarios vulnerables de la vía pública, situados a corta distancia de la parte delantera o lateral del vehículo y de emitir una advertencia o evitar colisiones con estos usuarios vulnerables de la vía pública.

Seguramente a lo largo de este artículo habrás pensado: “lo que se nos viene encima”, y reconozco que lo primero que se me vino a la mente cuando leí el reglamento fue que ya solo faltaba que el vehículo comunicase directamente las infracciones a tráfico; de momento no; pero parece que la Unión Europea va con todo en este asunto. Aunque por ahora no toda la tecnología que pasa a ser obligatoria está totalmente desarrollada, es cuestión de vida o muerte para los fabricantes adaptarse lo más rápidamente posible a ella, si quieren seguir vendiendo en el ámbito de la UE.

Probablemente, en una década, nuestro coche de combustión sin ADAS será un dinosaurio ante la imparable llegada de vehículos eléctricos e inteligentes. ¿O

serán inteligentemente eléctricos? Esto daría para otro artículo, así que mejor no entrar.

Si se trata de un cambio legislativo lógico o de una vuelta de tuerca hacia la censura de la conducción, se verá con el tiempo. Yo diría que es un paso más hacia lo que tanta gente está esforzándose para conseguir: el coche autónomo ■

PARA SABER MÁS

✉ Área de Electromecánica
electromecanica@cesvimap.com

🌐 Comisión europea
http://ec.europa.eu/

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap