

Wilf Bedard, Secretario General del Research Council for Automobile Repairs (RCAR)

*RCAR, referente mundial de la **SEGURIDAD** en los automóviles*

Wilf Bedard dedicó treinta y ocho años de su vida a la industria del seguro de automóviles en Canadá, los últimos trece como Vicepresidente de reclamaciones y prevención de pérdidas. Es miembro activo del RCAR desde 1996. Fue elegido Secretario General en 2008. Nuestra revista mantuvo con él una entrevista sobre los principales aspectos relacionados con el presente y el futuro de una institución sin la que no podría entenderse la seguridad en los automóviles.

En términos generales, ¿qué papel ha desempeñado el RCAR, o los centros que agrupa, en la seguridad de los automóviles y, consecuentemente, de los ciudadanos?

—El RCAR es una organización internacional formada por veinticinco centros de investigación y formación del sector del seguro, que están repartidos por diecinueve países de todo el mundo, cuyo objetivo principal es el control de los costes de los siniestros en los seguros del automóvil, fundamentalmente mediante la realización de estudios sobre el diseño de vehículos, la mayor o menor resistencia a los daños, su reparabilidad y la seguridad vial.

Influyendo en el diseño de los vehículos a través del diálogo y la cooperación con los fabricantes, el RCAR ha contribuido

al desarrollo de vehículos más seguros que sufren menos daños en caso de colisión y ofrecen una mayor protección para sus ocupantes, así como a la creación de métodos de reparación que permiten un mayor control de costes. El RCAR comparte esta información con aseguradoras y fabricantes por igual, por medio de programas de divulgación y formación de alta calidad.

¿En qué medida puede afirmarse que la seguridad vial en nuestros días sería peor sin el concurso investigador y la colaboración del RCAR?

—Los vehículos se diseñan hoy mucho más seguros que cuando el RCAR se fundó en la década de 1970. Por citar solo unos ejemplos, la labor investigadora llevada a cabo por el RCAR en todos es-

tos años ha desempeñado un papel significativo en el desarrollo de reposacabezas más eficaces, de mecanismos de absorción de energía y de sistemas anti-rotación, todo lo cual contribuye en gran medida a hacer más seguro el desplazamiento en automóvil para los usuarios.

El RCAR tiene una importante actividad de investigación. ¿Hasta qué punto sus estudios, sus guías y orientaciones son tenidos en cuenta en la fabricación de vehículos y en las políticas sobre seguridad vial?

—Los estudios, los estándares aprobados y las orientaciones del RCAR se han publicado y están disponibles en el sitio web del RCAR, donde están accesibles a todos los que trabajan en el diseño y la fabricación de vehículos. Además, la mayoría de nuestros miembros se encuentra en áreas geográficas con una importante producción de vehículos. La colaboración con los fabricantes hace más fácil que se tengan en cuenta las investigaciones del RCAR en el desarrollo de nuevas plataformas de vehículos.

Abundando en la pregunta anterior, ¿cómo es visto el RCAR por los fabricantes de vehículos? ¿Y cómo le gustaría al RCAR que fuesen esas relaciones?



Su labor investigadora ha desempeñado un significativo papel en el desarrollo de los reposacabezas, de los mecanismos de absorción de energía y de los sistemas antirrobo

—Durante los primeros años del RCAR existía alguna incertidumbre sobre cuál era el papel exacto de esta organización y en qué medida podía contribuir. Esta incertidumbre ha sido sustituida ya por colaboración, si bien el RCAR sigue interesado en avanzar para conseguir una mayor implicación en todos los aspectos del diseño y la realización de pruebas en los vehículos, incluido el trabajo de desarrollo preliminar de los fabricantes.

¿Posee el RCAR suficiente capacidad de persuasión ante fabricantes y Gobiernos, o su papel es el de ser un referente moral, de principios aplicables a la seguridad vial?

—Existen numerosos ejemplos de la influencia ejercida por el RCAR y sus miembros

en el diseño de vehículos y en la producción de elementos de seguridad, los métodos de reparación y el posicionamiento de componentes caros. Dicho esto, el RCAR tiene el compromiso de conseguir que la sociedad se implique más en el ámbito de la seguridad vial, tanto desde una perspectiva «moral» como desde la insistencia para que los fabricantes desarrollen y diseñen sistemas prácticos que sean eficaces en la reducción de la siniestralidad en carretera. Si los vehículos no son seguros lo paga toda la sociedad, no solo las compañías aseguradoras.

¿Qué novedades se están implementando en la actualidad en el campo de la seguridad primaria –evitar el accidente– y en el ámbito de la seguridad secundaria –protección de ocupantes–?

—Los miembros del RCAR son firmes defensores de las medidas de seguridad primaria, como el control electrónico de estabilidad (ESC) y los sistemas de mitigación y evitación de colisiones.

El RCAR tiene un grupo de trabajo (P-Safe WG) que se dedica activamente a promover y evaluar nuevos proyectos de seguridad primaria que reduzcan la incidencia y la gravedad de las colisiones. Algunas de estas novedades son los sistemas de evitación de colisión, que funcionan en un amplio rango de velocidades y que han demostrado que reducen las colisiones en un 25%; los sistemas que detectan y previenen atropellos de peatones y los sistemas de comunicación de vehículo a vehículo, con los que los automóviles «hablan» entre sí y evitan activamente colisiones sin participación del conductor. De igual modo, los miembros del RCAR, a través del IIWPG (*International Insurance Whiplash Protection Group*) –grupo de trabajo internacional dedicado al estudio de sistemas que reduzcan el número y la gravedad de las lesiones de cuello– y su programa de ensayos para reposacabezas, han sido responsables de todas las mejoras en el diseño de estos sistemas de protección. En ensayos futuros de seguridad secundaria se incluirán los de resistencia del techo y potencialmente otros tipos de simulación de accidentes.

Respecto a la seguridad terciaria –agilizar y facilitar el rescate en caso de accidentes con víctimas–, ¿qué avances se están produciendo, especialmente respecto a los sistemas de comunica-

Si los vehículos no son seguros lo paga toda la sociedad, no solo las compañías aseguradoras

ción entre vehículo accidentado y servicios de emergencia y rescate?

—Diversas marcas de automóviles ofrecen ya sistemas conectados a dispositivos de seguridad pasiva, como *airbags* y pretensores del cinturón de seguridad, y pueden buscar ayuda cuando se detecta un accidente. Los sistemas de comunicación entre vehículos actualmente en desarrollo ofrecerán también ese servicio, además de poder evitar colisiones con otros vehículos, advertir de accidentes o peligros en la carretera y despejar el paso para vehículos de emergencia.

¿Qué importancia tiene la prevención del esguince cervical (*whiplash*) para las compañías de seguros? ¿En qué estado se encuentra la investigación sobre su prevención?

Su compromiso es conseguir que la sociedad se implique más en el ámbito de la seguridad vial, desde una perspectiva «moral» e insistiendo en que los fabricantes desarrollen y diseñen sistemas prácticos y eficaces

—Las lesiones de los tejidos blandos, del tipo del «esguince cervical», son, con diferencia, las más frecuentes en los accidentes automovilísticos. Estas lesiones pueden tener un efecto profundo y prolongado en la calidad de vida del accidentado. El objetivo principal del RCAR es promover los sistemas de evitación de colisiones y mejorar la protección de los ocupantes mediante una labor continua de investigación en tecnologías protectoras y en el campo de la seguridad vial, reduciendo con ello los costes humanos y económicos que estas lesiones

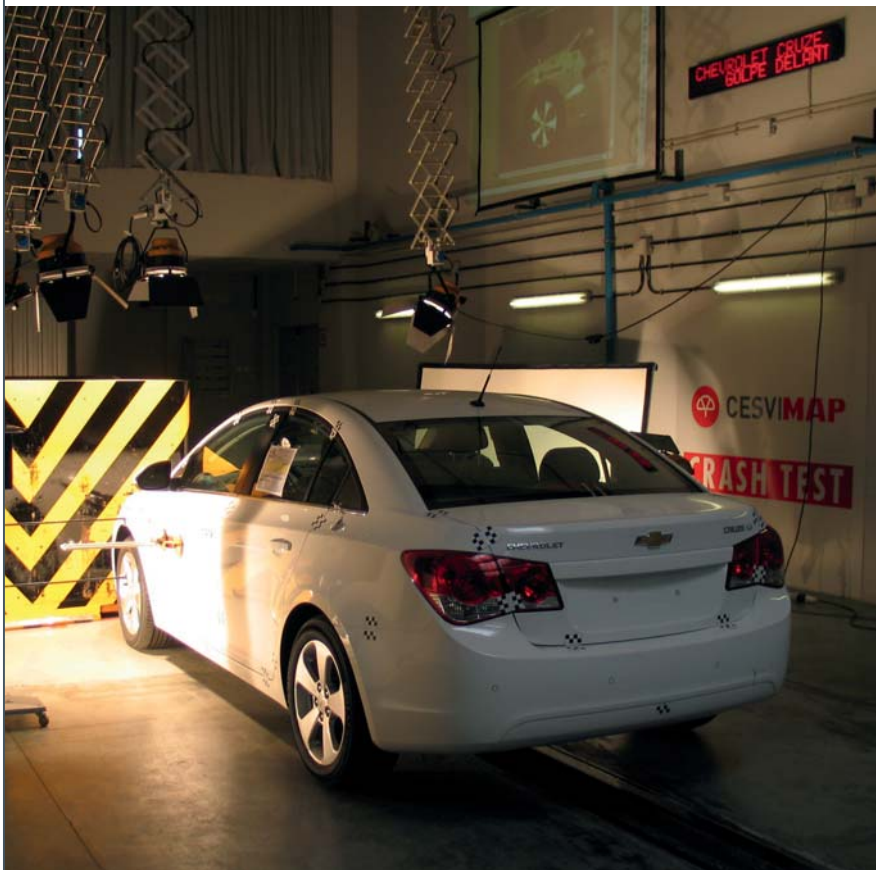
suponen para víctimas, aseguradoras y Gobiernos responsables de los servicios de primeros auxilios y servicios médicos.

El RCAR ha desarrollado una guía de diseño y aspectos constructivos de los vehículos muy enfocada a la reparabilidad de los mismos. ¿No se ha olvidado en ella lo relacionado con la seguridad vial?

—Esta guía tenía como objeto fundamental ayudar a los fabricantes de vehículos en el diseño y la fabricación de plataformas de vehículos más seguras y más resistentes a los daños. El RCAR está ahora estudiando la incorporación de una nueva sección que cubra la protección contra desastres naturales, como inundaciones, granizo, etc. Puede contemplarse también la incorporación de un componente de seguridad vial en la guía. La *Guía de Diseño de Vehículos*, la *Guía de Diseño de Motocicletas* y la *Guía de Diseño de Seguridad en el Automóvil* del RCAR están disponibles para todo el mundo en el sitio web del RCAR.

¿Existe alguna actividad del RCAR, o de sus miembros, relacionada con la protección del medio ambiente, teniendo en cuenta el riesgo que representa el vehículo al final de su vida útil y el creciente interés de los Gobiernos por las políticas sostenibles?

—Es muy posible que el calentamiento global tenga un impacto significativo en el sector del seguro en el futuro, debido a la aparición de una meteorología más inestable con fenómenos como los ciclones, los huracanes o las tormentas de granizo. Muchas aseguradoras tienen



Un foro mundial de investigación

EL RCAR, que agrupa a 25 miembros de 19 países, es un organismo internacional de centros de investigación del automóvil. Su objetivo es reducir los costes humanos y económicos del fenómeno de la automoción. Para ello ha llevado a cabo una dilatada y fructífera labor investigadora sobre la resistencia del vehículo, posibilidades de reparación y seguridad de los ocupantes. Al mismo tiempo, constituye un foro internacional de intercambio de información sobre resultados de la investigación y estrategias para su implementación. Los miembros del RCAR se reúnen al menos una vez al año para discutir temas tales como los últimos procedimientos de reparación, aspectos innovadores de

la seguridad, nuevas tecnologías e impactos en los costes del sector asegurador y en la sociedad. También emite recomendaciones constructivas, que son tenidas en cuenta por los fabricantes, y guías de diseño, reparación y seguros de vehículos de motor. Sus investigaciones se utilizan frecuentemente como punto de partida para abrir vías de diálogo con los fabricantes a fin de implementar los resultados obtenidos en los nuevos procesos de fabricación.

En el RCAR está integrado CESVIMAP y los otros cinco centros promovidos por MAPFRE: CESVI ARGENTINA, CESVI BRASIL, CESVI COLOMBIA, CESVI MÉXICO Y CESVI FRANCE.

programas para fomentar la reducción de las emisiones de dióxido de carbono en la industria y en otras actividades humanas. Algunas de estas compañías participan también en programas de reciclado de vehículos al final de su vida útil. El RCAR promueve asimismo un mayor uso de piezas recicladas en la reparación de vehículos, a fin de reducir los residuos y proteger el medio ambiente, además de fomentar la responsabilidad de fabricantes, aseguradoras y Gobiernos en la retirada de vehículos después de su vida útil.

¿Qué tipo de estrategias se dispone a adoptar el RCAR para que la importante labor que sus centros están haciendo tenga una mayor trascendencia social y sea conocida y reconocida por los Gobiernos, la sociedad y los consumidores?

—Hasta el momento, el RCAR estaba interesado principalmente en trabajar con los fabricantes. En el futuro, el plan estratégico del RCAR va a requerir que la

organización haga llegar el «mensaje del RCAR» a un mayor número de Gobiernos, de grupos de defensa de los consumidores y a la sociedad en general. De esta manera habrá mayor seguridad de que su labor de investigación recibe la difusión y el reconocimiento más amplios posibles, lo cual, a su vez, conseguirá la mayor repercusión.

A la hora de hacer balance de lo realizado en los últimos años, ¿considera que las compañías aseguradoras que decidieron crear los centros de investigación que conforman el RCAR deben sentirse satisfechas con lo conseguido?

—Aunque se ha avanzado de manera significativa gracias a los esfuerzos de muchos miembros y accionistas, queda mucho por hacer. Con unos parques automovilísticos en constante crecimiento en todo el mundo, con mercados emergentes como India y China, deberán abordarse en los años próximos muchas cuestiones relativas a las infraestructuras, la

El plan estratégico del RCAR pretende hacer llegar su mensaje a un mayor número de Gobiernos, de grupos de defensa de los consumidores y a la sociedad en general

seguridad vial y la concienciación del público. El RCAR está trabajando para que su voz se escuche en estos importantes debates.

En plena crisis económica mundial, ¿se atreve a predecir cuál será el futuro del RCAR?

—El RCAR es una institución de ámbito mundial que reúne a aseguradoras y que se relaciona muy directamente con fabricantes, no solo para su mutuo beneficio, sino también en beneficio de toda la sociedad. A la vista de las actuales tendencias económicas globales, la necesidad de mantener el diálogo para la reducción de los costes humanos y económicos del uso de los vehículos no puede hacer más que crecer en los próximos años y mantendrá al RCAR en una posición privilegiada desde la cual podrá seguir sirviendo durante mucho tiempo como foro para el intercambio de valiosos trabajos de investigación e ideas. ♦

Algunas novedades son los sistemas que evitan las colisiones; los que detectan y previenen atropellos de peatones, y los de comunicación de vehículo a vehículo, que permite que los automóviles «hablen» entre sí