

Cifras reducción accidentes

Nuevo Reglamento General de Seguridad 2019/2144

La entrada en vigor del nuevo reglamento de seguridad general UE 2019/2144 requiere de una fuerte inversión por parte de los principales fabricantes de automóviles para adaptar sus modelos a los nuevos requerimientos obligatorios. ¿Se traducirá este sobre coste en una reducción drástica de las víctimas de accidentes de tráfico?

Eva Pañero

El proceso de adopción del nuevo reglamento UE 2019/2144 explicado en el pasado número de la revista de Centro Zaragoza supone la obligatoriedad de ciertos sistemas ADAS a partir del año 2022.

Prevía aprobación del citado reglamento, una comisión de expertos elaboró un interesante estudio dónde se analizaba el impacto que supondría la adopción de este reglamento en distintos ámbitos: social, económico y medioambiental.

Análisis de las carreteras europeas

La seguridad de las carreteras europeas ha aumentado significativamente en las pasadas décadas. Entre los años 2001 y 2017 el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico ocurridos en Europa se redujo más de un 56 %, pasando de las 54.900 a las 25.300. Esta siniestralidad conlleva asociado un impacto económico de más de 100 billones de €, entorno a un 3 % del PIB.

El objetivo de la UE es claro: reducir el número de accidentes mortales y su severidad, focalizándose para ello en los ocupantes de los vehículos y en los peatones y ciclistas que circulan por la vía.

Del análisis llevado a cabo por los expertos de la comisión se extrae que las colisiones frontales causan el 63 % de las víctimas de accidentes de tráfico, siendo de un 5 % en el caso de impactos posteriores. Estos expertos concluyen, además, que muchos accidentes son debidos a errores humanos y, en algunos casos, derivados de un uso incorrecto del teléfono móvil.

Accidentes de tráfico en la Unión Europea y sus efectos					
Proporción significativa de la flota de los vehículos de la UE no tienen hoy en día sistemas de seguridad		La legislación de la UE para coches furgonetas, autobuses y camiones no mantienen el ritmo con los desarrollos en materia de seguridad para los nuevos vehículos.		Excepción de seguridad anticuada para SUVs y vehículos comerciales.	
Ocupantes del vehículo en impacto frontal	Ocupantes del vehículo en impacto lateral	Ocupantes del vehículo en impacto posterior	Impacto frontal con peatón o ciclista	Impacto frontal con peatón o ciclista	Impacto posterior con peatón o ciclista
63%	17%	5%	78%	8%	11%
Las víctimas son los ocupantes del vehículo a motor debido a una inadecuada protección.			Las víctimas son peatones y ciclistas golpeados por un vehículo debido a una inadecuada protección.		
Ya no hay una reducción en los fallecidos y en los heridos graves por accidentes de tráfico en la UE. El objetivo fijado por la UE para la reducción de víctimas para el año 2020 no se ha alcanzado.					



Sistemas ADAS: reducción de los riesgos

El estudio pone de manifiesto que, si se quiere alcanzar el objetivo marcado por la Unión Europea en materia de seguridad vial, es necesario implementar de manera obligatoria ciertos sistemas ADAS.

Cada uno de los sistemas ADAS incluido en el reglamento ha sido seleccionado por la efectividad esperada en los tipos de colisiones más habituales. Así, por ejemplo, el sistema AEB (Autonomous Emergency Braking) ha sido elegido para reducir, principalmente, las colisiones frontales.



Sistema de frenada autónoma de emergencia

Impacto de la implementación del Rgto. UE 2019/2144

En España tan solo el 16 % de las nuevas matriculaciones del año 2015 contaba con algunos de los sistemas ADAS mencionados en el reglamento. La previsión es que su inclusión sea lenta, dado que contamos con un parque automovilístico de más de 12 años de antigüedad. La adopción del reglamento supondrá:

Impacto social: Se espera un impacto socioeconómico positivo con la reducción del gasto derivado de los accidentes de tráfico. Sin embargo, el EDR, el registrador de datos de accidentes podría plantear dudas y desconcierto entre los usuarios, con una potencial sensación de pérdida de privacidad.

Impacto medioambiental: Se estima que se reducirán las emisiones de CO₂ entre un 1 y un 9%.

Impacto económico: Principalmente para los fabricantes. Adoptar estos nuevos sistemas ADAS supondrá un incremento del coste medio por vehículo de 516 €, en el caso de los turismos. La comisión de expertos cree que, debido a la amplia variedad de vehículos en el mercado, este sobre coste repercutirá directamente en el fabricante y no en el cliente final.



Reducción del número de víctimas de accidentes

Del análisis del estudio llevado a cabo por la comisión se desprende que se producirá una reducción de las víctimas de accidentes de tráfico de más de 165.000 personas. El horizonte temporal tomado para estos cálculos comprende el periodo entre el año 2021 y el 2037.



La conclusión del estudio es clara: los sistemas ADAS obligatorios evitarán un gran número de víctimas mortales y reducirán, todavía en mayor medida, el número de heridos graves.

	Turismos	Vehículos ligeros	Autobuses	Camiones y tráileres
Incremento del coste total por vehículo (€)	516 €	521 €	970 €	1.013 €
Fallecidos evitados	21.337	1.283	227	1.947
Heridos graves evitados	126.390	6.917	2.410	5.023

Estimación del incremento coste medio por vehículo para la adopción de los sistemas ADAS obligatorios (Reg. UE 2019/2144).

Conclusiones

La entrada en vigor del reglamento UE 2019/2144 supone un gran reto para los fabricantes, no sólo por la reducción de los tiempos de desarrollo, sino también por el impacto económico que supone. Talleres y agentes vinculados al sector deben estar preparados, formándose para acometer con garantías la reparación de estas nuevas tecnologías. Los expertos confirman que, aunque se produzca de forma muy lenta, las víctimas de accidentes de tráfico se reducirán con su consecuente beneficio social y económico. ©