

Sólo es conocido correctamente por el 14% de los conductores españoles y reduciría un 50% los accidentes de tráfico

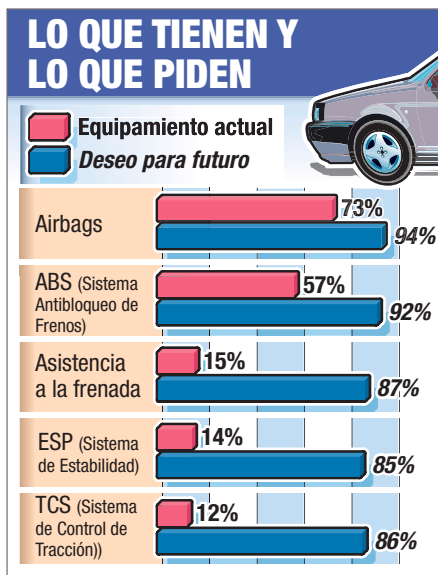
# ESP: UN DISPOSITIVO MUY EFICAZ

Se llama ESP y su función es evitar que el coche derrape. Numerosos estudios han demostrado que su utilización reduciría hasta un 50% los accidentes de tráfico. A pesar de ello, una encuesta realizada por Bosch indica que es un gran desconocido para los conductores españoles.

estimó una reducción del 30% de los accidentes de tráfico por pérdidas de control. A todos estos datos, hay que añadir las cifras aportadas por la Confederación de las Empresas Aseguradoras de Alemania (GDV), cuyas estadísticas indican que un 60% de todos los accidentes con víctimas mortales y un 25% de los accidentes con daños a personas se producen como consecuencia del derrape del vehículo.

Mercedes LÓPEZ  
Infografía: DLIRIOS

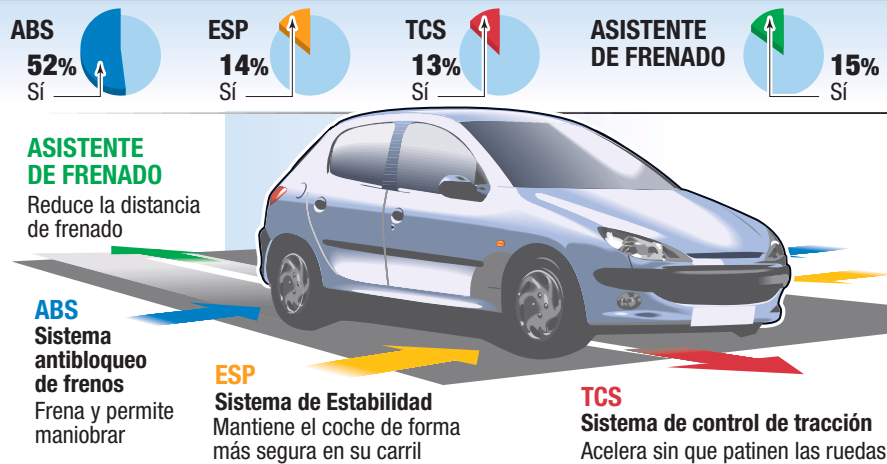
**E**vitatar que un automóvil derrape como consecuencia de un volantazo o de una maniobra evasiva brusca es la función del ESP (Programa Electrónico de Estabilidad), uno de los sistemas electrónicos de seguridad activa más avanzados del momento y cuya eficacia en la reducción de accidentes está avalada por numerosos estudios. Así, Toyota ha analizado alrededor de un millón de accidentes con lesiones en personas y ha llegado a la conclusión de que si todos los vehículos estuvieran equipados de serie con ESP, los accidentes de tráfico se reducirían un 50%. Por su parte, Daimler-Chrysler realizó un estudio y



Fuente: BOSCH

**GRAN DESCONOCIDO.** Estas cifras contundentes unieron a la empresa Robert Bosch España –dedicada a la fabricación de sistemas electrónicos para el automóvil y que lanzó el ESP hace 10 años–, a la Fundación FITSA (Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil) y al RACE (Real Automóvil Club) para trabajar en un proyecto común: conocer cuál era el punto de vista del usuario, sus deseos y el conocimiento que los conductores españoles tenían de este sistema de seguridad, cuya implantación en los automóviles se está incrementando paulatinamente. Así, según Bosch, en el año 2002, el 16% de los coches españoles lo llevaba; en 2003, el 20%; y está previsto que en es-

## ¿CONOCE ESTOS SISTEMAS DE SEGURIDAD?



Fuente: BOSCH

te 2004 se incrementa al 25%.

A pesar de todas las ventajas que el ESP ofrece, en una encuesta realizada por Bosch entre los conductores españoles, sólo el 14% lo conocía correctamente, mientras que, tras haberles explicado la incidencia que podía tener en la reducción de accidentes, más del 90% de los encuestados opinó que deberían montarse de serie e indicaron que el próximo coche que se compraran estaría equipado con sistemas electrónicos de seguridad. Incluso, destaca el hecho de que más del 60% de los conductores estarían dispuestos a pagar por ello. Junto con el ESP, los encuestados fueron interrogados sobre otros sistemas de seguridad electrónicos: ABS, TCS (sistemas de control de tracción) o los asistentes de frenado. Salvo en el primer caso –el ABS, conocido por el 50% de los usuarios–, el resto de los sistemas sólo fue descrito correctamente por el 15% de los encuestados.

**OBLIGATORIO.** Una de las principales preocupaciones a la vista de los resultados era –según explica Javier Garicano, director de relaciones Externas de Bosch– “saber quién debería informarlos adecuadamente”. Los conductores indicaron mayoritariamente que deberían ser los concesionarios (42%) y los fabricantes de automóviles (33%) quienes deberían informar al público. Igualmente, Garicano subraya que “lo que realmente desean los conductores españoles es que si estos sistemas salvan vidas, deberían incluirse como equipamiento de serie en todos los vehículos”. Así lo manifestó el 92% de los conductores interrogados. Un deseo que también comparte Jesús Monclús, responsable de Accidentología y Seguridad Vial de FITSA: “El conductor no necesita saber las características del ESP, sino que es un sistema útil. Es la Admi-

## LOS CONDUCTORES

–EN UN 90%–  
MANIFIESTAN QUE  
LOS ELEMENTOS  
DE SEGURIDAD  
DEBERÍAN  
MONTARSE DE  
SERIE

nistración la que debe hacer lo necesario para que su implantación sea obligatoria”.

En este sentido, Antonio Lucas, coordinador de Seguridad Vial del RACE, manifiesta que “la tecnología debe estar al alcance del usuario, con bajos costes de adquisición” e incluso, aboga por “un abaratamiento a través de incentivos fiscales y si fuera necesario, que se eliminen los impuestos sobre los sistemas de seguridad”. Sin olvidar, como expone Javier Alguero, director de Relaciones Internacionales y Seguridad Vial de la misma entidad, “la necesidad de que las entidades aseguradoras no eleven las pólizas de los vehículos que incorporen estos sistemas, como ocurre actualmente, cuando está demostrado que reducen la siniestralidad”.

Finalmente, se apunta la necesidad de llevar a cabo una serie de medidas formativas para evitar “que los conductores asuman conductas de riesgo por la sensación de mayor seguridad que les aportan estos sistemas” como plantea el director gerente de Fitsa, Agustín Aragón. Para ello es necesario, así lo solicitan desde las tres entidades: el apoyo de fabricantes y concesionarios en la promoción e información, implicación de las autoescuelas, prácticas en las escuelas de conducción, difusión por parte de los medios de comunicación...♦

## Fitsa estima el ahorro que supondría la generalización del ESP en España MENOS VÍCTIMAS Y MENOS GASTO



Estimar el ahorro, tanto desde el punto de vista humano (víctimas) como económico, que la utilización del ESP supondría en España ha sido el objetivo de un estudio realizado por la Fundación FITSA (Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil). Su punto de partida han sido las investigaciones llevada a cabo tanto por fabricantes como por entidades e instituciones, sobre la influencia de la utilización de este sistema de seguridad en la reducción de los accidentes. La conclusión es contundente: se hubieran evitado 346 víctimas mortales y ahorrado mil cien millones de euros en el año 2002, si todos los vehículos estuvieran equipados con ESP y su eficacia fuera igual a la demostrada en otros países. En esta investigación se ha tomado como base los datos estadísticos correspondientes a 2002 y se ha aplicado una reducción del 10% de las víctimas (fallecidos y heridos). La estimación de costes se



ha realizado con las cifras establecidas para el año 2000 por un grupo de expertos de la Unión Europea, sobre lo que cuesta una víctima mortal (1.265.000 euros), un herido grave (425.000 euros) y un lesionado leve (1.250 euros). Asimismo, se ha calculado que equipar a todos los turismos y furgonetas matriculados al año en España con ESP supondría un coste de 750 millones de euros.