



I Encuentro MOVI-TEC

Industria, Administración y Sociedad Civil se alían para hacer de los ADAS una herramienta universal de seguridad vial

- La DGT y FESVIAL impulsan un nuevo espacio de cooperación entre tecnología, investigación y ciudadanía.
- La clave no será solo fabricar mejores sensores, sino formar conductores digitalmente competentes y crear políticas de incentivo y renovación del parque.
- La formación tecnológica de los conductores se perfila como la nueva alfabetización vial.
- Los automóviles club, los centros de formación de conductores y el renting, claves para llevar la innovación a la calle.

15 de octubre 2025.- La Fundación para la Seguridad Vial FESVIAL en colaboración con la DGT han organizado el primer encuentro MOVI-TEC, un foro concebido para analizar los vínculos entre movilidad, tecnología y seguridad desde una perspectiva transversal: unir la ingeniería, la gestión pública, la investigación y la educación ciudadana en torno a un objetivo común —salvar vidas en la carretera mediante una conducción más segura, más sostenible y cómoda.

El encuentro ha reunido a representantes de la administración, la industria automotriz, la movilidad, centros de investigación y de formación quienes han debatido sobre cómo dar a conocer e intentar acelerar la implantación real de los Sistemas Avanzados de la Asistencia a la Conducción y con ello reducir drásticamente la siniestralidad en las carreteras.

La iniciativa surge de una preocupación compartida de la Dirección General de Tráfico y FESVIAL: aunque la tecnología existe, su conocimiento y su uso real aún son insuficientes. “Necesitábamos un espacio como MOVI-TEC



para sentar en la misma mesa a todos los actores implicados. Este es el primer paso de un camino que continuará en los próximos años”, explicó Ignacio Lijarcio, de FESVIAL. Por su parte, Pere Navarro, director de la DGT, añadió que la tecnología es una aliada, pero solo funcionará si la sociedad confía en ella y la entiende”

LOS SISTEMAS ADAS TECNOLOGÍA QUE SALVA VIDAS

Los ADAS —por sus siglas en inglés Advanced Driver Assistance Systems— representan uno de los mayores avances de la ingeniería automotriz en las últimas décadas. Estos sistemas ayudan al conductor a anticiparse a situaciones de riesgo, corrigen errores humanos y mitigan las consecuencias de un accidente cuando éste resulta inevitable.

Según estimaciones de la Comisión Europea, la implantación generalizada de los ADAS podría evitar hasta 25.000 fallecidos y más de 140.000 heridos graves en las carreteras europeas durante la próxima década.

Pero para saber realmente cuánto salvan, quién los usa, qué se conoce de ellos y cuáles son sus limitaciones, Bosch y FESVIAL pusieron en marcha el Proyecto VIDAS (Seguridad Vial y ADAS). Entre 2020 y 2025, el proyecto ha desarrollado cinco estudios independientes —documental, epidemiológico, sociológico, comercial y técnico— que, por primera vez, ofrecen una radiografía completa del papel de los sistemas ADAS en España.

Los resultados de los estudios de VIDAS son concluyentes: la tecnología está lista y disponible pero la sociedad aún no del todo afirma Ricardo Olalla, vicepresidente de ventas de Bosch Mobility para España y Portugal. Los principales resultados de los estudios del proyecto VIDAS indican que:

- Eficacia preventiva: si todos los vehículos las incorporaran, los ADAS podrían prevenir o mitigar el 40 % de los accidentes, el 37 % de las lesiones graves y el 29 % de las muertes viales.
- Causas humanas: estos sistemas actúan especialmente sobre factores de riesgo como distracciones, fatiga y somnolencia, responsables de la mayoría de los siniestros.
- Desconocimiento social: el 40 % de los conductores no sabe qué sistemas equipa su coche, y muchos no confían en que actúen mejor que ellos.

- Valor en la compra: solo un tercio de los compradores considera los ADAS un factor relevante; la mayoría sigue guiándose por precio o prestaciones.
- Visión de los concesionarios: aunque el 93 % de los vendedores los ve cada vez más importantes, uno de cada tres no los utiliza en su argumentario de ventas
- Talleres especializados: ocho de cada diez reconocen que necesitarán reciclaje técnico; seis de cada diez ven en ellos una oportunidad de negocio.
- Barreras de implantación: alto coste de reparación, falta de piezas, escasa formación y reticencia de algunos conductores a utilizarlos.
- Grupos de riesgo: los jóvenes confían más en sus capacidades que en la tecnología; los mayores valoran su utilidad, pero temen su complejidad.

En conjunto, el proyecto concluye que la implantación de los ADAS en España no es solo un desafío tecnológico, sino cultural, educativo y económico. La clave no será solo fabricar mejores sensores, sino formar conductores digitalmente competentes y crear políticas de incentivo y renovación del parque.

Según Jose Maria Galofré, consejero delegado de Volvo Car España y vicepresidente de Fesvial, “los ADAS son una revolución comparable al cinturón de seguridad, pero necesitan algo más que ingeniería: necesitan confianza social”

LA JORNADA

La jornada fue inaugurada por Pere Navarro, director general de Tráfico, quien manifestó que la normativa europea de homologación de ADAS marca un antes y un después en la seguridad vial, ya que asegura que todos los vehículos que se comercializan en la Unión Europea desde julio de 2024 llevan incorporados sistemas que ayudan al conductor en la conducción.

“Varios de estos sistemas que vienen de serie en los vehículos nos van a ayudar de forma importante a reducir los siniestros viales: por ejemplo el Sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor, podría evitar el 35% de los siniestros relacionados con la somnolencia o distracciones; el sistema de mantenimiento de carril evitaría el 25% de las salidas de la vía o la señal de frenado de emergencia podría



evitar el 55% de las colisiones por alcance, el 25% de los atropellos mortales y el 27% de las colisiones con bicicletas..., es decir, sistemas que nos ayudan y que evitan siniestros” ha señalado.

También reafirmó el compromiso que tiene la Dirección General de Tráfico (DGT) con la implantación de estos sistemas, para ello señaló que la DGT tiene una batería de medidas que buscan acercar esta tecnología a todos los conductores y mejorar la seguridad vial. Entre las acciones más destacadas señaló la incorporación en el registro de Vehículos la clasificación EuroNCAP así como los ADAS con los que va equipado cada vehículo, lo que permitirá al ciudadano poder consultarlo gratuitamente en la web y en la app miDGT, al igual que sucede actualmente con las etiquetas medioambientales.

Además, anunció que la DGT prepara campañas informativas para fomentar el conocimiento y la correcta utilización de estos sistemas, y trabaja para que los ADAS se conviertan en un criterio prioritario en la regulación del acceso a zonas urbanas, siguiendo las recomendaciones de la Comisión Europea y priorizando la protección de los usuarios más vulnerables.

Por parte del Instituto Universitario de Investigación de Automóvil (INSIA), su director Francisco Javier Páez señaló que “resulta indudable la notable mejora sobre la Seguridad Vial que van a posibilitar los sistemas ADAS, especialmente cuando la sociedad los acepte y se adapte a ellos. Al mismo tiempo, la eficacia de este conjunto de nuevas tecnologías tendrá que ser evaluada en escenarios reales, requiriendo de investigación y desarrollo por parte de los centros de investigación y los fabricantes, de manera que dichos sistemas ADAS puedan adaptarse a un entorno de movilidad cambiante y con nuevos requerimientos en el ámbito de la Seguridad Vial”.

La jornada contó con dos mesas de diálogo. La primera de ellas reunió a Ricardo Olalla (Bosch España), José María Galofré (Volvo Car España), Francisco Aparicio (INSIA) y Eduardo Mayoral (ALSA). El debate giró en torno a una idea común: la tecnología ya está preparada; ahora falta que la sociedad la acompañe.

Olalla abrió la conversación recordando que “los ADAS no son un lujo, sino una herramienta esencial para la seguridad vial”, e insistió en que Europa necesita protocolos comunes y un lenguaje compartido entre fabricantes



para evitar confusiones: “Si cada coche avisa de forma distinta, el usuario no creerá en el sistema”, destacó.

Jose Maria Galofré CEO de Volvo y vicepresidente de Fesvial, destacó la visión desde la ética industrial, haciendo un histórico de los compromisos de la marca: “En Volvo la seguridad nunca ha sido un argumento de marketing, sino un deber. El cinturón de tres puntos, que regalamos al mundo en 1959, salvó más de un millón de vidas. Hoy hacemos lo mismo con los ADAS: todos nuestros vehículos los incorporan de serie. La seguridad no se vende; se comparte.”

A su vez, Francisco Aparicio (INSIA) advirtió que los avances no bastan sin una normativa internacional coherente que permita ensayar, homologar y certificar las nuevas tecnologías de asistencia: “El futuro no se construye solo con sensores; se construye con ciencia, normativa y pedagogía.” El dialogo finalizó con Eduardo Mayoral (ALSA), desde el ámbito del transporte colectivo, aportó la perspectiva más operativa, destacando el valor de los ADAS y la inteligencia artificial, según Mayoral “El 90 % de los accidentes se deben al factor humano. En ALSA usamos inteligencia artificial para analizar el comportamiento de nuestros conductores en tiempo real. Prevenir antes de corregir: esa es la clave.”

La mesa derivó hacia un consenso amplio: la tecnología salva vidas, pero solo si la industria, la administración y el conductor hablan el mismo idioma. Como resumió Lijarcio, “no necesitamos más dispositivos, sino más comprensión social de lo que ya tenemos.”

Moderada por Juan José Arriola (DGT), la segunda mesa bajo el nombre acercando la tecnología vial al ciudadano reunió a Enrique Lorca (CNAE), Silvia Ubago (Fundación RACE), Paula Gómez (Arval España). Fue la sesión más próxima a la realidad de los ciudadanos y pedagógica, centrada en cómo hacer que los ADAS sean comprendidos, aceptados y usados por todos.

Lorca, desde CNAE, advirtió que muchos conductores no saben por qué su coche frena solo o corrige la trayectoria, y pidió integrar los sistemas en la enseñanza reglada: “Necesitamos un reciclaje tecnológico para los conductores veteranos y un temario actualizado para los nuevos. No se puede conducir en 2025 con el conocimiento de 1995.” Mientras tanto, Silvia Ubago (RACE) coincidía en que el gran obstáculo ya no es técnico sino cultural afirmando que “La brecha tecnológica es, en realidad, una brecha



de confianza. Nuestro reto es formar conductores digitalmente maduros: que sepan convivir con la asistencia sin delegar su criterio.” En el plano empresarial, Paula Gómez (Arval España) subrayó que el renting se ha convertido en un agente clave de modernización: “Cada renovación de flota introduce miles de vehículos más seguros. El 74 % de los gestores de flotas ya prioriza la seguridad sobre el coste o el consumo. La seguridad avanzada se ha convertido en la nueva eficiencia.”

Como sintetizó el moderador, Juan José Arriola, “la educación tecnológica será tan importante como el propio desarrollo de los sistemas: “Queremos conductores que comprendan qué hace un sistema y qué no hace. Esa es la nueva alfabetización vial.”

EDUCACIÓN, COOPERACIÓN Y CONFIANZA: EL NUEVO TRIÁNGULO DE LA SEGURIDAD VIAL

A lo largo de la jornada, el término “educación” se repitió casi tanto como “tecnología”. Los ponentes coincidieron en que el éxito de los ADAS dependerá de un triángulo inseparable: educación del conductor, cooperación institucional y confianza social.

El debate dejó ver un país comprometido con la seguridad vial y que avanza: una administración que regula y educa, una industria que innova con propósito, una investigación y desarrollo que valida y una ciudadanía que empieza a escuchar. El desafío, según concluyeron varios ponentes, será convertir esa suma de voluntades en una estrategia común y sostenida.