



## **Resumen Ejecutivo SafetyTechnoPro España**

Julio 2007

Fecha de publicación 28 de Agosto de 2007



# 1. Introducción

## Proyecto SAFETY-TECHNOPRO

Los resultados del proyecto SAFETY-TECHNOPRO permitirán definir una metodología innovadora y eficiente para la definición, la elaboración y el testeo de un sistema de entrenamiento sobre tecnologías de seguridad para el vehículo para profesionales, con una clara orientación al consumidor; los cuerpos profesionales involucrados en el sistema son:

- ✍ Comerciales que trabajan en concesionarios
- ✍ Mecánicos que trabajan en garajes
- ✍ Inspectores que trabajan en talleres de la ITV

Para una mejor definición de la metodología, es muy importante evaluar el grado de conocimiento que los usuarios tienen respecto a las actuales tecnologías e-Safety.

En la lista siguiente se describen las aplicaciones que se tendrán en cuenta en el cuestionario del proyecto SAFETY-TECHNOPRO para usuarios finales:

### ✍ **BAS, Brake Assist System**

Objetivo: Imprime automáticamente la máxima potencia de frenado en caso de realizar una frenada de emergencia.

### ✍ **ESC, Electronic Stability Control**

Objetivo: Corrige automáticamente condiciones inestables de conducción.

### ✍ **VE, VRU, AFS, Vision Enhancement / Vulnerable Road Users / Advanced Front Light System**

Objetivo: Alertar de la presencia de objetos o peatones en la calzada, y recomendar el mejor uso de la luces.

### ✍ **Advanced ACC, Advanced Adaptive Cruise Control**

Objetivo: Un sistema de navegación integrado que permite mantener una distancia constante con el vehículo que precede.



✍ **LKA, LDW, BSD, Lane Keeping Assistant / Lane Departure / Warning / Blind Spot Detection-Monitoring**

Objetivo: Informa al conductor de una salida inesperada del carril por el que se circula.

✍ **DMS, Driver Drowsiness Detection / Driver Condition / Monitoring / Alcohol Interlock / Alcolock**

Objetivo: Monitoriza constantemente el estado del conductor, el sistema requiere, además, de un test de alcoholemia para permitir el manejo del vehículo.

✍ **ISA, Intelligent Speed Adaptation**

Objetivo: Informa al conductor del límite de velocidad de la vía por la que circula.

✍ **RTTI, Real Time Traffic Information System**

Objetivo: Informa al conductor sobre el estado del tráfico en la ruta que está siguiendo.

✍ **Pre-Crash Systems**

Objetivo: Prepara los sistemas de seguridad pasiva del vehículo en caso de impacto inminente.

✍ **e-Call, Emergency Call**

Objetivo: Genera una llamada automáticamente al servicio de emergencia en caso de accidente.

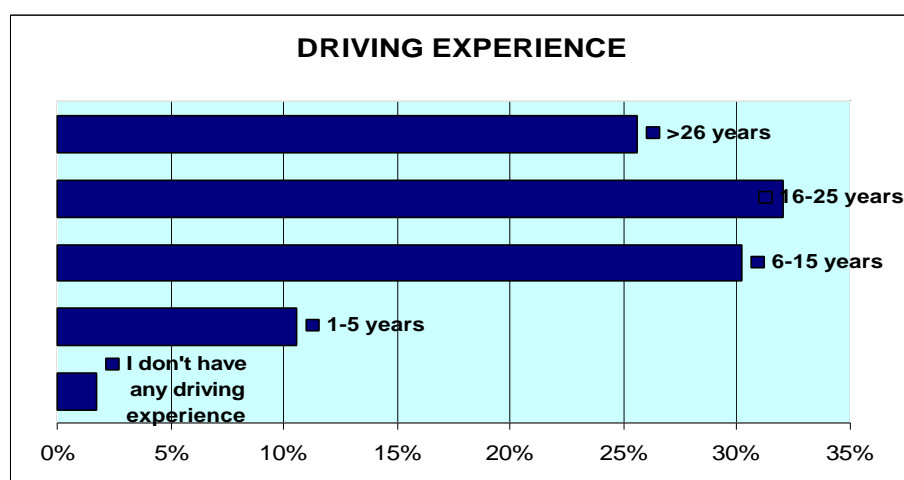
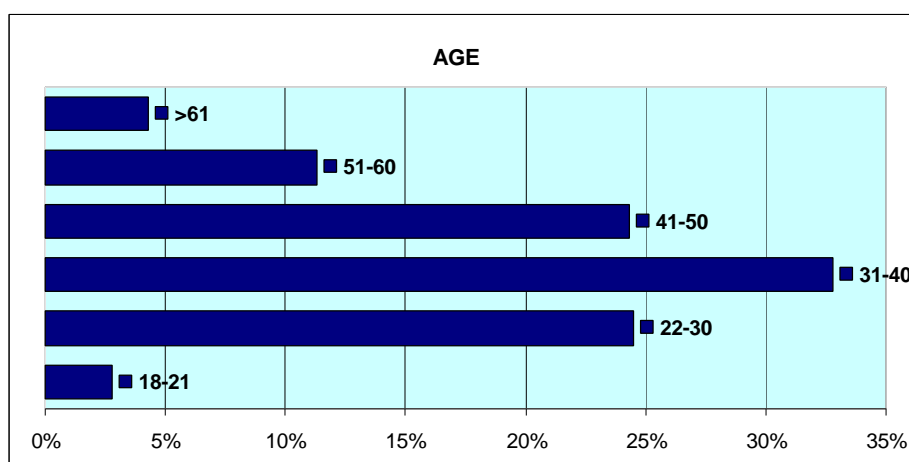
## 2. Resumen Ejecutivo

### 2.1. Introducción y metodología

Con el objetivo de analizar el grado de conocimiento y aceptación de los usuarios sobre los sistemas e-Safety mostrados en el apartado anterior, se distribuyó una encuesta entre 7,687 conductores europeos. Estos son los resultados obtenidos en España.

### 2.2. Datos Generales

La muestra española consta de un total de 719 encuestados, de los cuales el 40% son mayores de 40 años. La mayoría son hombres (77,1%) y tienen uno o más de un hijo (52,7%). En general son experimentados conductores, alrededor del 26,5% tiene más de 26 años de antigüedad de su permiso de conducir y en su mayoría conducen su propio coche (86,6%). Cabe destacar que el 58,8% de los coches españoles tienen menos de 5 años de antigüedad.

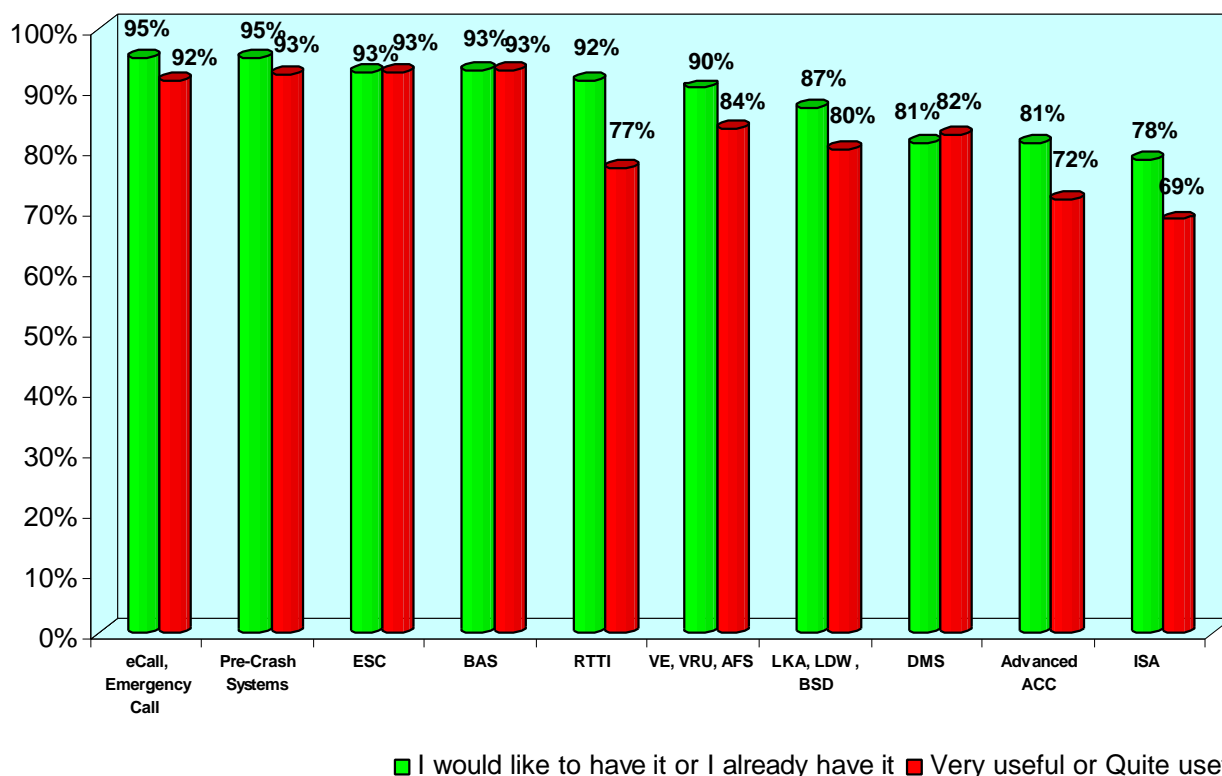


### 2.3. Utilidad y predisposición a tener los sistemas e-Safety

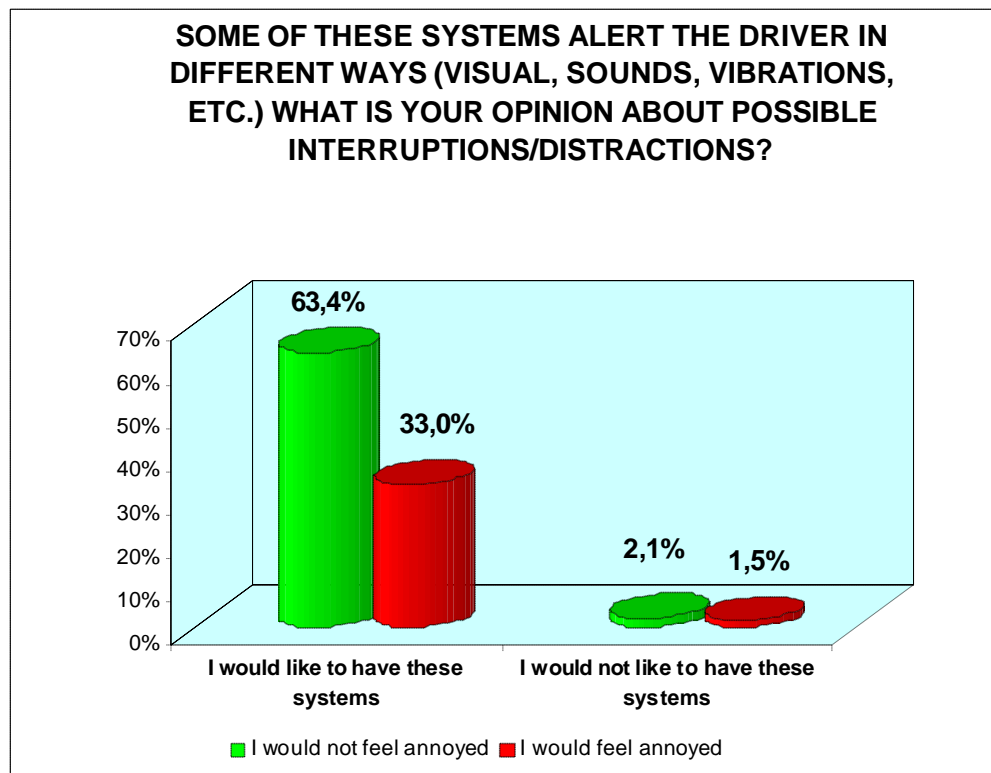
Los encuestados españoles tienen una percepción bastante alta sobre los sistemas e-Safety en términos de utilidad (todos los sistemas han recibido una valoración positiva, siendo considerados muy o bastante útiles por más del 69% de los encuestados).

La gran mayoría de la muestra española destaca la gran utilidad que percibe de los sistemas BAS y ESC. Además, en cuanto a la disposición a tener dicho equipamiento, los que destacan son los sistemas pre-crash, que preparan el coche para el inminente choque, y el sistema de llamada de emergencia e-Call.

WHICH SYSTEMS WOULD YOU LIKE TO HAVE IN YOU CAR? / HOW DO YOU EVALUATE THEM TO IMPROVE CAR SAFETY?

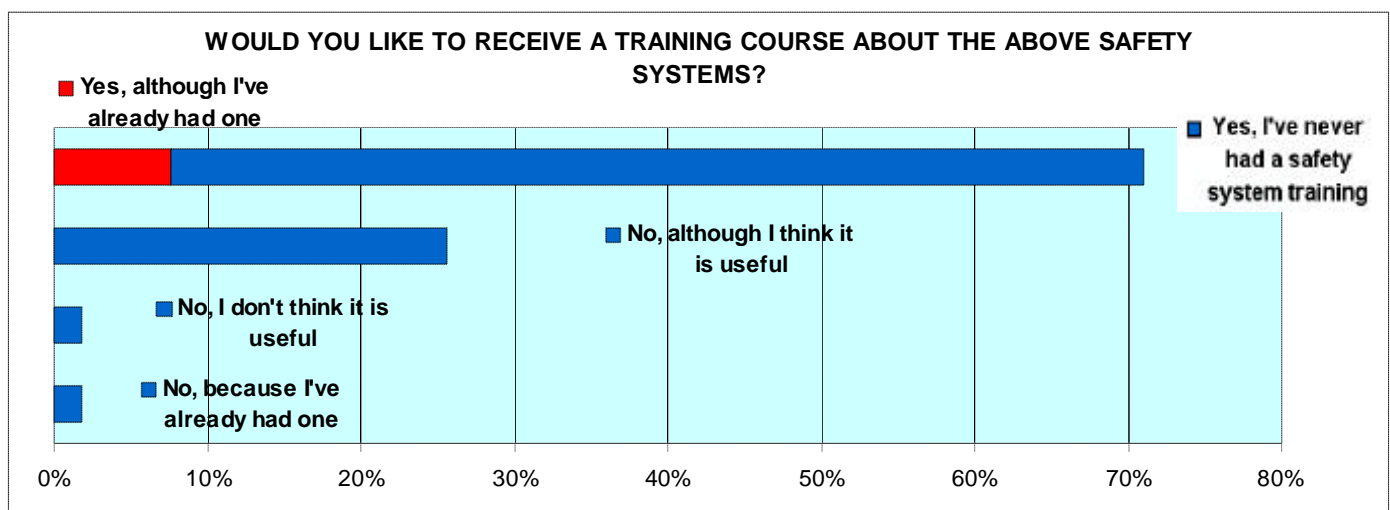


Más del 95% de los encuestados querría tener su vehículo equipado con los sistemas de seguridad presentados en este documento, aún si las alertas que estos sistemas provocarían al avisar al conductor les molestasen o no. Podemos comprobar esta afirmación en el gráfico siguiente.



En cuanto al sistema e-Call (sistema automático de llamada de emergencia), más del 72,2% de los encuestados prefiere que trabaje bajo una infraestructura privada pública, mientras que alrededor del 9,3% favorecería la implantación de un servicio privado.

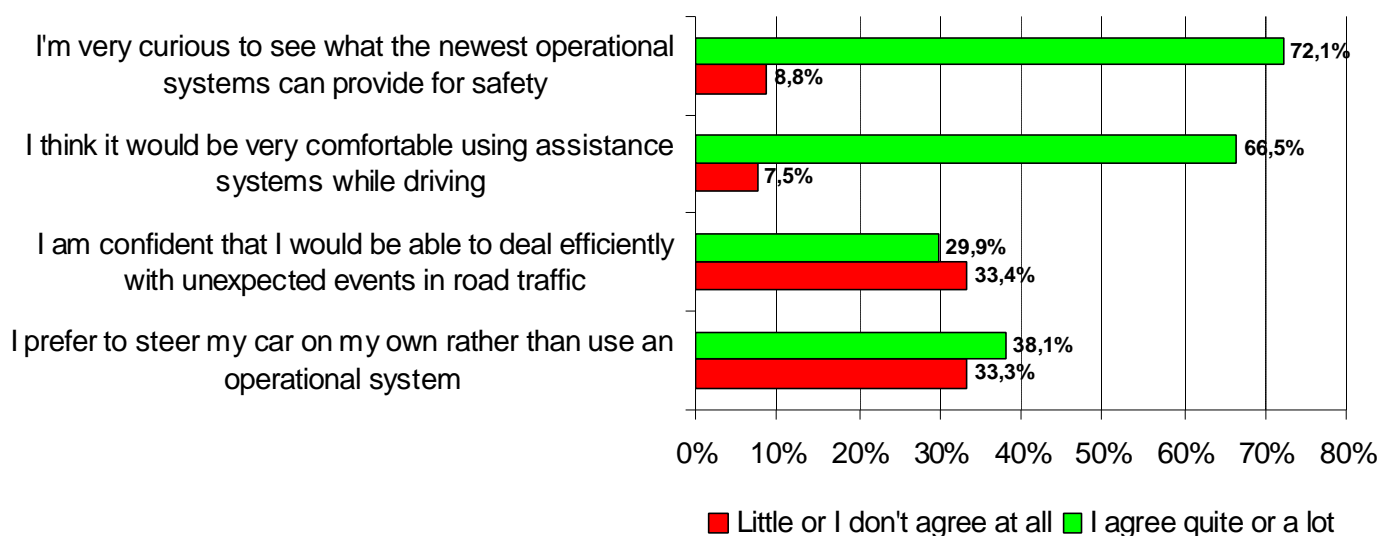
Casi tres cuartas partes de la muestra española está interesada en tomar parte en un curso de entrenamiento sobre seguridad en la conducción, el curso constaría tanto de contenido teórico como de pruebas prácticas (solamente un 6,4% considera que el curso debería ser solamente práctico, mientras que un 1,5% considera que solamente se debería enseñar teoría).



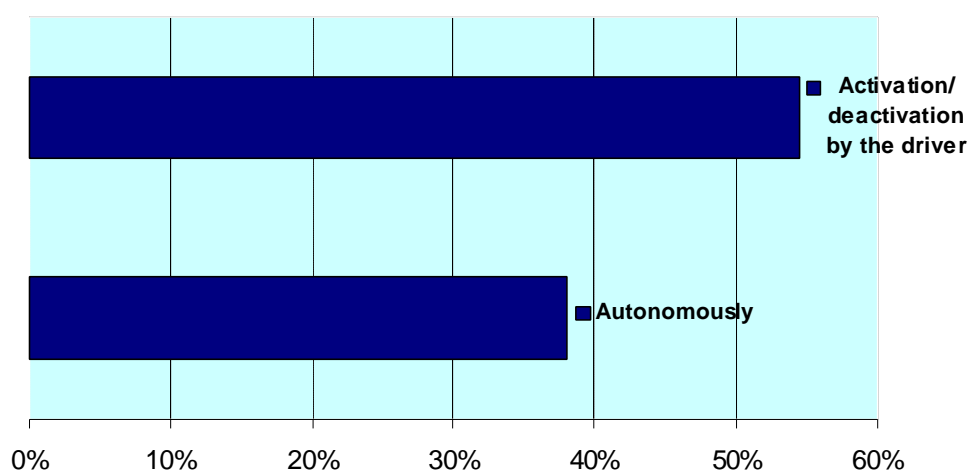


El gráfico siguiente muestra que el 72,1% de la muestra está dispuesta a aprender más acerca de lo que los sistemas e-Safety pueden hacer por nuestra seguridad. Por otra parte, solamente un 29,9% de la muestra española se siente muy segura conduciendo y más de un 50% de los encuestados prefieren poder activar y desactivar los sistemas operativos de seguridad a su conveniencia.

### DRIVING ATTITUDES



### IN YOUR OPINION, IN WHICH WAY WOULD THESE SYSTEMS BEST WORK?

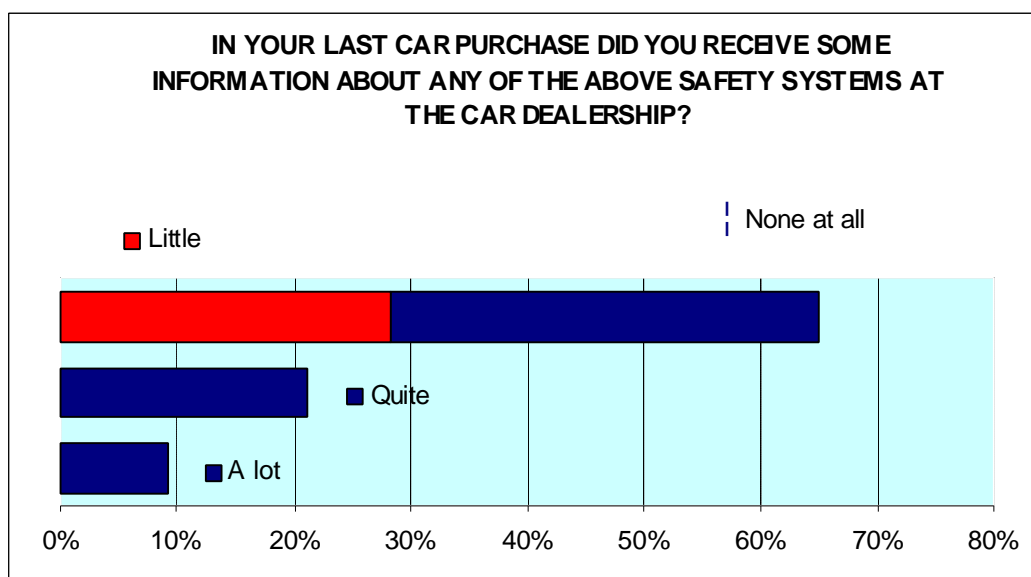
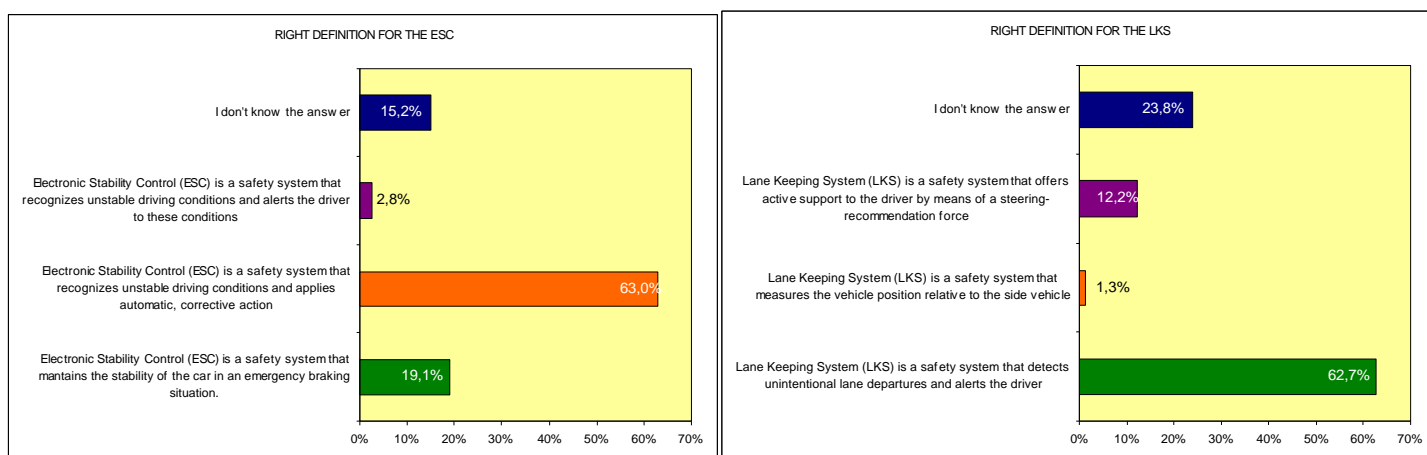




## 2.4. Evaluación del conocimiento sobre sistemas e-Safety

Uno de los objetivos de este documento es evaluar el conocimiento de los usuarios respecto a los sistemas de seguridad del automóvil. En este sentido, los encuestados fueron preguntados acerca de la definición correcta de los sistemas ESC y LKS y sobre la cantidad de información que recibieron sobre seguridad al comprar su último coche.

Un 63% de los conductores españoles definieron correctamente el sistema ESC y un 62,7% dieron la respuesta correcta sobre LKS, lo que destaca teniendo en cuenta que un 65% de los encuestados respondieron que en su última compra no se les informó en absoluto, o muy poco, sobre sistemas de seguridad.





Los conductores españoles escogieron los concesionarios, los clubes del automóvil y las autoescuelas como sus lugares favoritos para recibir información sobre sistemas operacionales de seguridad para el vehículo.

## ***2.5. Actitudes respecto a la conducción y la seguridad en carretera***

Finalmente, los conductores españoles fueron preguntados por diferentes aspectos de la conducción con el objetivo de conocer su opinión y su nivel de concienciación respecto a la seguridad en la conducción. En las próximas páginas se especifica un análisis más amplio de las respuestas ofrecidas por la muestra, aunque a modo de resumen podemos destacar los siguientes aspectos:

“Los conductores españoles consideran que, en primer lugar, la responsabilidad de reducir el número de accidentes en carretera es de uno mismo, y además, en el global europeo, son los que menos consideran que dicha responsabilidad deba compartirse con el gobierno y la industria del automóvil. Por otra parte, los conductores españoles no se sienten molestos porque los sistemas operacionales de seguridad se hayan vuelto tan imprescindibles en la vida diaria.”

Los conductores españoles escogen la seguridad como la principal prioridad a la hora de comprar un coche nuevo (86,20%), seguida del precio, como segundo factor en importancia, la fiabilidad, el consumo de carburante y el confort. Este interés en la seguridad de sus vehículos queda patente por el 81,9% de la muestra española que no está de acuerdo con la afirmación “la excitación y la aventura son más importantes para mí que la seguridad”.



### WHICH ARE YOUR PRIORITIES WHEN BUYING A NEW CAR?

