

PREMIUM Tecnología

Inteligencia artificial contra los accidentes

La combinación entre geolocalización de un vehículo en una emergencia y la diagnosis electrónica in situ de la avería se abre paso en el mercado del automóvil

ALFONSO SIMÓN Madrid

Un coche se queda tirado en medio de una autovía. No hay problema. El GPS localiza donde está y lanza una señal de aviso a la compañía de seguros. La grúa más cercana llegará rápidamente y con un terminal conectado a la computadora del vehículo hará un diagnóstico electrónico de lo que le ocurre al turismo. En ese momento, el operador de la grúa decidirá si reparar allí mismo la avería o ir hasta un taller. Este caso está muy cercano a lo que las tecnologías pueden ofrecer actualmente a los conductores en la geolocalización y diagnosis de problemas en carretera.

Donde las aplicaciones están más atrasadas es en la combinación de ambas, de la localización de un vehículo junto a la diagnosis, pero en España algunas empresas están realizando esfuerzos en esa dirección.

La compañía malagueña Ecutronic, nacida en 2003, desarrolla equipos para el control de flotas y para la diagnosis. Ecutram es uno de sus productos, integrado en un GPS Tom Tom. Cuando un conductor llama a su aseguradora por un incidente, un software busca la grúa libre más cercana, ofrece al gruita el camino más corto hasta el asegurado y una vez allí comprueba electrónicamente lo que le ocurre al vehículo. Incluso puede facturar a la compañía de seguros y cerrar el círculo.

"Si se hace una diagnosis y reparación en el instante se ahorran muchos costes, por ejemplo, de traslado del conductor y de su familia o de un coche de

sustitución", explica Diego Lentini, director general de operaciones de Ecutronic.

"Es un sistema que nos permite gestionar de forma online nuestra flota de grúas, saber dónde están en cada momento y comunicarnos en tiempo real con ellas. Además, y lo más importante, nos permite reparar la averías de nuestros clientes in situ", explica María Dolores Dancausa, consejera delegada de Línea Directa, uno de los clientes de la compañía malagueña. "Es realmente cuando una aseguradora debe hacer bien las cosas y aportar valor diferencial respecto a la competencia", añade.

Actualmente, en España sólo se reparan in situ entre un 15% y un 20% de las averías, según datos del sector. "Para los conductores, la principal ventaja es la mayor rapidez en recibir el servicio de asistencia en viaje, lo que es muy relevante para el conductor que se encuentra con su coche averiado en el arcén de la carretera".

Estas reparaciones in situ se realizan gracias a los sistemas electrónicos que cualquier vehículo ya incorpora. "Antes, cuando íbamos al taller decíamos que nos sonaba mal el motor. Hoy en día llegas diciendo que el coche no funciona bien. Sólo hay que enchufar una máquina al coche y nos da un listado de errores", explica José Luis Zuazua, director comercial de STDA, empresa importadora de este tipo de instrumental. "La mecánica ya ha pasado casi a segundo término", asegura.

Ecutronic también dispone de este tipo de aparatos para talleres multi-marca, el llamado Nova, que incorpo-



Hay aparatos que conectados al coche permiten determinar su posición, su estado, el estilo de conducción o el nivel de consumo



Asistencia en carretera y navegador GPS. A la izquierda: el producto Intellidrive de Ecutronic.

BLOOMBERG

ra *bluetooth*, Linux o una pantalla táctil. La compañía, donde trabajan 60 personas, fue fundada por el argentino Julio Hardy gracias a 350.000 euros de financiación del Centro para el Desarrollo Tecnológico e Industrial (CDTI). En 2005, la empresa de capital riesgo Adara Venture Partners aportó un millón de euros lo que le permitió continuar con su labor investigadora. En 2008 facturó alrededor de 8 millones de euros.

Otra de las novedades que aporta esta empresa es el Intellidrive (un juego de palabras sobre conducción inteligente),

un sistema pensado para empresas con flotas de más de 50 vehículos. El aparato se instala en el salpicadero del automóvil conectado al puerto USB del coche y permite determinar cuál es la posición del vehículo, su estado, el estilo de conducción del usuario, el consumo de combustible o el nivel de contaminación generado.

Toda la información se centraliza a través de una web donde, en el caso de una compañía aseguradora -de grúas o de repartos comerciales- analiza la situación de cada vehículo. "Es muy útil para la optimización de recursos de las empresas y al usuario le permite aprender a conducir mejor", explica Lentini.

Si, por ejemplo, un coche de una red comercial se sale de su ruta, el departamento comercial puede recibir una alarma *sms*. O la dirección de recursos humanos puede saber a través de un e-mail cuánto tiempo pasa en carretera un empleado, los de mantenimiento pueden hacer un control preventivo *online* para poder "hacer reparaciones tempranas", explica Lentini, e incluso los de financiero controlar el gasto por combustible a tiempo real.



Marta, un proyecto con 19 universidades

Existen más avances realizados en España. El proyecto Marta (Movilidad y Automoción con Redes de Transporte Avanzadas), es uno de los aprobados por el CDTI el año 2007 en el marco del Programa Cenit. Tiene un presupuesto de 35 millones de euros para el periodo 2007-2010, y en él partici-

pan 18 empresas de ocho comunidades autónomas, más 19 universidades y centros técnicos. "El objetivo es asentar las bases científicas y tecnológicas para la movilidad del siglo XXI que permitan responder a los retos de seguridad, eficiencia y sostenibilidad a los que se enfrenta nuestra sociedad",

asegura un portavoz de la empresa GMV.

Una de las iniciativas del programa, es la *joint venture* Advanced Automotive Communications, creada por las empresas GMV y Ficoso, que desde 2006 están trabajando en el desarrollo de instrumentos capaces de registrar los datos del

vehículo en caso de accidente y transmitirlos de manera manual u automática a la central de emergencias. Además, puede incluir otras aplicaciones telemáticas como la localización y recuperación de vehículos robados, la asistencia remota en carretera o sistemas de telepago.