

Roma, 8 de octubre de 2026

ADAS: seguridad continua durante toda la vida útil del vehículo

Mantenimiento, calibración, verificación, inspecciones periódicas y acceso a los datos centran el debate promovido por Autopromotec. Empresas, asociaciones e instituciones reclaman procedimientos fiables y armonizados capaces de seguir el ritmo de la evolución del vehículo inteligente.

Roma, 8 de octubre de 2026 — La mera presencia de sistemas ADAS en los vehículos no basta, por sí sola, para garantizar la seguridad: cámaras, radares, sensores y software deben seguir funcionando de forma eficaz y estar correctamente calibrados durante todo el ciclo de vida del vehículo. Este fue el principal mensaje surgido en Roma durante “Seguridad invisible: ADAS, mantenimiento y cultura de la prevención en la era del vehículo inteligente”, un evento organizado por Autopromotec – The Dialogues y patrocinado y acogido en la prestigiosa sede del **Automobile Club d'Italia (ACI)**.

El encuentro, presentado por Alessandro Lago, director de la revista Quattroruote, reunió a representantes de la Policía de Tráfico del país y especialistas de la industria del equipamiento de automoción para abordar una transformación que afecta a conductores, talleres, centros de inspección de vehículos, compañías aseguradoras, fabricantes e instituciones.

Galeazzo Bignami, presidente del Grupo de Fratelli d'Italia en la Cámara de Diputados de la República Italiana, fue el encargado de abrir institucionalmente la jornada y destacó la atención que las instituciones están prestando al sector de la automoción.

La frenada automática de emergencia, el asistente de mantenimiento de carril, el reconocimiento de señales de tráfico y el control de crucero adaptativo forman ya parte integral de la seguridad activa. Sin embargo, los sistemas ADAS **ayudan al conductor, pero no lo sustituyen**. La creciente confianza depositada en estos sistemas hace aún más importante comprobar su eficacia: el riesgo no consiste únicamente en que una función no opere correctamente, sino también en que el conductor continúe confiando en un dispositivo de seguridad cuyo rendimiento puede haberse deteriorado con el paso del tiempo.

Los sistemas ADAS reducen un 38 % el riesgo global de accidente

Alessandra Zinno, directora de Educación para la Seguridad Vial, Movilidad y Turismo de ACI, señaló que, según un estudio de la Fundación Filippo Caracciolo de ACI, un vehículo de más de diez años tiene más del doble de probabilidades de verse implicado en un accidente que uno más nuevo. La incorporación de sistemas ADAS de asistencia a la conducción supone una reducción del 38 % del riesgo global de accidente frente a los vehículos que no disponen de ellos y, en concreto, la frenada automática de emergencia puede

Under the patronage of

Promoted by

Member of

Organized by

In collaboration with



Organizzazione – Organizer: **Promotec S.r.l.**

Via Emilia 41/b – 40011 Anzola Emilia (BO) Italy – Tel. +39 051.6424000 – info@autopromotec.it

Registro imprese Bo/C.F. 01169290374 – Partita IVA 00536491202 – Capitale Sociale € 500.000,00 int. vers. R.E.A. Bo n. 239992

www.autopromotec.com

reducir los accidentes en un 35 % y las colisiones por alcance en un 45 %.

Estas cifras, sin embargo, podrían ser significativamente mejores con una mayor concienciación de los conductores. Por este motivo, ACI está reforzando sus actividades de formación mediante programas específicos sobre ADAS en sus Centros de Conducción Segura de Vallerlunga y Lainate, así como en las autoescuelas integradas en la red Ready2Go.

De los casos reales a la necesidad de contar con datos más completos

Mario Porretto, comisario jefe técnico e ingeniero del Servicio de Policía de Tráfico, compartió la experiencia del Laboratorio Central de Análisis y Peritaje de Automoción. A la hora de reconstruir un accidente, resulta cada vez más importante distinguir entre las acciones realizadas por el conductor y aquellas iniciadas de manera autónoma por el vehículo.

Los registradores de datos de eventos (EDR) permiten actualmente obtener información sobre los segundos previos a la colisión y, en los sistemas más recientes, también verificar el estado de la frenada automática. No obstante, estos datos no siempre permiten comprender el contexto en el que el ADAS tomó una decisión ni determinar con precisión la secuencia de actuaciones llevadas a cabo por el sistema y por el conductor.

El análisis puso así de manifiesto la necesidad de disponer de información más completa y estandarizada: intervalos temporales más amplios, frecuencias de muestreo adecuadas y datos relativos a los objetos detectados, la distancia, la velocidad relativa, el estado de los sensores y la respuesta requerida al vehículo.

La experiencia obtenida de casos reales también sugiere ampliar los escenarios empleados en los ensayos para incluir condiciones menos ideales y más próximas a la conducción cotidiana: carreteras mojadas, mala visibilidad, conducción nocturna, curvas, obras, túneles y señalización temporal.

Otra cuestión relevante son los denominados “overrides” (o anulaciones), es decir, las acciones mediante las que el conductor interrumpe una intervención automática anómala y recupera el control del vehículo. Los métodos varían entre fabricantes y requieren estudios más exhaustivos para establecer criterios comunes.

Sensores que deben mantenerse en buen estado, igual que los frenos o la dirección

Andrea Lupi, responsable de Product Management y Technical Service EMEA de MAHLE, definió los ADAS como los “sentidos adicionales” del conductor. Cámaras, radares y otros sensores monitorizan el entorno, interpretan lo que está sucediendo y pueden intervenir ante una situación de peligro. Para funcionar correctamente, sin embargo, deben conocer con exactitud su posición y orientación.

Incluso una desviación mínima —provocada, por ejemplo, por la sustitución del parabrisas, una colisión o

una intervención en los paragolpes, la suspensión o la dirección— puede alterar la forma en que un sensor interpreta la carretera. El sistema puede seguir aparentando estar activo sin funcionar con la precisión prevista por el fabricante.

Por este motivo, la calibración no puede considerarse una operación secundaria: la comprobación de radares y cámaras debe convertirse en una tarea rutinaria de mantenimiento, al igual que la revisión de los frenos, los neumáticos o la dirección.

Durante la jornada se destacó que la seguridad tecnológica no termina cuando el vehículo sale de fábrica. Debe mantenerse a lo largo del tiempo mediante diagnosis, mantenimiento, reparaciones adecuadas y comprobaciones posteriores a la reparación, especialmente después de intervenciones que puedan modificar la alineación del vehículo o la posición de los sensores.

El coste de la inspección es una inversión en seguridad

Franco Benati, Equipment Sales Manager de Sipav Srl, compañía del grupo CEMB, abordó la sostenibilidad económica de estas comprobaciones. Equipamiento, formación, personal cualificado, procedimientos y tiempo de trabajo representan costes reales para los talleres. Sin embargo, deben considerarse una inversión necesaria para mantener el vehículo en las condiciones de seguridad exigidas.

La cuestión también afecta a la forma en la que estos procedimientos se explican al conductor. Una calibración no es simplemente un concepto adicional en la factura del taller, sino la restitución del correcto funcionamiento de un sistema capaz de alertar al conductor, corregir una trayectoria o activar una frenada de emergencia.

El debate puso igualmente de relieve la distancia existente entre las buenas prácticas disponibles y su aplicación efectiva. Tras la sustitución de un parabrisas, una reparación o un ajuste de alineación, no siempre se realizan las comprobaciones conforme a criterios uniformes.

Las diferencias de enfoque entre proveedores de servicios y compañías aseguradoras hacen necesario reforzar los procedimientos compartidos, la capacitación profesional y la concienciación en toda la cadena de valor.

El reto de las inspecciones periódicas

Stefano Delfini, Product Manager de equipos de inspección de NEXION, presentó una propuesta para incorporar la comprobación de los ADAS a las inspecciones periódicas de los vehículos. El objetivo es desmontar la idea de que la ausencia de un testigo de avería implica automáticamente que el sistema funciona correctamente: una cámara o un radar pueden estar desalineados o degradados sin generar de inmediato un error perceptible para el conductor.

Under the patronage of

Promoted by

Member of

Organized by

In collaboration with



Organizzazione - Organizer: **Promotec S.r.l.**

Via Emilia 41/b - 40011 Anzola Emilia (BO) Italy - Tel. +39 051.6424000 - info@autopromotec.it

Registro imprese Bo/C.F. 01169290374 - Partita IVA 00536491202 - Capitale Sociale € 500.000,00 int. vers. R.E.A. Bo n. 239992

www.autopromotec.com

Entre los métodos analizados se incluyen la inspección física de los componentes, la diagnosis a través de la interfaz electrónica del vehículo y las pruebas funcionales de los sensores.

No obstante, los procedimientos deben ser fiables, repetibles y compatibles con el espacio disponible, los tiempos de ejecución y los flujos operativos de los centros de inspección de vehículos, en este caso, italianos. También deben tener en cuenta las inversiones necesarias y su sostenibilidad económica y tarifaria.

AICA, la asociación italiana de fabricantes de equipamiento para talleres, ha creado un grupo de trabajo específico sobre estas cuestiones que está estudiando soluciones tecnológicas escalables y aplicables al entorno real de los centros de inspección, con el objetivo de encontrar un equilibrio entre fiabilidad técnica, precisión metrológica y rapidez de ejecución.

Hacia un marco europeo armonizado

Emiliano Pasin, Product Line Manager – PTI Equipment de TEXA, enmarcó esta cuestión en el contexto de la evolución regulatoria europea e internacional. La propuesta de actualización del Roadworthiness Package, presentada por la Comisión Europea el 24 de abril de 2025, pretende adaptar las inspecciones periódicas a los vehículos eléctricos, conectados y equipados con ADAS, incorporando comprobaciones de los sistemas electrónicos de seguridad y de la integridad del software.

No obstante, esta **propuesta continúa actualmente dentro del proceso legislativo europeo**: todavía no existe una normativa definitiva y plenamente operativa que regule la inspección de los ADAS durante las revisiones de los vehículos. El Parlamento Europeo y el Consejo deberán cerrar el texto, mientras que los procedimientos y estándares de aplicación requerirán pasos adicionales.

La viabilidad técnica de estas inspecciones está ya ampliamente demostrada y puede incluir revisiones visuales, diagnosis electrónica, comprobaciones directas de sensores y pruebas funcionales.

El principal reto consiste en determinar niveles de inspección proporcionados, independientes y sostenibles. La inspección no debe reproducir el proceso de homologación de un vehículo nuevo, sino comprobar que un sistema obligatorio sigue estando presente, correctamente calibrado y capacitado para desempeñar la función para la que fue diseñado.

También será esencial garantizar un acceso normalizado y no discriminatorio a los datos de diagnosis. El sistema de autodiagnóstico del vehículo no puede ser, de hecho, la única fuente utilizada para evaluar su funcionamiento.

Paralelamente, los trabajos desarrollados en el marco de la UNECE persiguen evitar la fragmentación de los procedimientos entre países y establecer estándares compartidos para los ADAS, los sistemas automatizados y la ePTI.

“En un sector que está cambiando con tanta rapidez, las asociaciones tienen la responsabilidad de reunir el



Bologna, Italia/Italy 26-29 Maggio/May 2027

conocimiento de las empresas, representar sus necesidades y transformarlas en iniciativas de sensibilización y propuestas concretas. El diálogo con organismos, instituciones y medios de comunicación es fundamental para construir una cultura de la prevención y acompañar la innovación con una regulación eficaz y sostenible”, señaló **Mauro Severi, presidente de AICA**.

El evento celebrado en Roma confirmó que la seguridad de los vehículos inteligentes no depende únicamente de las tecnologías instaladas, sino también de la capacidad para mantenerlas en condiciones óptimas de funcionamiento, comprobarlas y comprender sus limitaciones. La prevención, la formación y la colaboración entre industria, talleres, centros de inspección, compañías aseguradoras e instituciones son condiciones necesarias para convertir la innovación en un beneficio real para todos los usuarios de la carretera.

Autopromotec – The Dialogues continuará su ciclo de encuentros en torno a las cuestiones que están transformando la movilidad y el sector de los servicios de automoción. Todo ello servirá como antesala de **Autopromotec 2027**, donde estas transformaciones serán analizadas con mayor profundidad en los pabellones del recinto BolognaFiere.

ACERCA DE AUTOPROMOTEC:

Autopromotec es la feria internacional de equipamiento y recambios para la automoción, que se celebra cada dos años en el recinto ferial de Bolonia. Fundado en 1965, el salón está organizado por Promotec, una empresa de servicios propiedad de AIRP – Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, y AICA – Associazione Italiana Costruttori Autoattrezzature. Su fórmula exclusiva se basa en la especialización, la profesionalidad y la calidad de la oferta expositiva, siendo un auténtico punto de encuentro entre fabricantes y usuarios. El salón –que comprende 646 categorías de productos, que cubren todos los subsectores del mercado de recambios– se organiza en ferias especializadas, donde los visitantes pueden planificar fácilmente recorridos personalizados por los diferentes sectores en función de sus intereses profesionales. Gracias a una intensa actividad de promoción, respaldada por las instituciones y por las asociaciones del sector, Autopromotec ha registrado, a lo largo de sus treinta ediciones, un crecimiento a nivel internacional cada vez mayor.

CONTACTOS PRENSA:

Chiara Casagrande

Communication Specialist

Tel.: +39 340 8000227

Correo electrónico: ccasagrande@autopromotec.it

Cynthia Fernández

FA comunicación

Tel.: +34 696 917 704

Correo electrónico: cynthia@facomunicacion.com

Under the patronage of

Promoted by

Member of

Organized by

In collaboration with



Organizzazione – Organizer: **Promotec S.r.l.**

Via Emilia 41/b - 40011 Anzola Emilia (BO) Italy - Tel. +39 051.6424000 - info@autopromotec.it

Registro imprese Bo/C.F. 01169290374 - Partita IVA 00536491202 - Capitale Sociale € 500.000,00 int. vers. R.E.A. Bo n. 239992

www.autopromotec.com