

## El Pulso de la Industria por Thomas Karig

### La ilusión del auto autónomo

Hace algunos años, las armadoras nos presumían que pronto nos ofrecerían automóviles que ya no iban a requerir de conductor. Con subirte al auto y decirle a donde querías ir, iba a ser suficiente. Podías dedicarte a trabajar, ver la televisión, o incluso terminar tu sueño interrumpido, mientras tu auto se dirige a tu destino.

Sonaba a ciencia ficción, y sigue siéndolo hasta la fecha. No solamente hay una serie de problemas técnicos que no están resueltos. También surgen cuestionamientos legales, e incluso éticos, difíciles, si no imposibles, de resolver. Por algo, el entusiasmo de las armadoras se ha visto opacado, y ya son pocas las declaraciones y noticias al respecto.

De lo que si hemos escuchado en las noticias es de accidentes que involucran situaciones en que el vehículo, real o supuestamente, estaba en modo autónomo. Hasta ahora, no hay ningún auto en el mercado que permita que el conductor desatienda completamente la operación del vehículo. El concepto disponible más avanzado es el nivel 3 de autonomía, en el cual el auto por si solo conduce, acelera y frena, pero requiere de ciertas condiciones: conducción en autopista, a la luz del día, sin lluvia, y máximo a 60 km/h. Es lo que la tecnología hasta hoy puede ofrecer, y en el momento en que estas condiciones no se cumplen, el conductor tiene que retomar el control. El CEO de BMW, Oliver Zipse, recientemente comentó al respecto que “eso no tiene ningún caso, ningún cliente va a comprarlo”.

El siguiente tema que preocupa a las armadoras es la responsabilidad civil, o sea la pregunta: ¿quién paga en caso de un siniestro? La legislación al respecto apenas se está gestando. Alemania ya ha avanzado en el tema, y establece que la responsabilidad durante la fase de conducción autónoma es del fabricante. Pero si llega el momento en que el vehículo avisa al conductor que debe hacerse cargo, y este no lo hace de inmediato, ¿qué pasa? Un segundo más o menos puede hacer la diferencia y causar un accidente.

Y finalmente, la pregunta que nadie puede (ni podrá) contestar con certeza absoluta: ¿la programación del auto está elaborada de tal manera que en cualquier situación que se presente, el auto tomará la “decisión” correcta? Y no se puede contestar porque es imposible prever todas y cada una de las situaciones. Y si a eso le agregamos el dilema ético de que, en una situación crítica, la opción es proteger a los pasajeros a cambio de poner en riesgo a un tercero, queda claro que eso difícilmente se lo podemos confiar a una computadora. Aun cuando se podría argumentar que en general el auto autónomo tendrá menos accidentes, darle responsabilidad sobre vida o muerte, en el caso concreto, a una máquina, es francamente impensable.

Lo que si ha logrado la tecnología es dotar al conductor de una serie de apoyos que sin duda reducen muchos riesgos al conducir. Varios de ellos todavía se ofrecen como equipos adicionales con sobrepagos, pero poco a poco la legislación obligará a las armadoras incluirlos en todos los autos.

Y el que no quiere manejar, puede pedir un taxi o subirse al transporte público. Opciones hay.