



San Sebastián, 12 de mayo de 2018

VEHÍCULOS AUTÓNOMOS **ACCIDENTES DE VEHÍCULOS AUTÓNOMOS: DESCONFIANZA, DUDAS Y LA NECESIDAD DE UN MAYOR DESARROLLO**

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

En el RACVN consideramos que los graves sucesos acontecidos ponen de manifiesto que los automóviles autónomos necesitan más tiempo y desarrollo para que puedan circular de forma normalizada por nuestras carreteras.

Este tipo de vehículos plantean dudas relacionadas con el concepto de responsabilidad. Además, las actuales pólizas de seguros tendrán que cambiar.

Al analizar estos accidentes, creemos que es necesario diferenciar entre los fabricantes de la tecnología de conducción autónoma y los fabricantes de los automóviles.

En varios casos, al incorporar los sistemas externos de conducción autónoma se desconectan los sistemas de asistencia y conducción semiautónoma con los que cuenta el propio vehículo.

Durante las últimas semanas, son varios los socios del club, instituciones y medios de comunicación que se han puesto en contacto con nosotros para recabar la opinión del RACVN respecto a los vehículos autónomos y los accidentes que se han producido en los que este tipo de automóviles se han visto implicados. Asimismo, hemos querido dar a conocer la opinión del club tratando esta temática con diversos medios de comunicación y periodistas.

Sin embargo, dada la escalada de accidentes con víctimas mortales que están sucediendo, en el RACVN hemos considerado oportuno recordar cuáles han sido esos accidentes, cómo se han producido y qué automóviles y tecnología de conducción autónoma han estado implicados en cada caso; y manifestar abiertamente cuál es la valoración que realiza el RACVN respecto a la conducción autónoma.



CRONOLOGÍA DE ACCIDENTES

En julio de 2016 un Tesla Model S, con el sistema de conducción autónoma activado, impactó con el remolque de un camión en una carretera de Florida, causando la muerte de su 'conductor' u ocupante, que en ese momento estaba viendo una película.

Casi dos años más tarde, en marzo de 2018, un Volvo XC90 de Uber, también con el sistema de conducción autónoma activado, atropelló mortalmente a una mujer en Arizona (EE UU).

En ese momento volvieron a saltar las alarmas y Uber anunció que paralizaba las pruebas de vehículos autónomos. Asimismo, Toyota también dio a conocer que suspendía las pruebas de sus vehículos autónomos que estaban en marcha en sus centros de investigación de California y Michigan.

A finales del mes de marzo se volvió a producir un nuevo accidente mortal con un vehículo Tesla autónomo en California. En este caso el vehículo colisionó contra una barrera en Mountain View, cuando tenía el sistema autónomo activado.

Por otra parte, en este mismo mes de mayo conocimos el último accidente con un coche autónomo implicado. En este caso se trataba de un vehículo de Waymo, un monovolumen Chrysler Pacífica, que no fue el causante del accidente, sino que fue embestido por otro vehículo con conductor, mientras circulaba en modo autónomo a baja velocidad. En realidad, el accidente causó daños materiales y heridos leves, no teniendo que lamentar, en este caso, ninguna víctima mortal.

Este último accidente plantea una nueva cuestión: ¿Están los vehículos autónomos lo suficientemente preparados para evitar accidentes de tráfico causados por otros vehículos o por elementos ajenos al propio automóvil? En el caso de un coche convencional, esto depende de la capacidad de respuesta del conductor, que no siempre es infalible. En cualquier caso, estos dispositivos deberían contar por lo menos con una capacidad de respuesta igual e incluso superior a las personas.



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

FECHA	EMPRESA	AUTOMÓVIL	LUGAR	FALLECIDOS
Julio 2016	Tesla	Tesla model S	Florida (EE UU)	1: conductor
Marzo 2018	Uber	Volvo XC90	Arizona (EE UU)	1: persona atropellada
Marzo 2018	Tesla	Tesla model X	California (EE UU)	1: conductor
Mayo 2018	Waymo	Chrysler Pacifica	Arizona (EE UU)	0: (varias personas heridas)

DE LA CARRERA ESPACIAL A LA CARRERA DE LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

Al igual que sucedió con la carrera espacial, unos y otros (entonces estados o potencias y ahora fabricantes y desarrolladores de tecnología) están investigando y compitiendo por hacerse con la primera plaza y consolidarse como referentes y pioneros en materia de conducción autónoma.

Sin embargo las prisas son siempre malas compañeras, tal y como estamos pudiendo ver con los últimos sucesos acontecidos.

Llegados a este punto, creemos que es necesario diferenciar entre los fabricantes de la tecnología de conducción autónoma y los fabricantes de los automóviles. Si bien en unos casos son los mismos, tal y como ocurre con Tesla, en otros son empresas diferentes.

Así, en el caso del Volvo XC90 y del Chrysler Pacifica, los desarrolladores de los sistemas de conducción autónoma no son la propia marca sino Uber y Waymo, respectivamente.

EL CASO DE VOLVO

Especialmente llamativo ha sido el caso del Volvo XC90, ya que precisamente el fabricante sueco se caracteriza por ser un referente en materia de seguridad y ha anunciado que tiene como objetivo que en 2020 no se produzcan víctimas fatales o gravemente heridas en un accidente que involucre a un nuevo coche Volvo. Asimismo, recientemente se ha difundido que nadie ha muerto en un XC90 en Reino Unido durante los 16 años que lleva comercializándose el modelo, con cerca de 50.000 unidades vendidas. Por esa razón,



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

creemos que la incorporación de sistemas de conducción autónoma puede llegar a dificultar el propósito del fabricante sueco para 2020, atendiendo al suceso ocurrido en Arizona con el XC90.

Fuentes consultadas de la marca por el RACVN destacan como elementos de seguridad, dentro del equipamiento con el que cuenta el vehículo sueco, el sistema de frenado autónomo anticolidión y anti atropello 'City Safety', el control de crucero adaptativo y el sistema de conducción 'semi-autónoma', que no 100% autónoma. En este último caso, el vehículo reconoce la trayectoria de la carretera gracias a las líneas y marcas viales y es capaz de seguir el itinerario en momentos contados; sin embargo, si las marcas viales están borradas, deterioradas o el sistema no las reconoce salta una alarma que recuerda al conductor que debe agarrar el volante. En cualquier caso, este sistema no está pensado para que el vehículo lleve a sus ocupantes de un lugar a otro de manera autónoma.

Entonces, ¿cómo es posible que un coche que cuenta con un sistema de frenado autónomo anticolidión y anti atropello no pudiese evitar el atropello en Arizona? Según las fuentes consultadas por el RACVN, al incorporar los sistemas de conducción autónoma de Uber, se desconectan los sistemas de asistencia y conducción semiautónoma con los que cuenta el vehículo para que no se produzcan intromisiones entre un sistema y otro.

VALORACIÓN DEL RACVN

En el RACVN consideramos que los sucesos acontecidos ponen de manifiesto que este tipo de automóviles necesitan más tiempo y desarrollo para que puedan circular de forma normalizada por nuestras carreteras. Creemos que en el futuro se seguirán desarrollando y mejorando este tipo de vehículos. Sin embargo, diversas empresas y organizaciones tratan en acercar un futuro que requiere más tiempo y que no es tan cercano como se pudiera interpretar.

El desarrollo de este tipo de vehículos y la generalización de su uso no solo dependerá de la evolución y el desarrollo tecnológico, sino que



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

además será necesario resolver algunos retos, incluyendo las implicaciones éticas de que una máquina pueda tomar decisiones que afecten a la vida humana.

En el RACVN creemos que una gran parte de los conductores en nuestro país no estarían dispuestos a adquirir un vehículo autónomo por cuestiones de seguridad, confianza o por el simple hecho de no privarse del disfrute y la libertad de conducir un automóvil.

Además, este tipo de vehículos plantean una serie de dudas relacionadas con el concepto de responsabilidad. En caso de accidente, ¿quién sería el responsable?: ¿el fabricante?, ¿la empresa que ha realizado la última revisión?, ¿la empresa creadora del software?, ¿el conductor?, ¿todos ellos?... Todavía hay demasiadas incógnitas que deben valorarse y además no es descartable que las actuales pólizas de seguros se verían concernidas por esta nueva tecnología.

En todas nuestras campañas recordamos que la mayoría de los accidentes de tráfico se deben al factor humano. Sin embargo, la tecnología actual y las máquinas no son infalibles, ni tampoco están exentas de errores y fallos que puedan derivar en situaciones de inseguridad. Por lo tanto, a día de hoy, la tecnología puede asistir, ayudar al conductor y contribuir a que disminuyan los accidentes; sin embargo, no puede ser sustitutiva de la conducción humana para mitigar ese factor causante de la mayoría de accidentes.

Por último, consideramos necesario matizar la siguiente cuestión: En la primera versión de esta nota de prensa nos referíamos al coche de Waymo como de “Waymo (Google)”. De hecho, hemos apreciado que varias fuentes y medios se refieren a este vehículo directamente como “el coche autónomo de Google”. Sin embargo, esta afirmación no es del todo exacta. La empresa Waymo, (qué anteriormente se denominaba “Google self-driving car project”), es una empresa filial de Alphabet Inc, que se trata de una compañía multinacional cuya principal subsidiaria es Google. Por esa razón, hemos querido matizar la nota y referirnos al automóvil concreto como vehículo autónomo “de Waymo”.