

El **éxito** de los
«robotaxis»
amenaza a taxistas
y aviva el debate
de la movilidad



**MIT
Technology
Review**

Publicado por Opinno

BENJAMIN SCHNEIDER

06 JULIO, 2023

Los ciudadanos y sus representantes deben desempeñar un papel más activo en la configuración del futuro de esta nueva tecnología.

A ciertas horas de la noche, en algunos barrios de San Francisco parece como si uno de cada 10 coches en circulación no tuviera un conductor al volante.

No se trata de vehículos de prueba experimentales, ni de un simulacro. Muchos de los fantasmagóricos coches sin conductor de San Francisco son robotaxis comerciales, que compiten directamente con los taxis, Uber, Lyft y el transporte público. Son una parte real, aunque todavía marginal, del sistema de transporte de la ciudad. Las empresas que los operan, Cruise y Waymo, parecen dispuestas a seguir ampliando sus servicios en San Francisco, Austin, Phoenix y puede que en Los Ángeles en los próximos meses.

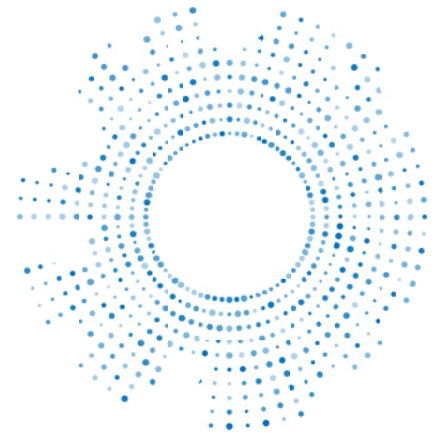
Pasé el año pasado cubriendo el desarrollo de los robotaxis para el San Francisco Examiner y he viajado en una docena de coches sin conductor Cruise en los últimos meses. Durante mis reportajes, me ha sorprendido la falta de urgencia en el discurso público sobre los robotaxis. He llegado a creer que la mayoría de la gente, incluso muchos políticos poderosos, no son conscientes de lo rápido que está avanzando esta industria, ni de lo graves que podrían ser las repercusiones a corto plazo tanto en cuestiones laborales como de transporte.

Agencias específicas, como la Comisión de Servicios Públicos de California, toman decisiones de enorme importancia sobre los robotaxis en una oscuridad relativa. Los marcos jurídicos siguen siendo inadecuados: en el Estado Dorado, las ciudades no tienen autoridad regulatoria sobre los robotaxis que circulan por sus calles, y la policía no puede citarlos legalmente por infracciones de tráfico.

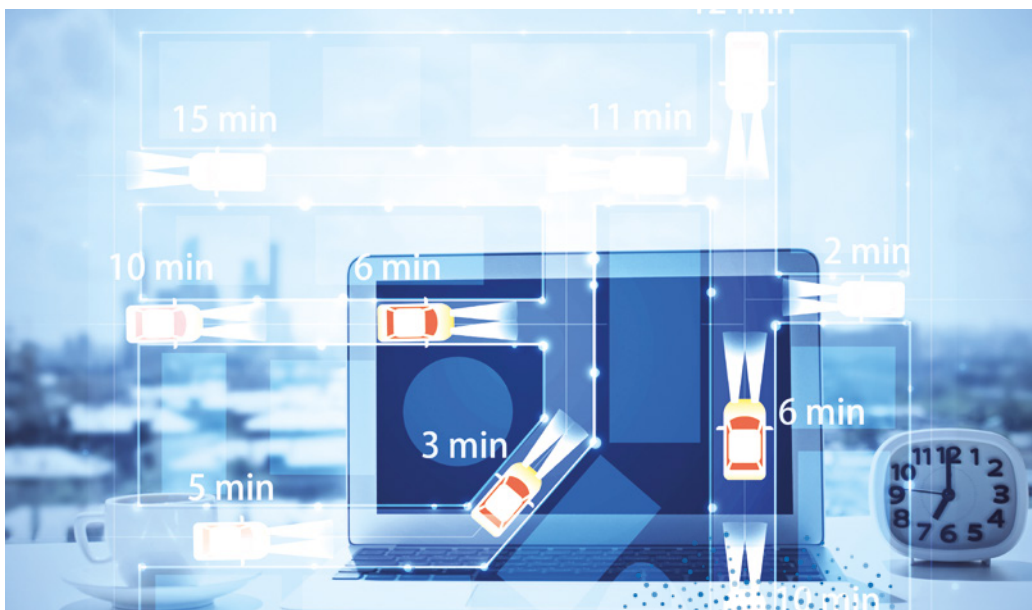
Ya es hora de que el público y sus representantes electos desempeñen un papel más activo en la configuración del futuro de esta nueva tecnología. Nos guste o no, los robotaxis ya están aquí. Ahora viene la difícil tarea de decidir qué hacer con ellos.

Después de años de falsas promesas, ahora se reconoce ampliamente que sigue estando a años, si no a décadas, de distancia el sueño de poseer tu propia cápsula de movilidad mientras duermes, juegas o te maquillas. El llamado confusamente sistema Autopilot de Tesla, lo más parecido a la conducción autónoma en un coche comercial, está siendo investigado tanto por la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras como por el Departamento de Justicia de EE UU.

La cobertura mediática de los robotaxis ha sido escéptica. Los periodistas (entre los que me incluyo) han destacado el extraño



por desgracia, no existe un marco estándar aprobado por el Gobierno de EE. UU. para evaluar la seguridad de los vehículos autónomos.



comportamiento de los robots, los fallos de software y la falta de transparencia de Cruise y Waymo sobre sus datos. En particular, los vehículos sin conductor de Cruise han mostrado una alarmante tendencia a detenerse inexplicablemente en medio de la carretera, bloqueando el tráfico durante largos periodos de tiempo. Las autoridades de San Francisco han documentado al menos 92 incidentes de este tipo en solo seis meses, tres de los cuales interrumpieron servicios de emergencia.

Estas historias críticas, aunque importantes, ocultan la tendencia general que se ha ido moviendo constantemente a favor de la industria del robotaxi. En los últimos años, Cruise y Waymo han superado varios obstáculos normativos importantes, se han expandido a nuevos mercados y han acumulado más de un millón de kilómetros sin incidentes en las principales ciudades estadounidenses.

Desde el punto de vista operativo, los robotaxis son muy diferentes de los vehículos autónomos de propiedad personal, y están en una posición mucho mejor para su despliegue comercial. Pueden utilizarse en una zona estrictamente delimitada donde están bien entrenados, su uso puede ser supervisado de cerca por la

el mero hecho de que estos vehículos estén programados para respetar automáticamente las leyes de tráfico y el límite de velocidad hace que parezcan conductores más seguros.

empresa que los diseñó y pueden retirarse inmediatamente de la carretera si hay mal tiempo o surge otro problema.

Por desgracia, no existe un marco estándar aprobado por el Gobierno de EE UU para evaluar la seguridad de los vehículos autónomos. En un documento sobre su primer millón de millas (1,6 millones de km) «conducidos a solas», Waymo tuvo dos accidentes notificados por la policía (sin heridos) y 18 incidentes de contacto leves, y casi la mitad de ellos implicaron que un conductor humano golpeará a un Waymo parado. La empresa advierte contra las comparaciones directas con conductores humanos porque rara vez hay conjuntos de datos análogos. Cruise, por su parte, afirma que su robotaxis experimentaron un 53% menos de colisiones que el típico conductor humano de taxi en San Francisco en su primer millón de millas (1,6 millones de km) sin conductor, y un 73% menos de colisiones con un riesgo significativo de lesiones.

Aunque no fue perfecto, mi último viaje en Cruise, hecho en abril, fue lo bastante parecido a la experiencia de viajar con un conductor humano responsable como para olvidar momentáneamente que iba en un robotaxi. El mero hecho de que estos vehículos estén programados para respetar automáticamente las leyes de tráfico y el límite de velocidad hace que parezcan conductores más seguros que un gran porcentaje de humanos en la carretera.

Queda por ver si los robotaxis están listos para su despliegue a gran escala, o cuál sería la medida para determinar si están listos, pero salvo que se produzca un cambio significativo en su desarrollo, como una crisis económica, una tragedia terrible o un giro político drástico, los robotaxis están en condiciones de continuar su despliegue. Esto es suficiente para justificar un debate más amplio sobre cómo cambiarán las ciudades y la sociedad.

Cruise y Waymo están a punto de recibir autorización para prestar servicio comercial de robotaxi durante todo el día en prácticamente todo San Francisco. Esto podría tener inmediatamente un impacto económico considerable en los taxistas y conductores de taxi de la ciudad. Lo mismo puede decirse de cualquier otra ciudad en la que Cruise y Waymo se instalen. La posibilidad de que los conductores profesionales

nos guste o no, los robotaxis ya están aquí. Ahora viene la difícil tarea de decidir qué hacer con ellos.



dejen de existir ya no es teórica. Es una posibilidad muy real en un futuro próximo

Los robotaxis también tienen enormes implicaciones inmediatas para la política de transportes. Esta tecnología podría hacer que el transporte en automóvil fuera tan barato y fácil que la gente decidiera hacer más viajes en coche, aumentando la congestión y socavando el transporte público. Las autoridades de San Francisco temen que el tráfico empeore aún más si los robotaxis aparcan en doble fila a la espera de pasajeros, sin saber dónde y durante cuánto tiempo deben detenerse.

La aparición de los robotaxis añade urgencia a cuestiones espinosas de la política laboral y de transportes que habrá que abordar tarde o temprano. ¿Debe protegerse a los trabajadores de los desplazamientos o compensárseles de algún modo si se ven desplazados? ¿Deben tener los coches vía libre en las zonas más congestionadas y transitables de las ciudades? ¿Deben seguir exentos los vehículos eléctricos de los impuestos sobre la gasolina que sufragan el mantenimiento de las carreteras?

A medida que la tecnología se acelera, las políticas públicas deberían hacerlo con ella. Sin embargo, para seguir el ritmo, el público debe tener una visión clara de lo rápido que puede llegar el futuro. </>



El artículo original «El éxito de los “robotaxis” amenaza a taxistas y aviva el debate de la movilidad» pertenece a la edición digital de *MIT Technology Review*.

Los contenidos bajo el sello *MIT Technology Review* están protegidos enteramente por copyright. Ningún material puede ser reimpresso parcial o totalmente sin autorización.

Si quisiera syndicar el contenido de la revista *MIT Technology Review*, por favor contáctenos.

E-mail: redaccion@technologyreview.com

Tel: +34 911 284 864



El autor es redactor independiente que cubre vivienda, transporte y política urbana.