

Seguridad y autos sin conductor

Ciudadanía, 30/05/2020



En términos de seguridad, está claro que los sensores de la máquina pueden ser mucho más precisos y

reaccionar más rápido que los humanos.

Sin embargo, más allá de las capacidades físicas, las habilidades sensoriales y la forma en que se interpretan los alrededores también deben tenerse en cuenta. No sabemos cómo reaccionará un vehículo sin conductor a la luz de innumerables posibilidades o cómo interpretará su entorno en una situación completamente nueva en la que la computadora no ha vivido una experiencia humana. ¿Cómo interpretará un pájaro que vuela bajo frente al parachoques del vehículo, o una pelota que rebota calle abajo a 100 metros de distancia? En el aspecto más delicado, tampoco estamos seguros de cómo interactuará con otros conductores que comparten las mismas carreteras. ¿Qué sucederá si los conductores humanos no ceden en el tráfico pesado? Y finalmente, ¿qué sucederá si el vehículo está involucrado en un accidente? ¿Será capaz de sacrificar su propia responsabilidad e integridad para salvar la vida de un ser humano? Por ejemplo, ¿podrá causar un accidente menor para evitar uno grave? La responsabilidad es otro aspecto importante para el sector del transporte privado. Le hicimos algunas de estas preguntas al experto en el sector automotriz [Jorge Carlos Fernández Francés](#).

Actualmente existen leyes de manejo detalladas que definen quién es responsable en cada caso específico junto con las autoridades (tribunales) correspondientes que resuelven los conflictos de responsabilidad. Con los sistemas de justicia actuales, se necesitarían nuevas leyes sobre la responsabilidad de estos vehículos, junto con definiciones claras de quién debe asumir las consecuencias de las decisiones tomadas por las "máquinas". Sería difícil para los consumidores o las compañías de seguros o los sistemas de compensación (que en última instancia son conductores humanos) aceptar esta responsabilidad. Se deben crear estructuras de protección de responsabilidad para que el sector se desarrolle. Otro aspecto a considerar es proteger las decisiones que toma el vehículo. Hace unos días, un par de autoproclamados piratas informáticos prácticamente pudieron tomar el control total de un Jeep Cherokee de forma remota. Estos piratas informáticos pudieron cortar la transmisión y el motor del vehículo, desactivar los frenos y operar los elementos eléctricos (limpiaparabrisas, ventanas, radio, aire acondicionado, etc.). Afortunadamente, el conductor había sido advertido y pudo reaccionar a estos ataques, que se llevaron a cabo accediendo a los sistemas del vehículo a través de su conexión 3G. No hay duda de que los automóviles sin conductor deben estar conectados a su entorno y a Internet, ya que deben compartir información continuamente. Dejando de lado las

malas intenciones de Skynet u otros posibles conflictos de ciencia ficción, hoy en día existen grupos y organizaciones en el mundo que podrían usar fallas de seguridad en la programación de vehículos para cometer delitos. La prevención del uso inapropiado de estos vehículos por parte de terceros es otra barrera que los ingenieros que desarrollan esta tecnología deben abordar.