

Los coches con volante ¿relegados a la carretera cantonal?

Autor(en): **Fumagalli, Antonio**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero**

Band (Jahr): **44 (2017)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-908709>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Los coches con volante ¿relegados a la carretera cantonal?

Una idea controvertida de la Oficina Federal de Carreteras: a partir del año 2040, sólo los vehículos totalmente automatizados estarían autorizados a circular en determinados tramos de autopista.

ANTONIO FUMAGALLI

Cuando los primeros automóviles hicieron su aparición en las carreteras suizas a fines del siglo XIX, no todos los vieron con buenos ojos. Muchos temían que estos nuevos medios de transporte pusieran en peligro no sólo a los peatones, sino también al sector tradicional de carga y carruajes. La reacción más vehemente ocurrió en el cantón de los Grisons, donde en 1900 se prohibió de un plumazo la circulación de cualquier automóvil. No fue sino en 1925, diez referéndums más tarde, cuando se derogó esta prohibición.

Actualmente, el mundo se encuentra de nuevo ante un desarrollo tecnológico que cambiará profundamente el sistema de transporte. La palabra clave es la conducción autónoma. Para no tomar de nuevo por sorpresa a la población, como ocurrió antaño, la Oficina Federal de Carreteras (Astra) ya ha empezado a allanar el camino: tiene al respecto unas ideas muy avanzadas, como se desprende de su “Orientación estratégica” para el año 2040, que ha sido actualizada recientemente: “Mientras que en determinados tramos carreteros y a determinadas horas sólo podrán circular vehículos totalmente automatizados, en otros podrán hacerlo vehículos con y sin volante”.

Todavía no se trata de un proyecto de ley

Pero ¿cómo se imaginan las cosas en la Oficina Federal? Cuando dentro de unos veinte años los automovilistas que prefieran conducir sus coches anticuados deseen viajar de Zúrich a Berna, ¿se verán obligados a circular a paso de tortuga por las carreteras cantonales? Astra subraya que el documento es una simple propuesta tentativa, no un proyecto concreto. Todavía no existe ningún proyecto de ley que pudiera cerrar tramos de carreteras a los automóviles no autónomos. “Actualmente nos centramos en la concesión de autorizaciones especiales para vehículos autónomos”, dice el portavoz encargado del contacto con los medios de comunicación, Thomas Rohrbach, haciendo referencia a proyectos como el autobús autónomo Olli en Zug o el automóvil postal autónomo en Sion.

En una entrevista publicada por el periódico *Schweiz am Sonntag*, la Ministra de Transporte, Doris Leuthard, se pronunció ya hace dos años a favor de tramos de prueba para la conducción autónoma. Por su parte, el Director de Astra, Jürg Röthlisberger, declaró que esto podría materializarse en dos o tres años; un servicio regular podría inaugurarse en ocho años. Son básicamente cuestiones de índole legal, en particular la responsabilidad civil en caso de accidente, las que explican estos largos plazos. Una moción del Consejero Nacional Thierry Burkart (PLR/Argovia), en la que exige mayor flexibilidad legislativa en vista de los desarrollos tecnológicos, se transmitió en junio al Segundo Consejo.

Los tramos carreteros “de uso exclusivo”, tal como se esbozan en la Visión 2040 de Astra, van todavía más lejos. Para la Oficina Federal, se trataría de “carreteras de alta tecnología, con sentidos de circulación separa-

dos, sin cruces ni posibilidad de pararse”. Dicho de otro modo, carreteras nacionales con relativamente pocos puntos de acceso, “como podría ser el caso de la A1 entre Estavayer e Yverdon”, señala Thomas Rohrbach, “o la A9 en el Valais –y ¿por qué no un túnel largo como el Gotardo?–”

Vehículos compartidos

Quienes quisieran circular por esos tramos carreteros con sus vehículos antiguos, de conducción manual, tendrían que vérselas con algunos inconvenientes. Astra, sin embargo, afirma que en el año 2040 gran parte del parque vehicular contará con las características necesarias para la conducción autónoma y que nadie se verá obligado a desistir de viajes rápidos, ya que varias personas podrán compartir un automóvil autónomo pagando la cuota correspondiente. “De hecho, nadie tendrá ya que poseer un automóvil propio, sino que podrá compartir uno”, dice Rohrbach.



Automóviles totalmente automatizados en las carreteras suizas: ¿un modelo futurista o una idea disparatada? (En la foto: un automóvil autónomo de Google).

Fotografía Keystone

Las intenciones de la Oficina Federal no se reciben con entusiasmo en todas partes. “De momento, esto no es más que un conjunto de ideas disparatadas de funcionarios públicos”, comenta François Launaz, Presidente del Club Automovilístico *Auto Schweiz*. No puede ser que se discrimine a determinados usuarios de la carretera. Además, todavía no está claro cómo se controlaría un “sistema biclasista” con tales características. Manfred Wellauer, de la Asociación Profesional Suiza del Automóvil, considera que los plazos son demasiado optimistas: “Si tenemos en cuenta la antigüedad promedio de nuestro parque automovilístico, que oscila entre los ocho y diez años, esto significaría que a partir de 2030 se venderían, principalmente, vehículos totalmente automatizados. No creo que eso sea realista”.

Para el sector automotriz, los vehículos autónomos son a la vez una bendición y una maldición: mientras que los mecatrónicos tendrán que mantener cada vez más componentes electrónicos, los talleres que reparan las carrocerías podrían quedarse sin trabajo, puesto que casi no se producirían ya accidentes.

ANTONIO FUMAGALLI ES REDACTOR NACIONAL DEL PERIÓDICO “AARGAUER ZEITUNG”.