



## Nota de Prensa

### **El coche autónomo y la siniestralidad cero, objetivos alcanzables según el Director General de Tráfico**

- **Gregorio Serrano, director general de tráfico, ha participado en el Foro ABC sobre Tecnología y Seguridad Vial, en su primer acto público al frente del departamento**

**Madrid, 01 de diciembre de 2016.-** El coche autónomo y la siniestralidad cero son dos objetivos de la DGT, según ha reconocido el Director General de este organismo en el Foro ABC sobre Tecnología y Seguridad Vial, organizado en colaboración con PONS Seguridad Vial y con el patrocinio de BOSCH. Este ha sido el primer acto público tras su nombramiento.

Según **Gregorio Serrano**, “el mundo de la automoción está íntimamente relacionado con la innovación tecnológica, y España, como potencia automovilística, es puntera en esta materia”. Precisamente esta tecnología está ayudando hoy en día en materia de seguridad vial. En conectividad se están dando “los primeros pasos con navegación asistida”, y en una siguiente fase “se llegará a recibir mensajes personalizados en nuestro vehículo, como si se tratase de un copiloto virtual”.

Serrano ha señalado que el vehículo autónomo podría ser una realidad en 2025 “haciendo una media entre quienes son más optimistas y quienes tiene previsiones más conservadoras”. De cara a este futuro, tanto las administraciones como los profesionales, las autoescuelas, las industrias y las tecnologías “tenemos que estar preparados para que cuando nos aborde y arrastre, lo tengamos organizado, por eso, desde la DGT ya estamos trabajando profundamente”.

El máximo responsable de la DGT ha reconocido que hoy en día “el coche autónomo suscita muchos temores y la gente lo ve expectante y un poco asustada por aquello de soltar el volante”, pero “si analizamos lo que ha cambiado nuestra vida respecto a hace 20 años, no tiene nada que ver con la actualidad, por tanto todos percibimos que el vehículo autónomo va a llegar”. Es más, ya es habitual que “un coche puede aparcar solo y existen sistemas que impiden invadir el carril contrario”.

Las ayudas a la conducción presentes y futuras, la educación y prevención vial, y su relación con las administraciones, los conductores, la industria y los fabricantes e investigadores, han centrado el debate posterior, moderado por **José Ramón Alonso**, subdirector de ABC, y que contó con la participación de **Aránzazu García**, directora del área de Industria y Medio Ambiente de ANFAC; **Shara Martín**, directora general de PONS Seguridad Vial; **Jaime Moreno**, subdirector de Gestión de la Movilidad de la DGT y **Ricardo Olalla**, director de *Mobility Solutions* para el grupo BOSCH en España.

Todos los ponentes han coincidido al destacar la importancia de la tecnología a la hora de lograr una disminución en la siniestralidad en carretera, con el objetivo de “cero accidentes y cero muertes”. A ello va a ayudar la llegada del coche autónomo, en sus diferentes fases. En la actualidad ya se encuentran en circulación vehículos autónomos en fase tres, es decir, capaces de tomar el control del vehículo en determinadas circunstancias, como a la hora de aparcar, circular en un atasco o por autopista.

La tecnología ya existe, y poco a poco se va a lograr la implantación de sistemas de ayuda y asistencia a la conducción hasta llegar a la fase cinco, en la que el vehículo va a ser capaz de moverse de forma completamente autónoma.

Según **Shara Martín** “la sociedad está predispuesta al coche autónomo, pero no nos precipitemos, todavía queda mucho trabajo”. Para la directora general de PONS Seguridad Vial uno de los retos que tenemos por delante es que “cuando entremos en un vehículo no nos distraigamos con tanta tecnología”. En este sentido apuntó que “vamos a necesitar mucha más formación continua para que el conductor no solo sepa manejar el automóvil, ya que también va a tener que aprender a manejar toda esa nueva tecnología”.

Para el subdirector de Movilidad de la DGT, **Jaime Moreno**, “en la actualidad no somos conscientes de la existencia de muchos sistemas de seguridad hasta que actúan”, y la conducción autónoma no es más que “una suma de todos esos nuevos sistemas”. En la actualidad muchos sistemas de seguridad obligatorios en los automóviles modernos, en su inicio eran opcionales. De cara al futuro Moreno cree que “el cambio del vehículo tradicional al autónomo podría equipararse con el paso del coche de caballos al de combustión”. Pero tampoco se puede forzar la situación ya que, si se impone la obligatoriedad de determinados elementos tecnológicos, esto podría implicar un aumento de coste inasumible por parte de la sociedad, con lo que el objetivo de modernizar el parque automovilístico podría no llegar a cumplirse. Al final, ha asegurado, “podríamos tener dos situaciones muy disociadas, con un parque muy antiguo e inseguro, y un parque muy moderno y tecnológico”.

En el proceso que lleva hasta el coche autónomo y conectado, necesariamente va a haber una convivencia entre vehículos modernos y vehículos más veteranos. Desde BOSCH, **Ricardo Olalla** cree que no va a haber una incompatibilidad entre ambos, ya que “el coche autónomo tendrá que ser capaz por sí mismo de detectar el entorno que le rodea, ya sea un coche no conectado o un peatón”. Pero esto no significa que en materia de conectividad no se tengan que producir avances, como la necesidad de que “el coche se conecte con la vía y con otros coches”. Para ello también serán necesarios mapas con un gran nivel de precisión y la estandarización de los mismos para que puedan ser utilizados por las diferentes tecnologías existentes.

Una opinión que comparte **Aránzazu García**, para quien “el coche autónomo tiene que tener la capacidad de actuar por sí solo, sin necesidad de comunicarse con otros”. La Directora del Área Industria y Medio Ambiente de Anfac cree que “la fiscalidad para el automóvil en España está altísima”, por lo que esta organización defiende que “se bonifique de alguna manera al vehículo nuevo, menos contaminante, más eficiente y seguro”.