



El tercer camión que se vio implicado en el choque llevaba paquetería. FOTO: JOAN REVILLAS



Uno de los camiones implicados cayó por un terraplén. FOTO: JOAN REVILLAS

miones de clase 8, capaces de circular sin intervención humana a bordo. El sistema combina cámaras, radares y el sensor LiDAR FirstLight, que detecta obstáculos a 500 metros. Estos camiones pueden mantener velocidades de hasta 120 km/h en trayectos de unos 320 kilómetros.

Antes de su lanzamiento comercial, los vehículos de Aurora completaron más de tres millones de millas (unos 4,8 millones de kilómetros) de conducción autónoma recorridas bajo supervi-

sión y 10.000 entregas reales con clientes como Uber Freight.

Aurora ya planea extender su servicio a las ciudades de El Paso (Texas) y Phoenix (Arizona), antes de 2026, y colabora con fabricantes como Volvo y Paccar para producir camiones autónomos en serie a partir de 2027.

Aunque Texas permite la circulación sin conductor, expertos han advertido sobre la necesidad de más transparencia en los datos de seguridad. Aurora, por su parte, ha publicado un informe

en el que detalla su enfoque en ingeniería, ciberseguridad y gestión de riesgos, cumpliendo con las directrices de la NHTSA, la Administración de Seguridad del Tráfico en las Carreteras de los EE. UU.

Debate abierto en Europa

El desarrollo de esta tecnología plantea un debate también en Europa: si la conducción autónoma puede convertirse en una herramienta para reducir la siniestralidad, especialmente en tramos

conflictivos como el de la AP-7 a su paso por las comarcas de Tarragona, donde la concentración de camiones y la complicada orografía aumentan el riesgo de accidente.

Por ahora, las autoridades españolas se centran en mejorar la gestión del tráfico y reforzar las medidas de seguridad en la carretera, pero cobra cada vez más fuerza la idea de que la automatización del transporte pesado

Europa debate si los vehículos autónomos pueden reducir la siniestralidad

podría, en el futuro, ofrecer una alternativa complementaria para minimizar errores humanos y optimizar las rutas logísticas.

El primero de los camioneros muertos en la AP-7 a su paso por Tarragona se registró en febrero, en el término de Vandellòs i l'Hospitalet. Un camión volcó en el kilómetro 290 y el conductor quedó atrapado en la cabina, donde murió.

El segundo accidente mortal fue un atropello en Reus. Un camionero fuera del vehículo fue arrollado por otro, de madrugada, en el kilómetro 254 de la vía rápida. El tráiler estaba aparcado en el arcén, posiblemente por una avería, y el chófer que salía de la cabina de su vehículo, no se percató de la llegada del otro tráiler.

EN 2022 Parchear la problemática

Las alertas por la alta siniestralidad en la autopista AP-7 a su paso por las comarcas de Tarragona y Terres de l'Ebre no es nueva. En 2022, el Servei Català de Trànsit y el entonces Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana acordaron una serie de medidas para disminuir los accidentes después de la liberalización de los peajes, que comportó un aumento del 30% de tráfico. La solución que pusieron en marcha fue la reducción de la velocidad máxima —entre L'Ampolla y L'Ametlla de Mar— y la instalación de radares de tramo.

Pero tanto desde la Federación Empresarial d'Autotransport de Tarragona (FEAT) como desde las Terres de l'Ebre y los usuarios ya vaticinaban que las medidas no darían resultado, como así se ha demostrado.

Al parecer, la solución pasaría por la construcción de un tercer carril por sentido. En septiembre de 2023, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana formalizó por 3,4 millones el contrato de redacción del proyecto para la ampliación a tercer carril de 38,3 kilómetros, entre L'Hospitalet y Amposta. Y aquí se ha quedado el tema.

CIRQUE DU SOLEIL

TARRAGONA

TARRACO ARENA 18-21 DICIEMBRE

CIRQUEDUSOLEIL.COM TICKETS.TARRACOARENA.COM

ENTRADAS YA

DISPONIBLES