



OPINIÓN

DESPUÉS DE LA PANDEMIA

Madrid y el momento del coche autónomo**Enrique Dans**

Publicada 10 junio 2026 02:21h

Madrid está a punto de vivir algo que muy pocas ciudades del mundo han experimentado: **coches sin conductor circulando por calles reales**, con tráfico real y pasajeros reales. No en un circuito cerrado, no en un campus tecnológico, no en una demostración cuidadosamente controlada para la prensa. En Madrid. Conviene decirlo claramente desde el principio: esto es una noticia extraordinaria.

Uber, Cabify y Bolt preparan el despliegue de servicios de movilidad autónoma en la Comunidad de Madrid. Uber ya ha anunciado pruebas comerciales junto a WeRide, y sigue reforzando su apuesta con inversiones millonarias en compañías del sector. La noticia no es que vayan a circular coches autónomos.

La noticia es que Madrid puede convertirse en una de las primeras grandes ciudades europeas que deje de hablar del coche autónomo como promesa para empezar a integrarlo como parte de su sistema de movilidad real.

Lo que hace diferente el caso español es el vector de entrada. **En Phoenix o San Francisco, la autonomía llegó de la mano de gigantes tecnológicos como Waymo**, nacida dentro de Google. Aquí llegará a través de plataformas que millones de personas ya usan a diario.

No habrá que comprar un coche nuevo, ni instalar una aplicación diferente, ni tomar ninguna gran decisión tecnológica. **Pedirás un Cabify, un Uber o un Bolt, y un día descubrirás que no hay conductor. Así de sencillo. Así de radical.**

España reúne condiciones muy favorables: clima benigno, ciudades densas pero manejables, alta adopción de VTC y una infraestructura urbana razonablemente moderna

Ese detalle importa más de lo que parece. Muchas innovaciones fracasan porque exigen cambios bruscos en los hábitos de los usuarios.

Aquí ocurre exactamente lo contrario: **la transición es casi invisible.** Y cuando

una tecnología se vuelve invisible para el usuario, suele ser porque está lista para escalar.

España reúne condiciones muy favorables: clima benigno, ciudades densas pero manejables, alta adopción de VTC y una infraestructura urbana razonablemente moderna. El marco regulatorio europeo, habitualmente acusado de llegar tarde a todas las revoluciones tecnológicas, empieza esta vez a ofrecer una base jurídica que permite avanzar con cierta seguridad.

No sin supervisión, no sin reglas claras sobre responsabilidad. Pero ese es exactamente el debate que deberíamos estar teniendo: no si debemos permitir la tecnología, sino cómo integrarla para que aporte valor real a la ciudad.

Un coche autónomo no es solo un taxi sin conductor. **Es también una plataforma móvil de captura de información.** Sus sensores registran el estado de las calles, incidencias, obras, patrones de tráfico, puntos de riesgo.

Los vehículos autónomos operan comercialmente en varias ciudades del mundo y empiezan a llamar a la puerta de las europeas

Bien gestionadas, estas flotas pueden convertirse en una fuente extraordinaria de inteligencia urbana. La pregunta relevante no es únicamente quién presta el servicio, sino qué obtiene la ciudad a cambio de permitirlo.

Ahí está la oportunidad singular de Madrid. Puede limitarse a contemplar esto como una nueva batalla entre taxis, VTC y reguladores, o puede entender que estamos ante algo mucho más profundo: cuando desaparece el conductor, cambian los costes, la utilización de los vehículos, la necesidad de aparcamiento y la propia lógica de la movilidad urbana. Seguir analizando esta transformación con las categorías de siempre equivale a intentar comprender internet con la regulación del fax.

Conviene también evitar otro error habitual: convertir cualquier avance tecnológico en una discusión centrada exclusivamente en la destrucción de empleo. Evidentemente habrá impactos laborales a medio plazo, como los ha habido en

todas las grandes transformaciones tecnológicas.

Pero retrasar la innovación no protege a nadie. Lo único que consigue es que otros aprendan antes, acumulen experiencia y desarrollen ventajas competitivas mientras nosotros observamos desde la barrera.

La verdadera cuestión es si queremos que Madrid participe activamente en el aprendizaje de esta tecnología, o si preferimos esperar a que las soluciones lleguen completamente diseñadas desde otros mercados.

Las ciudades que experimentan adquieren conocimiento. Las que esperan se convierten en consumidoras pasivas de decisiones tomadas por otros.

Por primera vez en mucho tiempo, Europa parece tener la posibilidad de no quedarse completamente atrás. El desarrollo normativo comunitario en torno a los sistemas de conducción automatizada todavía está lejos de ser perfecto, pero ya no hablamos de una tecnología hipotética. Los vehículos autónomos operan comercialmente en varias ciudades del mundo y empiezan a llamar a la puerta de las europeas.

Surgirán problemas. Habrá errores, incidentes y titulares alarmistas. Ocurre con cualquier tecnología que altera rutinas establecidas. Pero la diferencia entre una ciudad avanzada y una ciudad temerosa no está en evitar cualquier riesgo, sino en aprender a gestionarlo.

Madrid tiene ahora la oportunidad de incorporarse a un club muy reducido de ciudades que ya no especulan sobre la movilidad autónoma, sino que empiezan a vivirla. San Francisco lo tiene. Phoenix lo tiene. Varias ciudades chinas también.

Si todo sigue su curso, **pronto Madrid estará en esa lista.** Y eso no es un problema al que enfrentarse. Es una ventaja que construir....

******Enrique Dans es profesor de Innovación en IE University.***