



El platooning ahorraría 400 millones de euros anuales al transporte internacional español

El sector del transporte y sus clientes tienen depositadas grandes esperanzas en los vehículos autónomos para afrontar dos desafíos: ganar eficiencia y aumentar su sostenibilidad. El camino hasta lograr un grado elevado de automatización de vehículos es aún largo, pero se pueden usar soluciones intermedias como el platooning, que está realizando cada día más pruebas en entornos reales. El uso generalizado de este tipo de sistemas por parte del 65% de los vehículos españoles con autorización para transportar en la UE permitiría a las empresas del sector un ahorro aproximado de 400 millones de euros anuales en combustible.

El transporte por carretera, especialmente el internacional, se encuentra inmerso en una situación compleja ante la necesidad de disminuir sus emisiones y mantener las fortalezas que le han convertido en el modo predominante para apoyar la competitividad de economías como la europea. Para lograrlo, existen diversas

opciones, desde el short sea shipping, el trasvase de carga al tren en sus distintas fórmulas (entre ellas, las autopistas ferroviarias) hasta el aumento de pesos y dimensiones o el platooning. El potencial de este último pocas veces se ha cuantificado en el caso de su impacto en España.

En términos generales, aunque algunas pruebas reales han constatado disminuciones porcentuales inferiores, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) sostiene que el ahorro resultante de estos convoyes de vehículos pesados es del 10% en términos de reducción de consumo de combustible y de emisiones. Según cálculos realizados a partir de los costes anuales de un vehículo español articulado de carga general en transporte internacional aplicando dicho porcentaje, se produciría una disminución aproximada de 5.343 euros en gasto de combustible y consumo de disolución de urea. Si se relaciona dicha cifra con los 116.402 vehículos españoles autorizados a realizar transporte internacional en la UE, arroja un potencial ahorro superior a los 600 millones de euros anuales.

Sin embargo, resulta poco realista pensar que el 100% de la flota española de transporte internacional pueda utilizar el platooning en sus operaciones, según han reconocido algunas fuentes a esta publicación. En el peor de los casos analizados, que sería su utilización por el 25% de los camiones españoles autorizados para transporte internacional de mercancías por carretera en la Unión Europea, la reducción de costes ascendería a 155 millones de euros al año.

Más del 50% de los expertos consultados por el Foro Internacional del Transporte (International Transport Forum, ITF) considera que la utilización de estos convoyes de camiones guiados será generalizada en 2030. Para la llegada de los vehículos autónomos, sus previsiones se alargan hasta 2050. A pesar de que el platooning

constituye un paso previo para alcanzar una automatización mayor del transporte por carretera y de sus ventajas respecto al sistema tradicional, existen limitaciones, alguna de tipo técnico y otras políticas.

Respecto a los obstáculos técnicos, el platooning cobra sentido en el transporte internacional por carretera, por la distancia recorrida y el uso de autopistas, pero es un sistema imposible de aplicar en otras vías y debe estudiarse con detenimiento la relación de estos vehículos con su entorno al no disponer todavía de un abanico de sensores completo, han explicado diversos expertos. Por otro lado, algunas fuentes han recordado que en el caso de su implantación en los vehículos españoles no parece que países como Francia estén dispuestos a facilitar el paso de estas caravanas guiadas de vehículos pesados, porque su estrategia en los últimos años se ha centrado en buscarles otras alternativas para sacarlos de las carreteras.