

## **El platooning será positivo para la sostenibilidad y la escasez de conductores, según la Fundación Corell**

**El estudio "Impacto del transporte de mercancías mediante Platooning en vías de alta capacidad", galardonado en el último premio José M<sup>a</sup> Huch de la Fundación Corell, predice las ventajas de este sistema, pero condicionadas a fuertes inversiones en infraestructuras**

La automatización de los vehículos es uno de los temas más investigados en referencia al desarrollo del transporte y movilidad por carretera, en la búsqueda de un transporte más seguro y sostenible. Sin embargo, aún son muchas las dudas en torno a este concepto, a pesar de que este tipo de sistemas, podrían contribuir a la sostenibilidad, a través de la reducción de emisiones y al problema de escasez de conductores en el sector, además de la seguridad vial, según se concluye en el estudio "Impacto del transporte de mercancías mediante Platooning en vías de alta capacidad", galardonado en la última edición del premio José M<sup>a</sup> Huch de la Fundación Corell.

El incremento del volumen del transporte por carretera debido a la creciente necesidad de movilidad de los ciudadanos, unido al mayor transporte de mercancías como consecuencia de la globalización del comercio internacional supone una congestión de las infraestructuras viarias y un aumento del consumo de energía, lo que conlleva a problemas sociales y medioambientales.

La energía final consumida por el sector del transporte y la movilidad se ha ido minimizando considerablemente a lo largo de los años debido a los motores optimizados, el uso de biocombustibles, los vehículos híbridos, etc. Sin embargo, esto no resulta suficiente para conseguir los objetivos del Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea de 2011, que marca como objetivo una reducción del 60% para 2050.

Por otro lado, existe una constante preocupación por reducir los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico, que en un 90% se deben a fallos humanos. Además, en el caso del transporte profesional, existe el problema de escasez de conductores, ampliamente expuesto por el sector. Estas circunstancias hacen crecer el interés en la búsqueda de conducciones automatizadas.

Sin embargo, para que los vehículos pesados guiados puedan circular por la red de alta capacidad es necesario realizar importantes modificaciones en las infraestructuras existentes, ya que su incorporación influirá de forma clara en el comportamiento del tráfico.

Los carriles de cambio de velocidad, por ejemplo, tanto de aceleración como deceleración, son puntos críticos donde la interacción del convoy de vehículos pesados con el resto de los vehículos requeriría prolongar estos carriles. En zonas con una alta densidad de enlaces, como las áreas metropolitanas, sería necesario diseñar vías colectores-distribuidores, que permitan independizar del tronco principal los tramos de conflicto que se originan entre conexiones consecutivas próximas, de ramales de enlace. En itinerarios con una alta intensidad de tráfico pesado guiado se debería recurrir a plataformas o

carriles de uso reservado. Cuando se trate de la incorporación de vehículos pesados guiados desde los ramales a la calzada se necesitaría una longitud mayor de carril de aceleración.

Según el estudio premiado por la Fundación Corell, el nivel de servicio y la capacidad de las autovías y autopistas mejorarían con la implantación de los vehículos pesados guiados, al ocupar estos una menor longitud de un tramo de carretera, gracias a los sistemas disponibles que permiten reducir la distancia entre vehículos de forma notable. Sin embargo, la circulación de estos vehículos generará el inconveniente de que las maniobras de adelantamiento se demorarán, en especial las realizadas por vehículos pesados, afectando a la velocidad de operación y al nivel de servicio.

La presencia de vehículos guiados, que tienen una ocupación superior de la calzada, requerirá anticipar las maniobras. Será necesario modificar la señalización fija y variable de la carretera, anticipando la señalización de tal forma que se advierta con mayor antelación de los distintos elementos de la vía. También será necesario duplicar las señales en ambos márgenes de la carretera debido a que la proximidad entre los camiones guiados empeorará las condiciones de visibilidad de las señales dispuestas en margen derecha. Es crucial que el propio convoy de vehículos pesados disponga de señalización móvil, acoplada al último vehículo, advirtiendo al resto de usuarios de su presencia y sus características.

La singularidad de los vehículos pesados guiados requerirá para su incorporación a la red de carreteras revisar la legislación de tráfico, de tal forma que se incorporen recomendaciones o exigencias en las maniobras de circulación cuando por la vía también circulen pelotones de camiones guiados. En particular, será interesante regular los adelantamientos a realizar por otros vehículos pesados a un convoy de vehículos pesados y la posibilidad de adelantamiento de un pelotón de vehículos a otro pelotón u otros vehículos. Todo ello en función de la tipología de la vía, el número de carriles, la existencia de carriles de adelantamiento o la presencia de enlaces en el entorno, entre otros condicionantes.

Una gran aportación de la utilización de vehículos guiados al sector de la carretera es la influencia que tiene sobre la seguridad vial la reducción del fallo humano, que es una de las principales causas de accidente. Esta aportación es mucho más sensible cuando se trata de vehículos pesados. El estudio llega a la conclusión de que se reduciría, en función del porcentaje del parque móvil de vehículos pesados guiados, pudiendo evitar hasta un 50% de los accidentes en que interviene un vehículo pesado.

Las inversiones asociadas a este tráfico, que deberán ser importantes, generan, por otro lado, unos ahorros, por disminución del número de víctimas en accidentes, por el menor consumo de combustible de los vehículos y disminución de la contaminación.

En resumen, el transporte de mercancías por carretera mediante vehículos guiados, además de ser beneficioso para el sector transportes, mejorará las condiciones de circulación de las vías de alta capacidad si se adaptan las infraestructuras existentes.

**Datos de contacto:**

Noelia Perlacia

915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Finanzas](#) [Logística](#) [Recursos humanos](#) [Consumo](#) [Premios](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

---

**NotasdePrensa**

<https://www.notasdeprensa.es>