



Las automotrices europeas se juntaron para un prueba inédita

ETRUCKPLATOONING

## EXPERIENCIA PLATOONING

# Los beneficios de la caravana mágica

Seis marcas de camiones unieron sus esfuerzos para buscar un sistema de conducción en cadena más económico y seguro, con el apoyo de la Unión Europea; importantes reducciones en el consumo de combustible

Texto **Eduardo Pérez** Redacción Expotrade

La tecnología en favor de una conducción semiautomática se ha convertido en una de las apuestas más fuertes de las terminales automotrices para reducir consumo y mejorar la seguridad vial. A principios de abril pasado, convoyes de camiones interconectados con conducción cooperativa de seis marcas (*platooning*, o caravana) recorrieron las autopistas de varios países del norte de Europa para avanzar hacia la implementación de este sistema en 2025.

Por iniciativa del gobierno de los Países Bajos —que preside actualmente la Unión Europea— las compañías Scania, Volvo, Iveco, Man, Dafy Daimler Benz participaron de la primera *European Truck Platooning Challenge*, que llevó caravanas de cada una de esas marcas desde sus plantas de producción en distintos países hasta el puerto de Rotterdam, al que llegaron el pasado 6 de abril luego de varios días de circulación.

Scania tuvo el recorrido más largo y atravesó cuatro fronteras: partió desde Södertälje, al sur de Estocolmo, en Suecia; Volvo comen-

zó en ese mismo país, pero en Gotemburgo; Daimler la inició desde Stuttgart, y Man desde Munich, ambos en el sur de Alemania; Iveco salió de Bruselas, y DAF, desde Westerlo, las dos en Bélgica.

Según los impulsores de la iniciativa, el *platooning* hace que el transporte sea más rápido, más limpio y más seguro; economiza la capacidad de las carreteras; genera menor consumo y menos emisiones de CO<sub>2</sub>; mejora la seguridad vial al evitar las colisiones traseras, y la conducción es más descansada, por lo que los choferes son más productivos.

### Protagonistas

Los cinco países involucrados fueron Suecia, Dinamarca, Alemania, Bélgica y los Países Bajos, cuyas autoridades viales intercambian puntos de vista para generar la prueba, incluyendo la evaluación de las solicitudes de exenciones legales, para armonizar los detalles de la circulación de los camiones.

Un beneficio adicional es que durante la circulación en cadena, los camiones enlazados no se pasan unos a otros, con lo cual

los demás usuarios de la vía se benefician de un aumento asociado de la capacidad de las carreteras y se reduce el riesgo de atascos.

“En el caso de Scania fueron utilizados los Streamline R410 con configuración 4x2; equipados con radar y un sistema de cámaras que les permite mantener cortas distancias de forma autónoma. Con una comunicación mejorada, los vehículos de la caravana pueden mantener una distancia ajustada pero segura entre ellos, que puede ser como mínimo de 10 metros; gracias al uso avanzado de tecnología que los tiene conectados entre ellos, con un software avanzado que regula la distancia”, explicó Guillermo Hughes, gerente de Ingeniería de Ventas de la empresa en la Argentina.

### Hasta 40%

Según el directivo, “un camión que va a 80 kilómetros por hora seguido por dos vehículos a diez metros de distancia beneficia hasta 40% la resistencia al flujo del aire. Incluso el vehículo que lidera la caravana toma ventajas de este fenómeno, porque se beneficia de la reducción

de los efectos aerodinámicos adversos, que se logra por los cortos espacios entre ellos”.

“En el caso de los transportistas argentinos, el combustible constituye aproximadamente 40% de los costos operativos de la empresa. Por eso, las reducciones en los costos de esta índole que pueden lograrse mediante la aplicación de las caravanas de camiones son potencialmente significativas”, sostuvo Hughes.

Destacó que si bien el proyecto “todavía está en etapas experimentales en Europa, los resultados fueron sumamente alentadores; sin embargo, habrá que profundizar esta tecnología para tener mejoras permanentes y sustanciales. Todo desarrollo que beneficie la rentabilidad del cliente y reduzca los niveles de emisiones nocivas al medio ambiente es un proyecto de interés para Scania”.

### Una buena recepción

“Cuando los camiones pueden rodar muy cerca, uno atrás de otro, se favorece la economía de combustible, por la menor resistencia aerodinámica. Esta resistencia puede representar hasta 25% del consumo total de combustible de un camión, por lo tanto, cuanto más cerca están los camiones entre sí, menor es el efecto de resistencia al aire y mayor el potencial de ahorro de combustible. Utilizando tecnología inalámbrica, los camiones pueden manejarse con solamente un segundo de distancia entre sí en un mismo pelotón”, indicaron desde Volvo.

A través de la comunicación que mantienen entre sí, los camiones aceleran y frenan al mismo tiempo. “Lo increíble es que el tiempo de reacción para frenar de un camión en una caravana se reduce a casi a cero, lo que mejora la seguridad y minimiza el efecto acordeón en caso de embotellamientos”, indicó Anders Kellström, director de la participación de Volvo en el proyecto.

En la empresa hicieron hincapié en que todavía no se podrán utilizar las ventajas del sistema en las rutas europeas dado que la legislación de varios países difiere en cuanto a la distancia mínima reglamentaria entre vehículos que circulan. Además, los vehículos debieron homologarse por separado en cada uno de los países por los que iban a circular. Por eso, el gobierno de los Países Bajos impulsó la prueba, para evaluar los cambios que se deberían hacer en la legislación del continente, para introducir estas caravanas en 2025.

Según Kellström “el *platooning* ofrece grandes ventajas, sobre todo para nuestros clientes. Sin embargo, la sociedad también se ve beneficiada por el menor consumo de combustible, menos emisiones y un sistema de transporte más eficiente”.

“Fue increíble ver la reacción de la gente. En Dinamarca había familias sentadas al borde de la ruta haciendo picnics para vernos pasar” recordó el ejecutivo y agregó: “Manejamos en un convoy por más de 1500 kilómetros en vías públicas y logramos mucha más experiencia, no sólo sobre la tecnología sino también sobre la cohabitación con el tránsito. Todo anduvo como fue planeado. Fue muy satisfactorio”, celebró.

Para el presidente de Iveco, Pierre Lahutte, la conclusión fue que “los fabricantes de camiones están preparados para lanzar esta tecnología, pero dependen de la cooperación de gobiernos e instituciones vinculadas con el mundo del transporte para que las mismas tengan el efecto deseado y se pueda continuar con su desarrollo” y sostuvo que la circulación en cadena “tiene el potencial para reducir las emisiones de dióxido de carbono hasta un 10 por ciento”. ●