



ANFAC destaca la oportunidad de desarrollar una nueva regulación para la conectividad y el vehículo autónomo en España

- ANFAC pone en marcha el *Informe sobre vehículo autónomo y conectado* que medirá anualmente el desarrollo de estas tecnologías de movilidad en España respecto a otros países del mundo.
- Los vehículos actuales tienen ya capacidad de niveles de autonomía muy superiores a los que la regulación actual permite utilizar, tal y como marca el Informe.
- El informe destaca a la seguridad como objetivo prioritario de las marcas en el desarrollo de la conectividad en todos sus vehículos.
- La red de carreteras española destaca a nivel mundial pero la inversión tecnológica y la mejora de las redes de conexión son aspectos relevantes que desarrollar para impulsar el entorno para el vehículo autónomo y conectado



Madrid, 28 de junio de 2022. La **Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)** lanza hoy el primer **Informe sobre Vehículo Autónomo y Conectado** con el objetivo de evaluar y medir el desarrollo del entorno y tecnologías de conectividad y autonomía en España respecto a otros países y orientar al sector sobre las necesidades que precisa y el ritmo que debe llevar.

Este informe supone un intento desde la Asociación de cubrir un hueco en las estadísticas actuales sobre movilidad, y de hecho no hay referentes consolidados en otros países de informes similares. Su puesta en marcha desde ANFAC pretende crear un marco común que permita evaluar de modo periódico si avanzamos en el mundo de la conectividad y autonomía y conocer nuestra posición relativa.

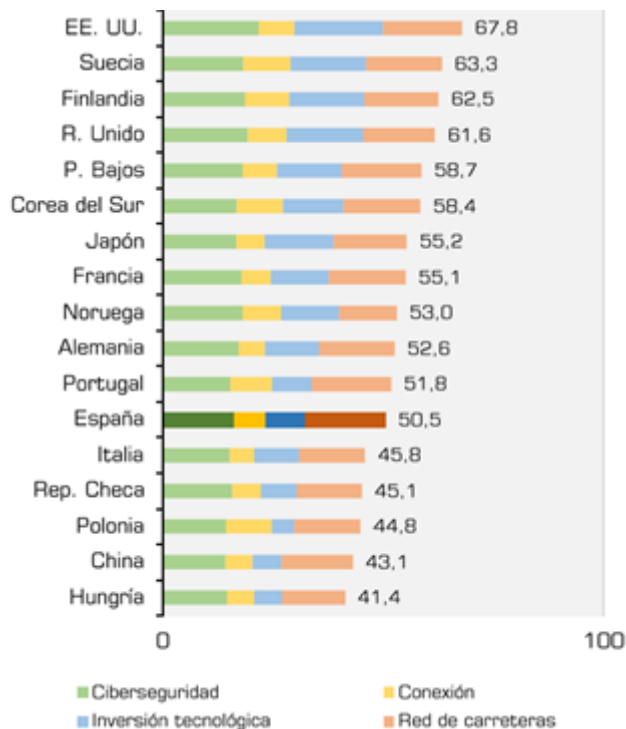
Con este Informe, desde la asociación se pretende impulsar una regulación específica en España que permita la entrada de tecnologías de conducción automatizada por encima de la actual, marcada con nivel SAE (Society of Automotive Engineers) o nivel de autonomía 2. Tal cual se refleja en el informe, actualmente, las marcas de automóviles tienen capacidad tanto en la oferta actual como en la entrada de nuevos vehículos en el mercado de niveles de conducción autónoma por encima de lo ahora permitido por la regulación. Por ello desde ANFAC se considera que actualmente estamos en el **momento oportuno para poner en marcha un reglamento específico que asiente las bases para la entrada y circulación de vehículos con niveles de autonomía 4 en las carreteras españolas durante este año**, tal y como ya realizan países de nuestro entorno como Francia o Alemania.

El informe, con carácter anual, consta de dos partes. Una primera de indicador de entorno y otra de análisis de la situación del vehículo autónomo y conectado en España.

El indicador de entorno tiene como objetivo comparar la situación de España respecto a otros países del mundo en aspectos relevantes que condicionan el desarrollo del Vehículo conectado (VC) y el Vehículo Autónomo (VA). Este se ha desarrollado a través de la última información pública disponible (a fecha de publicación de este documento) de una serie de indicadores internacionales, tales como el Global Cybersecurity Index, Huawei Global Connectivity Index, Speedtest y Global Competitiveness Report. El indicador global con base 100 se realiza a través de diferentes subindicadores que miden el nivel de ciberseguridad, conectividad, inversión tecnológica y calidad y conectividad de las carreteras.

En el indicador global se refleja la necesidad de mejorar el entorno y tecnologías existentes en España para el impulso del vehículo autónomo y conectado. **España, obtiene una valoración de 50,5 puntos sobre 100**, todavía lejos de los países líderes como EEUU (67,8 puntos), Suecia (63,3 puntos) o Finlandia (62,5 puntos). En este sentido en el Informe de ANFAC, España destaca a escala mundial por su nivel de red e infraestructuras de carreteras, pero con una amplia capacidad de mejora tanto en el ámbito de inversión en nuevas tecnologías (Inteligencia artificial, Internet de las cosas, tecnologías de la información), como en la propia infraestructura y calidad de las redes de conectividad.





En el indicador global se refleja la necesidad de mejorar el entorno y tecnologías existentes en España para el impulso del vehículo autónomo y conectado. **España, obtiene una valoración de 50,5 puntos sobre 100**, todavía lejos de los países líderes como EEUU (67,8 puntos), Suecia (63,3 puntos) o Finlandia (62,5 puntos). En este sentido en el Informe de ANFAC, España destaca a escala mundial por su nivel de red e infraestructuras de carreteras, pero con una amplia capacidad de mejora tanto en el ámbito de inversión en nuevas tecnologías (Inteligencia artificial, Internet de las cosas, tecnologías de la información), como en la propia infraestructura y calidad de las redes de conectividad.

VEHÍCULO AUTÓNOMO Y CONECTADO EN ESPAÑA

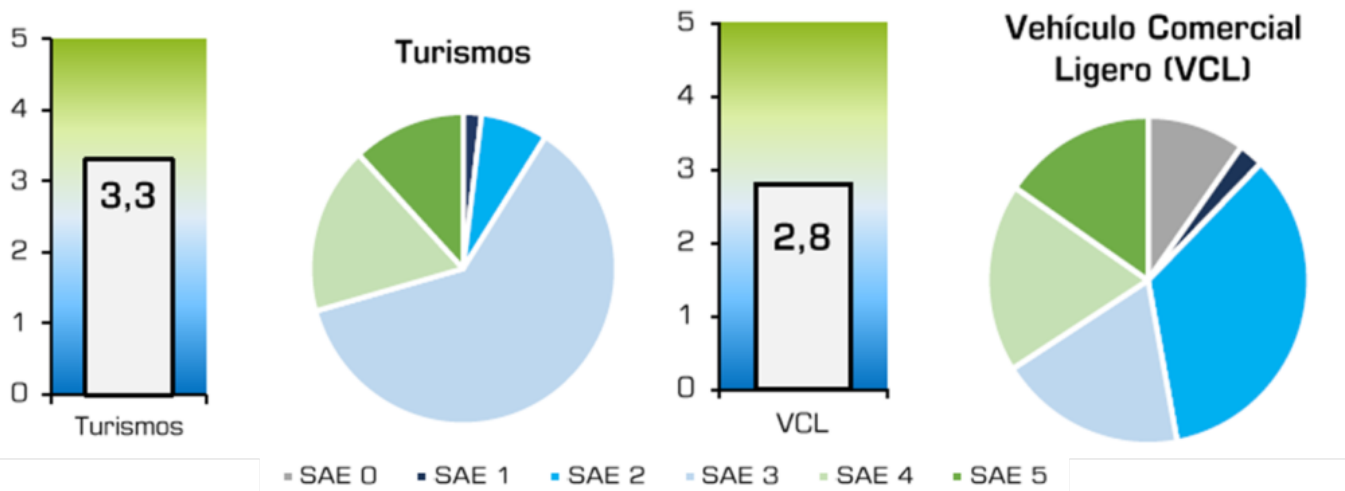
De igual manera, a través de cuestionarios realizados a las marcas asociadas a ANFAC se han abordado cuestiones que pretenden evaluar y medir el nivel de autonomía y conectividad.

Vehículo Autónomo

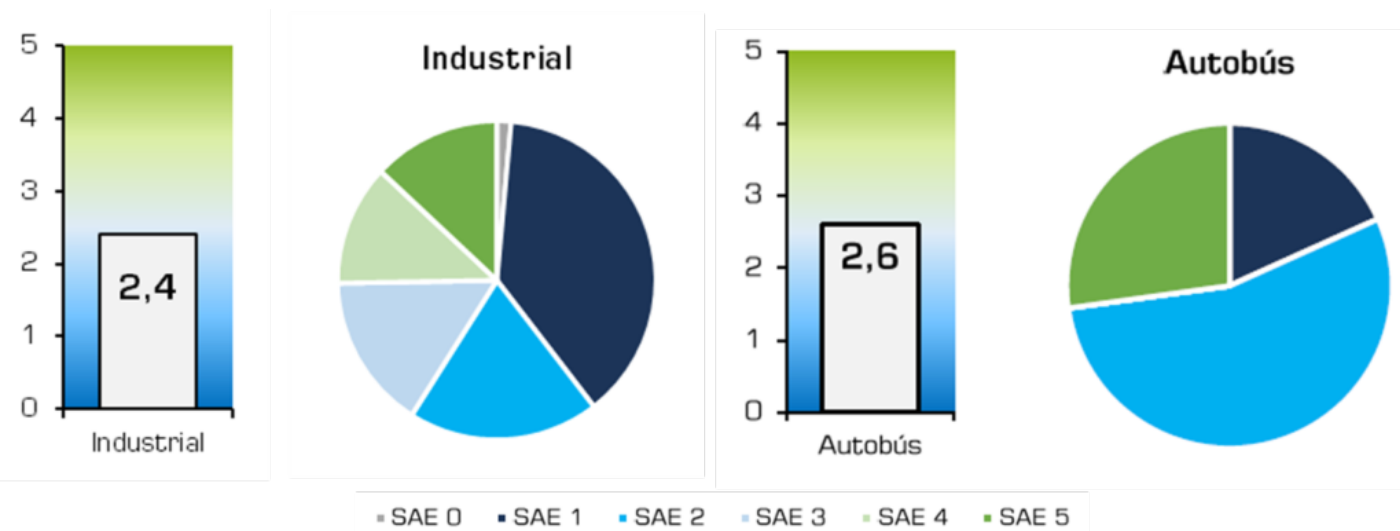
En este ámbito, para su análisis el informe tiene en cuenta tanto el nivel potencial de autonomía del mercado, que refleja el nivel medio al que podría llegar el mercado con la tecnología disponible por los fabricantes, como el nivel real de la oferta, a partir de las funciones de autonomía disponibles actualmente en el mercado.

Según el Informe elaborado por ANFAC, **la autonomía potencial del mercado de turismos** es la que se encuentra en un estado más avanzado, **con puntuaciones medias por encima de 3**.

Por su parte, los **comerciales ligeros** están levemente por debajo, situándose en el **nivel 2**, como tecnología de autonomía mayoritaria.



En cuanto a **vehículos pesados (vehículos industriales y autobuses)**, la penetración se encuentra en un nivel inferior de autonomía potencial que los vehículos ligeros. En este caso la media se sitúa por debajo de los 3 puntos, registrando puntuaciones de 2,9 y 2,6 puntos (sobre 5), respectivamente.



De todos modos, cabe destacar que, en todos los casos, turismos, vehículos ligeros o pesados, las marcas de automóviles ya cuentan con la tecnología necesaria para la fabricación de vehículos completamente autónomos (nivel 5).

Respecto a la **autonomía real de oferta**, actualmente, en España la Ley de Tráfico no permite circular a modelos con nivel 3 o superior. Como consecuencia, el grueso de los modelos ofertados en España para turismos cuenta mayormente con un nivel de autonomía 2, correspondiente al 62% de la oferta existente.

No obstante, el 23% de la oferta ya incluye la tecnología necesaria para poder funcionar con un nivel de autonomía 3 si la regulación lo permitiese. En estos casos está incorporada pero no activa. De igual manera, hay que destacar que el 27% de los modelos totales en oferta disponen de algunas funciones tecnológicas propias del nivel 3, como es el sistema automático de mantenimiento de carril (ALKS) o la combinación de un sistema de mantenimiento de carril junto con control de crucero adaptativo.

Para los **vehículos comerciales ligeros**, la oferta actual cuenta con vehículos de hasta un nivel 3 de autonomía, nivel que representa el 5% de los modelos. La mayor parte de los modelos de vehículos comerciales ligeros, cerca del 57% de la oferta, están disponibles bajo un nivel de autonomía 1. Dentro de las tecnologías de autonomía del vehículo, destaca el sistema avanzado de frenado de emergencia (AEB), disponible en el 73% de los casos analizados.

En cuanto al **vehículo industrial**, la mayoría de los modelos ofertados por las marcas en España se pueden comprar con un nivel 1 (85% de los modelos), aunque el 9% de la oferta ya incluye la tecnología necesaria para poder funcionar con un nivel de autonomía 3 si fuese posible.

En el caso de los **autobuses**, cerca del 25% de la oferta en mercado incorpora tecnología de autonomía de nivel 2. Pero en su mayoría, este tipo de vehículos aún se encuentra poco implementado, siendo el nivel 1 el más popular en la oferta al cubrir el 69% de los autobuses.

Vehículo conectado en España

Tal y como señala el *Informe del Vehículo Autónomo y Conectado de ANFAC* **la seguridad es la principal prioridad para los fabricantes en el desarrollo e inclusión de tecnología vinculada a la conectividad en sus vehículos.**

Para este apartado, se ha consultado a los asociados para determinar el nivel de importancia de los diferentes aspectos de la conectividad en los vehículos, según su funcionalidad y prioridad en materia de desarrollo e incorporación a estos.

Aunque todos los tipos de vehículos consideran la seguridad una prioridad, son los **turismos y comerciales ligeros** quienes lo destacan en primer lugar seguidos de otros aspectos como el control del vehículo, vinculado a la gestión de diferentes funciones de los vehículos mediante dispositivos externos, o el confort, relacionado con la incorporación de tecnologías de conectividad con el entorno o en tiempo real que mejoren la experiencia del usuario.

Por su parte, los **vehículos industriales y autobuses** mantienen la seguridad entre sus prioridades, pero en ambos es el mantenimiento y diagnóstico lo que se sitúa en primer lugar, dando una mayor relevancia a aquellas tecnologías vinculadas al aviso de averías o situación y estado de los diferentes componentes de los vehículos.



Tal y como destacó el **director general de ANFAC, José López-Tafall**, “los nuevos servicios vinculados a la conectividad y autonomía son una parte relevante del crecimiento del sector según nuestro Plan Automoción 2020-2040, pero es muy difícil saber si avanzamos correctamente si nos falta un referente contra el que medirnos. El ejercicio que hoy presentamos, elaborado por ANFAC, es complejo e innovador, pero forma parte de nuestro esfuerzo para que España, como gran productor a nivel mundial, no se quede descolgado en ámbitos tan fundamentales para la movilidad del futuro. Hemos elaborado una herramienta que nos permita conocer el estado real y potencial de la oferta disponible, y también aproximarnos a nuestra posición relativa respecto de otros países. Como sucede en la descarbonización, crear la movilidad conectada y autónoma del futuro exige la cooperación de fabricantes, administración, y órganos reguladores, y hay mucho que podemos impulsar ya conjuntamente. Para ANFAC, nuestro objetivo como país es contar con una normativa al nivel de Alemania y Francia, y este es un terreno en el que podemos empezar a competir desde el inicio y no con retraso”.

PDF adjunto 6112

Fecha: 28 junio, 2022 - 11:00

