

La revolución tecnológica ya es una realidad en el sector del transporte terrestre

Existe una necesidad de adaptación total de las infraestructuras, las normativas y todos los actores implicados en el transporte, para que la revolución tecnológica, ya en marcha, sea realmente eficaz

La Jornada de la Fundación Corell ‘Las nuevas tecnologías y su influencia en el modelo de negocio del transporte por carretera’, desarrollada en el Circuito del Jarama-RACE, ha puesto de manifiesto la importante evolución tecnológica que ya experimenta en la actualidad el transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías.

Sin embargo, esta revolución no servirá para que el negocio del transporte sea más eficaz, eficiente y sostenible, sin una apropiada adaptación de todos los actores que intervienen en el sector, incluyendo la Administración Pública, la necesaria adaptación de las infraestructuras, la evolución de las empresas, una adecuada formación de los trabajadores, etc.

Marcos Basante, Presidente de ASTIC (Asociación de Transporte Internacional por Carretera) ha afirmado que en cinco años la conducción semi-autónoma será una realidad, lo que puede incrementar la movilidad, disminuir la contaminación, mejorar la eficiencia, la transparencia y la profesionalización. Sin embargo: “Hay que pedir al Gobierno que fomente los cambios tecnológicos en nuestro sector. Que no tenga miedo. La tecnología va a permitir que el conductor mejore su calidad de vida y el empresario incremente la eficiencia de sus costes”.

Por parte de la Administración Pública, Joaquín del Moral, Director General Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, ha reconocido la necesidad de que el Gobierno adapte las regulaciones a la nueva revolución tecnológica. “La normativa europea es lenta. Actualmente se están resolviendo problemas de una regulación que va a quedar desfasada con la conducción autónoma. Será necesario reformar la reglamentación de Seguridad Social, formación, responsabilidad, seguros, etc. El proceso tendrá una complejidad tremenda”.

Las infraestructuras son uno de los puntos críticos a la hora de aprovechar el potencial de la tecnología. Aniceto Zaragoza, Director General de Oficemen, ha explicado que la conducción autónoma no se va a poder desarrollar si no hay un cambio radical en las infraestructuras. Con 650.000 km. de vías en España, esos cambios requieren de una seria reflexión y mucho tiempo e inversión, que no será posible únicamente con los presupuestos públicos. “No hay planificación; vamos tarde y la realidad nos sorprende”, ha afirmado Zaragoza.

El consumo energético, según los datos aportados por Aniceto Zaragoza, depende de factores como el trazado de las vías (su diseño y pendientes), así como del firme (rigidez y conservación, que aportan importantes ahorros de combustible). Hay un gran sobrecoste de diseño en algunas rutas nacionales y las pendientes suponen una disminución en la eficiencia de consumo de los vehículos pesados.

Además, la calidad del firme planteará problemas importantes con la conducción autónoma. Según Zaragoza: “En la conducción autónoma, todos los vehículos pasan por el mismo sitio, no como en la conducción convencional. Al concentrar las cargas en los mismos puntos, la deformidad del pavimento crece un 30%”. Por otro lado, los vehículos serán capaces de tomar decisiones en función de la situación de las infraestructuras: “Cuando un vehículo detecte un riesgo en la vía y tome la decisión, por ejemplo, de disminuir la velocidad, transmitiendo además la información a otros vehículos, se producirá una gran presión sobre el gestor de carreteras”.

Walter Hermann, Director de Gestión de Productos y Proyectos de Continental VDO, ha explicado que los pilares de la innovación son la eficiencia, la seguridad y la conectividad. “Actualmente hay una gran demanda de soluciones inteligentes; por parte de las empresas y sus vehículos para mejorar la eficacia y por parte de la sociedad para aumentar la seguridad y preservar el medioambiente”. “El vehículo del futuro, con conducción autónoma, estará en comunicación permanente con las infraestructuras. Actualmente trabajamos en tecnologías al servicio del cumplimiento de las normativas de emisiones, reduciendo el consumo de combustible y con un mejor entendimiento de la vida de los productos y los materiales, utilizando materiales sostenibles”.

En materia de transporte de viajeros, Isaac Martínez, Responsable de Proyectos I+D+i de ALSA, ha explicado los sistemas tecnológicos y de conectividad implantados en la compañía y sus autobuses, que proporcionan un control total de flota, del sistema de venta, de los servicios de administración y de los servicios al cliente. Estos sistemas permiten un control de todas las características del vehículo y la coordinación con los talleres para prevenir averías, lo cual incide directamente en los costes. Según Martínez, su sistema Fleetboard, “permite conocer en todo momento la ubicación del vehículo, sus parámetros, la identificación del conductor, etc, además de poder tener un control de la velocidad, descargar el tacógrafo y conocer con detalle la eficiencia en la conducción”.

Por su parte, Mercedes-Benz Trucks, aporta a la revolución tecnológica del transporte su sistema “Uptime” y nuevos vehículos con nivel 4 de automatización. Alberto Merino, Gerente de Marketing-Producto de la compañía, ha explicado cómo el sistema Uptime permite una conexión del vehículo, la empresa y el taller, ofreciendo asistencia en tiempo real y la prevención de averías, mediante una monitorización permanente, que analiza los indicios previos a un fallo del motor. De esta manera, el sistema avisa a la empresa de transporte de la posible avería, pudiendo coordinar la asistencia en un taller situado en la ruta y minimizando la paralización del vehículo.

Por otro lado, la compañía ya cuenta con camiones dotados de un nivel 4 de automatización, en los que el conductor no es requerido durante el proceso y el vehículo tiene control total de la dinámica de conducción en todas las situaciones. El conductor está presente, pero requiere una mayor formación y nivel de conocimientos tecnológicos. Según Alberto Merino: “El horizonte de implantación como fabricante es de 8 años. El sistema cuenta con radares frontales y laterales, cámara stereo, comunicaciones a través de wifi e interconexión de todos los elementos. Cuenta con asistente de giro y reconocimientos de peatones, ciclistas y obstáculos; sistema de frenada de emergencia y comunicación con el entorno (otros vehículos y señales de tráfico). Todo ello genera rentabilidad a la empresa”.

Actualmente, según Merino, se están realizando diversas pruebas de “conducción en pelotón”. Este

sistema supone que varios camiones circulan formando un “convoy”, con una distancia de unos 10-15 metros. Esto hace que se elimine la resistencia aerodinámica del conjunto de camiones, siendo el primero de ellos el menos eficiente, pero eliminando casi totalmente la resistencia aerodinámica de los camiones centrales. “El objetivo es llegar a una distancia de separación de 7 m. para que la máquina tenga tiempo de reacción de frenada y no puedan intercalarse turismos. Actualmente el sistema se aplica a flotas monomarca, pero el siguiente paso es hacerlo con empresas multimarca y con conducción autónoma”.

Datos de contacto:

Noelia Perlacia
915191005

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

Categorías: [Finanzas](#) [Telecomunicaciones](#) [Emprendedores](#) [Logística](#) [E-Commerce](#) [Ciberseguridad](#) [Industria](#) [Automotriz](#)
[Otras Industrias](#) [Innovación Tecnológica](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>