

LA CONECTIVIDAD MARCA EL FUTURO

En un momento marcado por las buenas perspectivas y los signos de recuperación, el mercado de los vehículos industriales y comerciales analiza, antes de la celebración de la IAA, las tendencias de futuro del transporte.



Los camiones del futuro (que ya son presente) son autónomos, conectados y digitalizados.

El pasado año se matricularon en la Unión Europea 259.000 vehículos de más de seis toneladas de MMA, un 14% más que en el periodo anterior. Según la VDA, la asociación alemana de fabricantes de vehículos industriales (que engloba camiones, furgonetas, autobuses y semirremolques), el dato corrobora el inicio de la recuperación del mercado del vehículo comercial.

Entre los países que están despuntando, figura, curiosamente, España que, junto a Holanda, se encuentra en lo alto de la clasificación de vehículos matriculados, al haber registrado crecimientos del 20%, por encima de mercados consolidados como Francia, Reino Unido o Italia.

Estos resultados se dan también en el segmento de las furgonetas: las ventas de vehículos comerciales registraron un crecimiento de dos dígitos en 2014 y 2015, algo que se sigue produciendo este año: en los primeros cinco meses de 2016, se han matriculado 600.000 nuevas unidades, un 11% más.



Durante las jornadas se pusieron de relieve los retos que el transporte debe afrontar en un mundo cada vez más global.

Los semirremolques también cuentan

Al tiempo que esto ocurre, surge la necesidad de investigar en motores más respetuosos con el medio ambiente. Desde 1970, la industria automovilística de comerciales ha conseguido reducir hasta en un 60% las emisiones de CO₂ por tonelada/kilómetro. El objetivo es seguir trabajando para reducir en otro 20%, comparado con los valores de 2005, las emisiones de CO₂ de nuevos camiones de aquí a 2020.

Matthias Wissmann, presidente de la asociación VDA, cree que *"para gestionar las ingentes cantidades de tráfico de mercancías de la forma más ecológica posible, necesitamos más que sólo camiones. Necesitamos todo tipo de modos de transporte: una eficaz red de carreteras, un ferrocarril de alta capacidad y vías fluviales con mejor conectividad. De esta manera, podemos asumir que habrá un fuerte crecimiento del tráfico de mercancías. En el campo del transporte urgente y courier, el volumen ha crecido un 74% en los últimos 15 años, gracias principalmente a las compras por internet"*.

Los pioneros

En esto del camión conectado, los primeros que empezaron a desarrollar los prototipos de conducción autónoma fueron Daimler Trucks & Buses. Sin embargo, para **Wolfgang Bernhard**, miembro del consejo de administración de Daimler, *"estamos aplicando tecnologías del siglo XXI a leyes del siglo XIX. No hay regulación para la certificación"*.

Daimler ha catalogado sus proyectos en tres tipos de tecnología: la primera sería el camión autónomo, la segunda, la conectividad, y la tercera, la movilidad eléctrica. *"Hasta ahora, esta última no estaba en consideración, pero las baterías han bajado de precio de forma considerable (de 1997 a 2025 se espera que lo hagan en un 60%)"*. En cuanto a los megacamiones, para Daimler ofrecen *"un potencial adicional. Dos megatrucks pueden transportar lo mismo que tres tradicionales. También ayudan a reducir emisiones de CO₂"*.

Para la marca Volkswagen, en 2040, el sistema de transporte habrá alcanzado un nuevo nivel: estará completamente conectado, y será más eficiente y sostenible. *"Todo esto será posible gracias a la digitalización. El futuro es digital, lo que da más oportunidades, modelos de negocio, sostenibilidad..."* explica **Andreas Renschler**, miembro del consejo de administración de Volkswagen.

El también miembro del consejo de gestión de Volkswagen, **Eckhard Scholz**, asegura que *"los requisitos y exigencias de los vehículos comerciales son muchísimo más exigentes que para los turismos. Los comerciales están concebidos para hacer ganar dinero a las empresas de*

En una jornada protagonizada por las marcas de camiones y autobuses, los fabricantes de semirremolques también tienen mucho que decir. Schmitz Cargobull es uno de los principales operadores en el mercado europeo, ya que está presente con fábricas y puntos de asistencia desde España hasta Rusia.

Según **Andreas Schmitz**, presidente del grupo, *"lo que nos diferencia es que nos encargamos de todo, desde la idea de comprar un remolque hasta su financiación, pasando por el mantenimiento y la monitorización. Todo el proceso que tiene que ver con la comercialización del remolque cuando ya está hecho, la marca siempre está unida al cliente"*. En Schmitz son conscientes de que los clientes trabajan cada vez más globalmente. Y para ello, necesitan servicio. *"La mayoría de los fabricantes de carrocerías no cuentan con una red de asistencia global, pero nosotros sí"*.



El mercado de semirremolques también está a la vanguardia de la tecnología en el transporte.



Henrik Henriksson, presidente del grupo Scania.

transporte. Por su parte, los fabricantes deben saber exactamente lo que necesitan sus clientes, por eso les ofrecen herramientas operativas para todo tipo de trabajos: transporte urgente, obras, transporte de larga distancia, etc."

Sostenible

Para Iveco, la sostenibilidad es la clave de su trabajo, un valor que está presente en todas sus actividades desde 2008. Su presidente, **Pierre Lahute**, explica que *"el grupo va hacia una economía circular, en la que se producen vehículos y los residuos son aprovechados para seguir produciendo, aprovechando al máximo los recursos"*. En este sentido, los combustibles alternativos son la baza con la que cuentan para conseguir sus objetivos: *"de todos los combustibles, el que mejor resultados está pro-*

porcionando es el gas natural licuado. Gracias a él se pueden solucionar problemas como el cambio climático, el ruido, la dependencia del petróleo y los costes que provocan".

Logística 4.0

La digitalización es, para MAN Truck & Bus, la clave del transporte de hoy. Para **Joachim Drees**, consejero delegado del grupo, *"la industria del transporte utiliza casi el 35% de su capacidad de carga de manera ineficiente. Mejorar esa capacidad es el principal objetivo de la logística 4.0. La colaboración entre todos los miembros del ecosistema es la clave"*. Los objetivos siguen siendo los mismos: bajar el consumo de combustible, conseguir mayor puntualidad, y aumentar la capacidad de uso. *"Todavía hay una falta de información en tiempo real. El 25% de la mejora de uso de la capacidad de transporte se puede conseguir a través de direcciones interactivas de mercancías. Pero, para eso, las flotas de vehículos industriales necesitan estar completamente integradas en la infraestructura digital"*.

Por último, **Henrik Henriksson**, presidente del grupo Scania, resaltó las tres claves que definen el transporte del futuro: conexión, electrificación y autonomía. *"La electrificación en el transporte a larga distancia va llevar un tiempo poder hacerlo realidad. Pero en Suecia acabamos de abrir la primera autopista eléctrica del mundo, cerca de Estocolmo"*. Según sus palabras, la conectividad abre hoy en día un mundo de posibilidades: *"gestión logística mejorada, flujos optimizados...en la conectividad, el cliente es el que se beneficia. Es el puente que lleva a los vehículos autónomos. Esta tecnología cambiará la vida de nuestros clientes y reducirá los costes operativos"*.