

Press Release

La visión de la prensa especializada sobre el futuro de la movilidad del transporte por carretera

La entrega treceava de “Historias en Carretera by IVECO España” se detiene sobre uno de los temas más interesantes y que a la vez crea mayor incertidumbre en el sector: ¿Cómo será el transporte por carretera del futuro?

Para desvelarlo, tres periodistas especializados responden a cuestiones tan apasionantes y complejas como cuáles serán las tecnologías más utilizadas en el futuro o si llegaremos a ver camiones autónomos, sin conductor, por las carreteras europeas.

Madrid, 20 de abril de 2022

La nueva entrega de Historias en Carretera, el podcast sobre el mundo del transporte de IVECO España, aborda una de las grandes incógnitas dentro del sector: **cómo será el futuro del transporte por carretera**. Para entender la evolución que debe llevar este sector de vital importancia para la economía, es necesario analizar temas como la sostenibilidad o la conducción autónoma.

Para ello, IVECO ha contado en esta ocasión con tres periodistas expertos en el sector del transporte. **Raquel Arias**, redactora de Transporte Profesional; **Pablo Guindo**, director de Ruta del Transporte y **Ankor Tejero**, redactor en El Economista, ofrecen una panorámica de la situación actual así como una previsión de lo que podremos ver en las carreteras dentro de unos años.

La electrificación: ¿El único camino a la descarbonización?

El transporte por carretera se enfrenta a una nueva era en la que muchas tecnologías están compitiendo en una carrera por reducir las emisiones, ya no sólo del transporte, sino de la movilidad en general. Sin embargo, se puede apreciar que la electrificación ha sido la gran protagonista, siendo el vértice en el que se ha centrado el reto de la **descarbonización de la movilidad**.

Sin embargo, algunos fabricantes, como IVECO, han demostrado que la descarbonización no sólo depende de la electrificación, sino que existen otras muchas tecnologías para alcanzar este objetivo. Un ejemplo es la completa **gama**

de modelos de gas natural de IVECO, con la que la marca se ha anticipado a resolver las necesidades de los usuarios para garantizar un transporte más limpio y sostenible sin perjudicar a factores vitales en el sector del transporte de mercancías como el coste operativo o el tiempo de uso.

“Caminamos hacia un escenario más abierto del que hoy se puede ver y especialmente en lo que tiene que ver con el transporte por carretera. Según el tipo de vehículo, el tipo de transporte y el ámbito geográfico de funcionamiento del transporte, creo que vamos a contar con diferentes tecnologías de propulsión, como ya se están viendo. Pero el abanico se va a abrir más aún en los próximos años”, asegura Pablo Guindo.

A la hora de afrontar una misión tan ambiciosa como la descarbonización en el sector del transporte es esencial conocer las ventajas y, sobre todo, limitaciones que hoy por hoy tienen las nuevas tecnologías.

Por ello, es necesario segmentar su aplicación para poder garantizar una operativa óptima tanto para las empresas como para los transportistas. **“En la distribución se está optando por los motores eléctricos, ya que, al ser las distancias más cortas, factores como la autonomía o los tiempos de recarga no tienen tanta importancia”,** explica Raquel Arias.

Los expertos son un poco más escépticos a la hora de pensar en la **electrificación para el transporte de larga distancia** a corto plazo. Todos ellos coinciden en que se trata de una tecnología que se encuentra en una fase temprana de desarrollo, y que puntos clave como la autonomía o el peso de las baterías hacen que sea difícil pensar en electrificar la flota de transporte pesado.

Tal y como cuenta Ankor Tejero, *“Habrá que ver si con el desarrollo de las baterías este tipo de vehículos pueden permitir otro tipo de trayectos más largos. Lo que es seguro es que para que los vehículos industriales puedan llevar a cabo trayectos interurbanos tiene que haber una reducción del peso de las baterías, así como una distribución homogénea que no impida una menor capacidad de carga de los camiones. De lo contrario, será muy difícil que los camiones eléctricos sean competitivos en largas distancias”.*

El hidrógeno, un complemento perfecto a la electrificación

Teniendo en cuenta los inconvenientes de los camiones eléctricos, parece que el horizonte apunta a otra tecnología que puede compensar en gran medida las limitaciones de este tipo de vehículos: la **pila de hidrógeno**.

Para Raquel Arias, el hidrógeno tiene un gran potencial, dado que *“es una tecnología que puede dar mucho de sí. En el futuro será muy fácil ver camiones o furgonetas propulsados por hidrógeno”.*

Ankor Tejero ve completamente viable la **coexistencia entre los vehículos eléctricos con batería y los de hidrógeno**: *“Es verdad que los camiones eléctricos pueden cumplir una función en las distancias cortas y medias, mientras que el camión de hidrógeno tendría una función más específica en las distancias largas”.*

El gas natural: la solución inmediata más realista

A pesar de que la electrificación está evolucionando favorablemente y la tecnología basada en el hidrógeno resulta prometedora, es necesario confiar en otras soluciones para abordar de inmediato el difícil reto de la descarbonización.

El cambio de paradigma ya está en marcha. Como afirma Ankor, *“El transporte por carretera se enfrenta a una transformación profunda. Los motores diésel resistirán unos cuantos años, pero su circulación antes o después se verá restringida a las carreteras, sin poder acceder a las ciudades. Y es que a partir del año que viene todas las ciudades con más de 50.000 habitantes tienen la obligación de implementar una zona de bajas emisiones con el objetivo de reducir la contaminación”.*

Pese a que este cambio social está en pleno desarrollo, los expertos coinciden en que **se deben replantear ciertas regulaciones** para hacerlas más flexibles. *“Cuando se vaya comprobando la dificultad de cumplir con los objetivos temporales que se han impuesto, se tendrán que adaptar los objetivos a la realidad de cada momento”*, afirma Pablo Guindo.

Tecnologías como el biometano o el gas renovable han demostrado ser soluciones limpias y sencillas de implementar. Vehículos como **la IVECO Daily o el IVECO S-WAY propulsados por gas natural** han demostrado ser tan eficientes tanto para los clientes como para la prensa especializada.

Pablo Guindo da fe de su buen funcionamiento: *“En Ruta del Transporte tenemos un probador de vehículos industriales que ha probado a fondo todas las últimas tecnologías disponibles en el mercado. La valoración de los vehículos propulsados por gas natural es clara: son perfectamente comparables a un vehículo diésel tanto por potencia, por el par disponible, como por autonomía, suavidad de funcionamiento, sonoridad, agrado de uso...”.* Por ello, no duda en afirmar que *“la tecnología está perfectamente madura para su operativa. No en vano hay miles de vehículos ya funcionando con GNL”.*

La conducción autónoma, ¿una tecnología viable de cara al futuro?

A la hora de plantear cómo será el futuro del transporte, no se puede pasar por alto un tema tan controvertido y a la vez interesante como la conducción autónoma. A pesar de que algunas tecnologías como el **Proyecto Ensemble en**

el que participa IVECO, acercan este tipo de soluciones a los usuarios, todavía resulta una incógnita saber si en un futuro veremos vehículos industriales completando sus misiones sin un conductor al volante.

Pese a que los proyectos al respecto son prometedores y la tecnología cada vez está más avanzada, Raquel Arias sitúa el foco en la **legislación como el principal obstáculo que debe sortear la conducción autónoma** para llegar a nuestras carreteras: *“La legislación europea está sujeta a la Convención de Viena, que prohíbe los vehículos que no sean conducidos por una persona. Es decir, no contempla a los vehículos autónomos”*.

Este importante impedimento ha retrasado el desarrollo de esta tecnología en Europa, por lo que a pesar de que *“se ha cambiado algún artículo y algún anexo para comenzar con la investigación y las pruebas con vehículos autónomos”*, el desarrollo de esta tecnología va mucho más atrasada en nuestro continente que, por ejemplo, en Estados Unidos.

Pablo sigue en la misma línea que Raquel, haciendo hincapié en que *“a día de hoy, el conductor de un vehículo industrial está sujeto a una normativa de tiempos de conducción y de descanso muy estricta y perfectamente definida”*.

“Pensemos en un conductor que está sentado al volante, pero que no está conduciendo porque es el vehículo el que está funcionando en modo autónomo: ¿Qué implicación tiene ese tiempo en lo que tiene que ver con la contabilización del tiempo de conducción, disponibilidad o de descanso?”, se pregunta el periodista de Ruta del Transporte.

Ankor confirma la problemática de esta tecnología, y es que, pese a que la tecnología necesaria para desarrollar un vehículo autónomo cada vez está más desarrollada, quedan por definir muchos aspectos de vital importancia a la hora de aplicar esta tecnología: *“En la automatización de la movilidad entran en juego bastantes actores, como los fabricantes o las aseguradoras, por lo que es importante establecer **de quién es la responsabilidad en caso de accidente**”*.

Pese a todas estas incógnitas, Ankor piensa que **“el camión autónomo puede ser una solución”**, aunque muestra cautela al definir una fecha para su normalización en el tráfico. El periodista de El Economista tiene claro que *“será una solución más orientada a medio y largo plazo”*.

'Historias en carretera', el podcast de IVECO

'Historias en carretera' es un programa en formato podcast donde se habla de la marca y del transporte, de una forma cercana y distendida. Este podcast mensual, de veinte minutos de duración, se distribuirá en las plataformas de audio bajo demanda más conocidas (YouTube, Spotify, Ivoox, Google Podcast o Apple) y ahora también en Amazon Music.

En 'Historias en carretera' conversamos con personajes destacados de IVECO sobre muchos aspectos de la marca y del transporte por carretera, desde cómo se diseña y fabrica un vehículo industrial pesado en la fábrica de Madrid, al futuro del transporte por carretera con el gas natural, los vehículos eléctricos y los de pila de hidrógeno.

'Historias en carretera' está presentado por Ramiro Mansanet, prestigioso periodista con más de 30 años de experiencia en información del motor. *"En este podcast queremos contar la historia y labor de quienes diseñan, desarrollan y llevan a la carretera los vehículos IVECO que conducen miles y miles de transportistas en distintas partes del mundo", asegura. "Es un programa distendido y con conversaciones cercanas, que los usuarios pueden descargar en cualquier momento para disfrutar de ellos estén donde estén, ya sea en el salón de casa o en la cabina de su camión".*

IVECO

IVECO es una marca de IVECO Group N.V (MI: IVG). IVECO diseña, fabrica y comercializa una amplia gama de vehículos comerciales ligeros, medios y pesados, camiones todoterreno y vehículos para aplicaciones como misiones fuera de la carretera.

La amplia gama de productos IVECO incluye el modelo Daily ('Van of the Year 2018'), que cubre el segmento de 3,3 a 7,2 toneladas; el Eurocargo, de 6 a 19 toneladas y en el segmento pesado de más de 16 toneladas, el Trakker (dedicado a las misiones off-road) y la gama IVECO WAY con IVECO S-WAY para carretera e IVECO X-WAY para misiones ligeras off the road. Bajo la marca IVECO Astra, produce también vehículos para la construcción y la minería, basculantes rígidos o articulados y vehículos especiales.

Con más de 21.000 empleados, IVECO fabrica vehículos equipados con las más avanzadas tecnologías en 7 países del mundo, en Europa, Asia, África, Oceanía y América Latina. Los 4.200 puntos de venta y asistencia en más de 160 países garantizan el apoyo técnico en cualquier lugar en el que trabaja un vehículo IVECO..

Para más información sobre IVECO: www.IVECO.com

Para más información, contactar con:

Sonia Navarro
Directora de Comunicación IVECO España
Teléfono: +34 913 252 380
Email: prensa.IVECO@cnhind.com