

Por eso, el especialista explicó que comenzaron a desarrollar módulos de posicionamiento especiales para permitir que los vehículos puedan trabajar en las minas sin GPS, y dijo que "para ser capaz de conducirse de forma totalmente autónoma es necesario que el posicionamiento sea exacto a sólo dos o tres centímetros por encima del suelo, y eso no es posible con sistemas satelitales de posicionamiento".

A pesar de que se desarrollaron varias tecnologías para que los vehículos interpreten su entorno, Scania ha optado por el radar y cámaras, a diferencia de Google. "Estamos enfocados en sensores láser", explicó Trincaelli.

El especialista agregó: "No nos oponemos a esos equipos, pero primero queremos ver lo que puede lograrse con los sensores que tenemos en los vehículos que están en producción y evolucionar hacia el láser cuando pueda ser necesario. Si se puede manejar con los sensores más baratos y robustos que tenemos hoy, es mejor que impulsar a todos a la vez".

El camión autónomo presentado por Mercedes, el Future Truck 2025, es un anticipo del vehículo que transitará sin conductor por autopistas para aumentar la eficiencia del transporte, hacer un tránsito más seguro y reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO2. Su Highway Pilot (piloto de carretera) permitirá una conducción autónoma por autopista a velocidades habituales con tráfico real.

La computadora de ese camión fue dotada de herramientas para mantenerse en el carril, no variar la distancia con el auto de adelante, sensores alrededor de

todo el vehículo y sistemas de asistencia.

El prototipo había sido evaluado mediante recorridos de prueba a velocidades de hasta 80 kilómetros por hora en situaciones reales de tráfico en un tramo de la autopista alemana A14 en la zona de Magdeburgo; luego se sumaron pruebas en la Estación Naval de Armas de Concord de los Estados Unidos, sin acceso público y, a partir de una autorización especial del Estado de California, se iniciaron estudios en rutas públicas.

Cuando el camión circule de manera autónoma, el conductor podrá desplazar el asiento hacia atrás, adoptando una posición más confortable y se activará la iluminación antideslumbrante del interior. El chofer podrá tramitar documentos, planificar destinos y organizar pausas, desde una pantalla de computadora que podrá configurar y que reemplazará al volante.

En Mercedes-Benz destacan que el Future Truck 2025 no tendrá que formar parte de una caravana de camiones (*platooning*) ya que no necesitará conexiones externas. Los sensores de radar y la cámara le permitirán circular de manera independiente de otros vehículos o centrales de control.

Las técnicas de interconexión V2V y V2I (comunicación entre el camión y la infraestructura) serán el complemento de este sistema, ya que en un futuro cercano todos los vehículos equipados con esta tecnología podrán transmitir informaciones en forma continua, sobre posición y tipo de vehículo, dimensiones, sentido de circulación, velocidad, posibles maniobras de aceleración o frenado y el grado de curvatura de los recorridos. ●

PLANES OFICIALES

EL TREN, EL COMPAÑERO IDEAL

En el intercambio de experiencias y soluciones en materia de transporte y movilidad sustentable, que compartió durante el Foro organizado en Alemania, el ministro de Transporte, Guillermo Dietrich, fue categórico al manifestar que, a partir del "fuerte crecimiento de la cosecha (en la Argentina) se hace necesario recuperar nuestra infraestructura ferroviaria, porque si queremos seguir sacando todo con camiones colapsará el sistema". "El camión tiene que pasar a ser el alimentador del tren. En lugar de tener un camión haciendo 3000 kilómetros para transportar mercadería, debemos tener 10 haciendo distancias de 300 kilómetros", apuntó. En cuanto a los trenes, a los que ubicó como "prioridad absoluta" de sus planes, el ministro aclaró que "el modelo de



Camiones con tecnología de punta

concesiones de carga será distinto al que existió. Seguirá existiendo un rol importante del Estado, pero hay que darle muchísima flexibilidad al sistema. Lo que tenemos que hacer es que las vías estén la mayor parte del tiempo ocupadas. Quanto más competencia haya, mejor, porque eso permite bajar los precios de la logística y ampliar la frontera productiva. Y eso genera más trabajo", señaló. Desde la cartera que conduce destacaron el hecho de que "por primera

vez en la historia, la Argentina participara de este evento" y evaluaron que la intervención de Dietrich "fue un paso más en nuestra búsqueda de apertura al mundo". El encuentro de Leipzig tuvo por tema central el aporte que hace a la movilidad la gestión de Big Data (sistemas para compartir, visualizar y analizar grandes conjuntos de datos), un modelo de avanzada que conducirá en el futuro a ciudades más inteligentes. ●

Nuevo Volvo VM Euro 5. El camión para distribución y media distancia más cómodo, seguro y eficiente de su categoría. Durabilidad, tecnología, resistencia y muy baja tara garantizan una excelente rentabilidad. Conocé el nuevo Volvo VM: eficiencia y economía para tu negocio.

- ▶ Nuevo motor: 7,2 litros y 6 cilindros en línea
- ▶ Más potencia: 220 CV / 270 CV / 330 CV
- ▶ Opciones de configuración: 4x2 / 6x2 / 8x2
- ▶ Caja automatizada I-Shift
- ▶ 12 marchas / Sin pedal de embrague
- ▶ Nuevas Relaciones de Diferencial
- ▶ Nuevo Freno de Motor en las válvulas, más potente y seguro
- ▶ Nuevo interior totalmente renovado

volvotrucksargentina.com | /volvotrucksargentina | @volvotrucksAR

Volvo Trucks. Acelerando el futuro.



Aviso legal: Fotos no contractuales. Las especificaciones técnicas aquí contenidas pueden ser modificadas sin previo aviso por Volvo Trucks y Buess Argentina S.A.