

¿HAY QUE SUPRIMIR LOS CAMIONES EN LA CIUDAD?

Es una realidad: las ciudades limitan cada vez más el acceso a los vehículos particulares y al transporte de mercancías. Los particulares pueden orientarse hacia los transportes públicos, pero para los profesionales las alternativas son más difíciles. Desde hace numerosos años, los actores del transporte de mercancías trabajan para proponer soluciones al servicio de los ciudadanos, de los consumidores y de los vecinos.

A veces olvidamos que, cuando una dirección municipal limita la circulación en su perímetro, la decisión también se aplica al transporte de mercancías. Ahora bien, los camiones, pequeños o grandes, son indispensables en la vida de la ciudad. Si no se abastecen con prendas de vestir, libros o productos alimenticios, los pequeños comercios y los autoservicios no pueden satisfacer las demandas de sus clientes. Del mismo modo, los particulares quieren que sus pedidos en línea sean entregados a su debido tiempo. De promedio, un total de 22 toneladas de mercancías de todas clases circulan en la ciudad por año y por habitante. Son entregas para las que el camión sigue siendo el medio más eficaz.

El camión, una herramienta eficaz... y ¿ecológica?

¿Entregar las mercancías con una bicicleta? Una idea que seduce en teoría, pero que no aguanta la confrontación con la realidad. Desde un punto de vista práctico y económico primero: un supermercado no puede ser abastecido con un triportador. Y también desde un punto de vista ecológico. La ADEME (Agencia del Medio Ambiente y de la Energía) ha comparado el impacto medioambiental de los medios de transporte de mercancías en la ciudad en su estudio *Impact 2000*. En superficie ocupada y de tiempo de suministro, queda claro que un camión cargado con 10 toneladas es 35 veces menos "contaminante" y "voluminoso" que un pequeño VU cuando se cotejan los datos por tonelada transportada.

La reducción de la contaminación supone por lo tanto una mejor puesta en común de los bienes, para limitar el número de vehículos utilizados, explica Laurent Jacques, responsable de la estrategia urbana para Renault Trucks: *"Aunque esto suponga ir contra las ideas preconcebidas, este estudio nos demuestra desde un punto de vista ecológico y económico, que es mejor, para las calles, un camión bien lleno que hace un reparto que diez camionetas que hacen cada una un reparto."*

Además, la reducción de la contaminación en la ciudad supone también la incitación a la renovación de los camiones. Si todos los camiones que circulan en Francia estuvieran en conformidad con la norma Euro V, actualmente vigente para los vehículos nuevos, las emisiones de óxidos de nitrógeno serían divididas por 7, las emisiones de hidrocarburos serían divididas por 5 y las emisiones de partículas serían divididas por 20, o sea, una reducción del 98%.

Descongestionar las ciudades

Y cuando el camión ha entrado en la ciudad, lo mejor es que pueda circular. El principal problema de la circulación en la ciudad es, efectivamente, la congestión. Y cuando se habla de congestión, se habla de aumento del consumo de combustible, y también de costes. La Comisión Europea consideraba en su *Libro Verde*, en 2007, que la congestión cuesta cada año cerca de 100.000 millones de euros a la economía europea, o sea, el 1% de su PIB.

En lo referente al transporte de mercancías, la reducción de la congestión supone una mejor organización de los flujos. Hay soluciones que son eficaces cuando son decididas conjuntamente entre las autoridades públicas y los profesionales del reparto de mercancías. En Barcelona, por ejemplo, los camiones pueden circular, bajo determinadas condiciones, por las vías del autobús. El conjunto del tráfico es más fluido y las entregas son más eficaces. En París, una casa de supermercados ha elegido el transporte plurimodal. Las mercancías llegan primero por el Sena y luego son cargadas en camiones para la entrega en las tiendas.

Además, hay diferentes experiencias de entrega fuera de las horas punta que se han mostrado económicamente viables y ecológicamente eficaces. Y además son más bien apreciadas por los repartidores, que pueden trabajar así en mejores condiciones y con menos estrés.

En todas estas condiciones, el camión, como otros modos de transporte, tiene todo su sentido y contribuye, con sus particularidades propias, en la reducción de la congestión en la ciudad.

Reducir el ruido

Otro reto primordial del transporte de mercancías en la ciudad es el ruido que origina. Más allá del motor, sometido a la reglamentación europea, son los ruidos vinculados a la carga y descarga del vehículo o la producción de frío por los grupos electrógenos los que más molestan a los vecinos. Los profesionales tienen conciencia de ello. De su iniciativa nació la asociación Certibruit, de la que Renault Trucks es miembro. Esta asociación reconoce las entregas efectuadas en conformidad con una carta estricta (formación del personal y utilización de materiales innovadores que reducen los ruidos parásitos).

Reforzar la seguridad

La ciudad es un lugar donde las numerosas poblaciones se cruzan en un perímetro limitado: peatones, ciclistas, automóviles, camiones. La seguridad de los camiones es por lo tanto una prioridad y ha sido reforzada considerablemente estos últimos años. Actualmente, todos los camiones Renault Trucks tienen un ABS reforzado con una gestión electrónica de distribución del esfuerzo de frenado rueda por rueda, en función de las condiciones de adherencia, un control de estabilidad (ESP), ralentizadores y barras anti-encastamiento, para limitar por ejemplo, las consecuencias de un choque trasero o lateral. Además, en la ciudad suele ser el lado delantero derecho del camión el que es fuente de colisión con otros usuarios, ya que es donde la visibilidad es más baja. Por esta razón, en los vehículos urbanos de Renault Trucks, la puerta lateral derecha puede estar acristalada en su parte baja.

El buen camión, con la buena energía, en el buen lugar y en el buen momento

Compartir el espacio urbano. Tal es el reto que deben levantar todos los actores del transporte de mercancías en la ciudad. Para Renault Trucks, se trata de poner el buen camión, en el buen lugar, con la buena energía y en el buen momento. Concretamente, es mejor dar preferencia al gran tonelaje (19-26 toneladas) de propulsión Diésel o híbrido para entrar en las zonas urbanas y periurbanas y luego, para realizar el último kilómetro, dar prioridad a los camiones más pequeños (3,5 toneladas) pero que tienen una capacidad de carga suficiente para ser económica y ecológicamente eficaces.

Renault Trucks innova por lo tanto constantemente para proporcionar a los actores económicos vehículos siempre más eficaces desde el punto de vista energético. En los vehículos Diésel primero, por ejemplo con la generalización de las cajas de cambios automatizadas o las formaciones a la conducción económica. De manera paralela, Renault Trucks comercializa camiones propulsados con energías alternativas.

Para las entregas en el hiper centro, Renault Trucks propone el Maxity Eléctrico, un vehículo 100% eléctrico, de 4,5 toneladas, con una autonomía de 100 km, que no origina ni contaminación ni molestias acústicas para los vecinos. Para la distribución en entorno urbano o periurbano, el fabricante propone un vehículo híbrido propulsado por un motor eléctrico hasta 20 km/h aproximadamente y luego por un motor Diésel. Este vehículo, el Premium Distribución Hybrys Tech, disponible en 19 y 26 toneladas, consume hasta un 20% de combustible menos y se desplaza sin ruido cuando circula en modo eléctrico. Finalmente, para usos periurbanos, especialmente destinados a las colectividades territoriales, Renault Trucks propone desde 1996 la solución del gas natural, con Premium Distribución GNV de 19 a 26 toneladas.

**RENAULT
TRUCKS
DELIVER**

Para dar respuesta a los retos del transporte urbano de mercancías, Renault Trucks, como fabricante, proporciona a sus clientes las herramientas más eficaces posibles. Y también va más allá en su papel de fabricante al participar directamente, o con sus asociados del polo de competitividad LUTB (Lyon Urban Truck & Bus), en diferentes programas de investigación o de experimentación tendentes a encontrar soluciones para mejorar el transporte de mercancías en la ciudad.

Para más informaciones:

<http://corporate.renault-trucks.com>

Severyne Molard – Tel.: +33 (0)4 72 96 39 86 – severyne.molard@renault-trucks.com

Dorothee Picaud-Aznar – Tel.: +33 (0)4 72 96 38 95 – dorothee.picaud.aznar@renault-trucks.com

Fabrice Piombo – Tel.: + 33 (0)4 72 96 12 20 - fabrice.piombo@renault-trucks.com

