

La nueva movilidad será autónoma, conectada, compartida y eléctrica

XVIII Ciclo de Conferencias de la Cátedra CESVIMAP de la Universidad Católica de Ávila

AFORO COMPLETO EN LA XVIII JORNADA DEL CICLO DE CONFERENCIAS CÁTEDRA CESVIMAP DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE ÁVILA. PROTAGONISTAS, LA MOVILIDAD, LA CONECTIVIDAD Y LA AUTOMATIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS. MAPFRE, EL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA Y CESVIMAP COMPARTIERON CON EL AUDITORIO SU ANÁLISIS E INVESTIGACIÓN SOBRE UN FUTURO QUE YA ES PRESENTE, EN EL QUE CESVIMAP AFRONTA EL DESARROLLO DE UN VEHÍCULO AUTÓNOMO PROPIO



► Rubén Aparicio-Mourelo, arriba y Beatriz Huarte



Rubén Aparicio-Mourelo Alonso, gerente adjunto de **CESVIMAP**, responsable del área de I+D, presentó el exhaustivo proceso de evaluación del Centro de Experimentación y Seguridad Vial MAPFRE sobre **ADAS (sistemas avanzados de ayuda a la conducción)**: advertencia de colisión frontal, frenado autónomo de emergencia (AEB), AEB urbano, de peatón (PCW) y trasero, mantenimiento de carril (LKS), aviso de abandono involuntario de carril (LDW), reconocimiento de señales de tráfico (TSA), control de cruce adaptativo (ACC), conducción automática en tráfico denso, alerta de ángulo muerto, alerta de tráfico cruzado y sistema de aparcamiento asistido. CESVIMAP afirmó que no se puede establecer un patrón de funcionamiento para el mismo sistema, no sólo entre diferentes vehículos, sino también dentro de los modelos de un mismo fabricante. En su exposición *“ADAS y conducción automática. La experiencia de CESVIMAP”* ubicó los sensores que demandan estos ADAS para su funcionamiento y la posibilidad de que sufran daños (aportando precios medios del recambio). Cerró su intervención aludiendo al proyecto inmediato de CESVIMAP: el desarrollo de un vehículo autónomo, dentro de MAPFRE y con la colaboración de varias universidades punteras en el área de la percepción del

entorno, como la Carlos III de Madrid o la Politécnica de Madrid, e institutos como INSIA o el *Intelligent Systems Laboratory*. Será un vehículo autónomo de nivel 3, construido sobre un vehículo eléctrico. **Beatriz Huarte Fournier**, de la Dirección de Servicios de Movilidad del **Ayuntamiento de Barcelona**, defendió en su intervención las oportunidades que facilitan los sistemas compartidos en grandes urbes, como Barcelona. Estas propuestas reducen y renuevan el parque de vehículos por otros más eficientes y menos contaminantes, recuperando el espacio público de la ciudad para los ciudadanos. Además, potencian propulsiones alternativas como el vehículo eléctrico o la generalización y normalización del transporte en bicicleta. Todo ello contribuye a una mayor seguridad viaria, derivada del empleo de vehículos más nuevos con limitación de velocidad o que se desplazan a una velocidad inferior, y a la mejora de la calidad medioambiental. Huarte mostró las debilidades del servicio; fundamentalmente, que no es rentable para aquellas personas que necesiten de forma imperativa el coche o la moto y que muchos usuarios ya viven en áreas bien conectadas por transporte público. **Sergio Gómez Recio**, director adjunto de Innovación Corporativa de **MAPFRE**, adelantó en su ponencia *“El negocio*



asegurador ante la nueva movilidad” que las ventas globales de automóviles conectados se incrementarán un 41% anualmente, alcanzando más de 43 millones en 2021 (frente a casi 8 millones de unidades en el 2017). En esta realidad, lo cierto es que las principales compañías automovilísticas ya han abierto centros de investigación en Silicon Valley, manifestando su apuesta por las tecnologías y el vehículo autónomo y conectado.

“Poco a poco se van construyendo los escenarios futuros de la movilidad” – añadió. Así, la Administración Nacional de Seguridad en Tráfico de Carreteras (NHTSA) en EEUU ha informado a Google de que el sistema de inteligencia artificial que rige su vehículo autónomo se considerará “conductor”, más aún cuando estos sistemas aprenden y mejoran su capacidad de respuesta con el paso de los kilómetros, adquiriendo habilidades nuevas. China dejará de fabricar vehículos diésel y gasolina en un futuro cercano para intentar solucionar el enorme problema de sus grandes ciudades. Fabricantes como Volkswagen proponen destinar 20.000 millones a su programa del coche eléctrico; Reino Unido, por su parte, invertirá 457 millones de euros para el desarrollo del coche autónomo.

Ignacio Juárez, gerente de **CESVIMAP**, cerró la jornada con una interpretación de la nueva

movilidad, una movilidad integral autónoma, conectada, compartida y eléctrica. La movilidad conectada se puede afrontar a través de smartphones o mediante **soluciones after market o embarcadas de serie**. En el primer caso, los costes son asumidos por el cliente, pero con poca fiabilidad en caso de accidente; con soluciones *after market* el sistema es fiable, incluso en accidentes, pero el coste es más elevado. Si las soluciones ya vienen embarcadas de serie dependeremos directamente del fabricante. La movilidad compartida supone, fundamentalmente, la renuncia a la propiedad. Alcanzaremos una nueva realidad, comentó Juárez, en la que se integran de origen ADAS y conectividad, con alianzas entre fabricantes y proveedores que persiguen rebajar los costes y a las que se incorporarán nuevos actores, como Google, Amazon... De esta forma, ya para 2020 está previsto que se pueda alcanzar el nivel 5. La respuesta más evidente a cómo esto afecta a los seguros es la reducción de la frecuencia y el coste de los siniestros y el cambio de la responsabilidad de los accidentes. La gran paradoja para las aseguradoras es que para continuar vivos en el negocio de autos hay que hacer inversiones significativas, al tiempo que los ingresos por primas tenderán a reducirse: invertir en un negocio que decrece ■



► Sergio Gómez, arriba e Ignacio Juárez