

UNA NUEVA GENERACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS AL SERVICIO DE LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

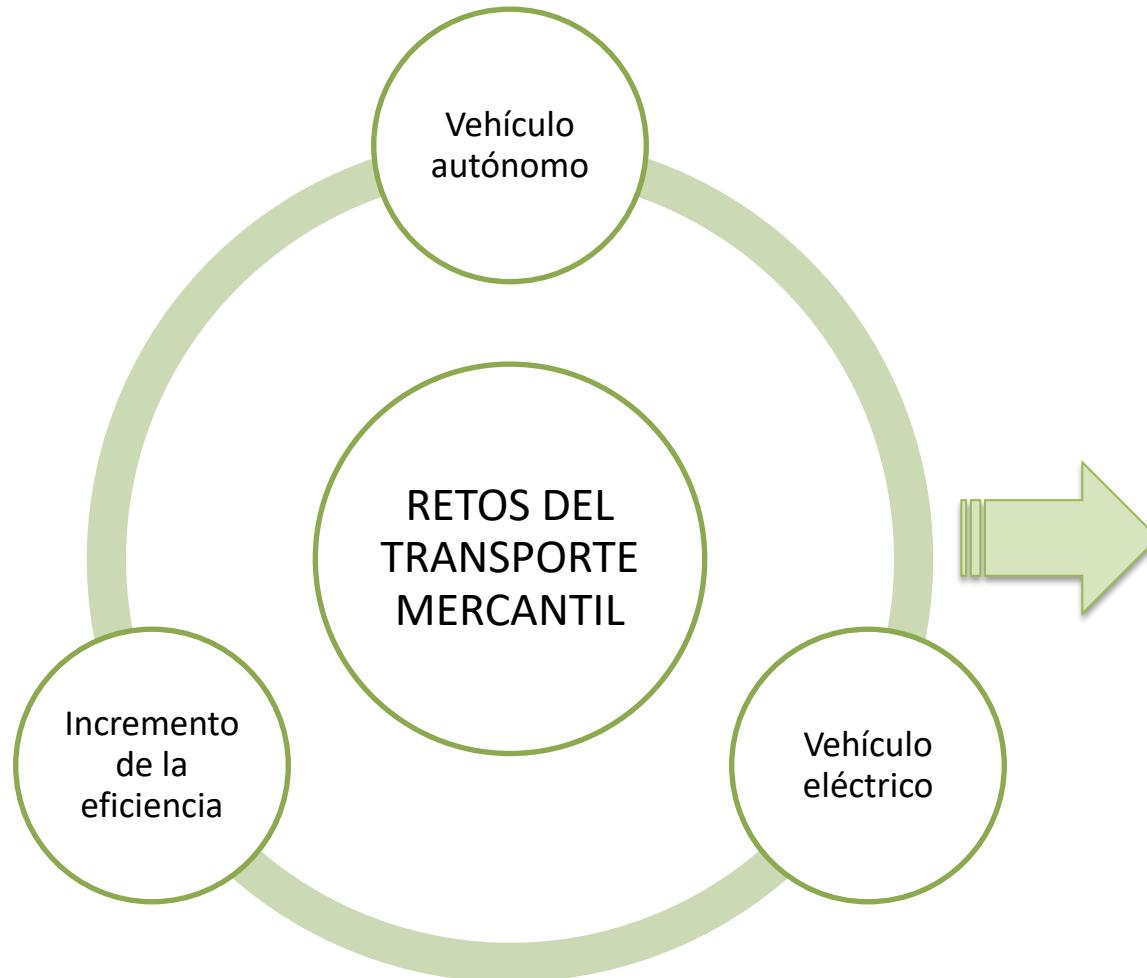


Aniceto Zaragoza
Director General de OFICEMEN

“El cambio es la única cosa inmutable”

Arthur Schopenhauer

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



¿EL PAPEL DE LAS INFRAESTRUCTURAS?

¿Se deben priorizar los costes de construcción o los de operación?



Mayor
permeabilidad

Menor
consumo

Menor
distancia

Menores
costes

Carreteras con
diseños similares a
las infraestructuras
de alta velocidad

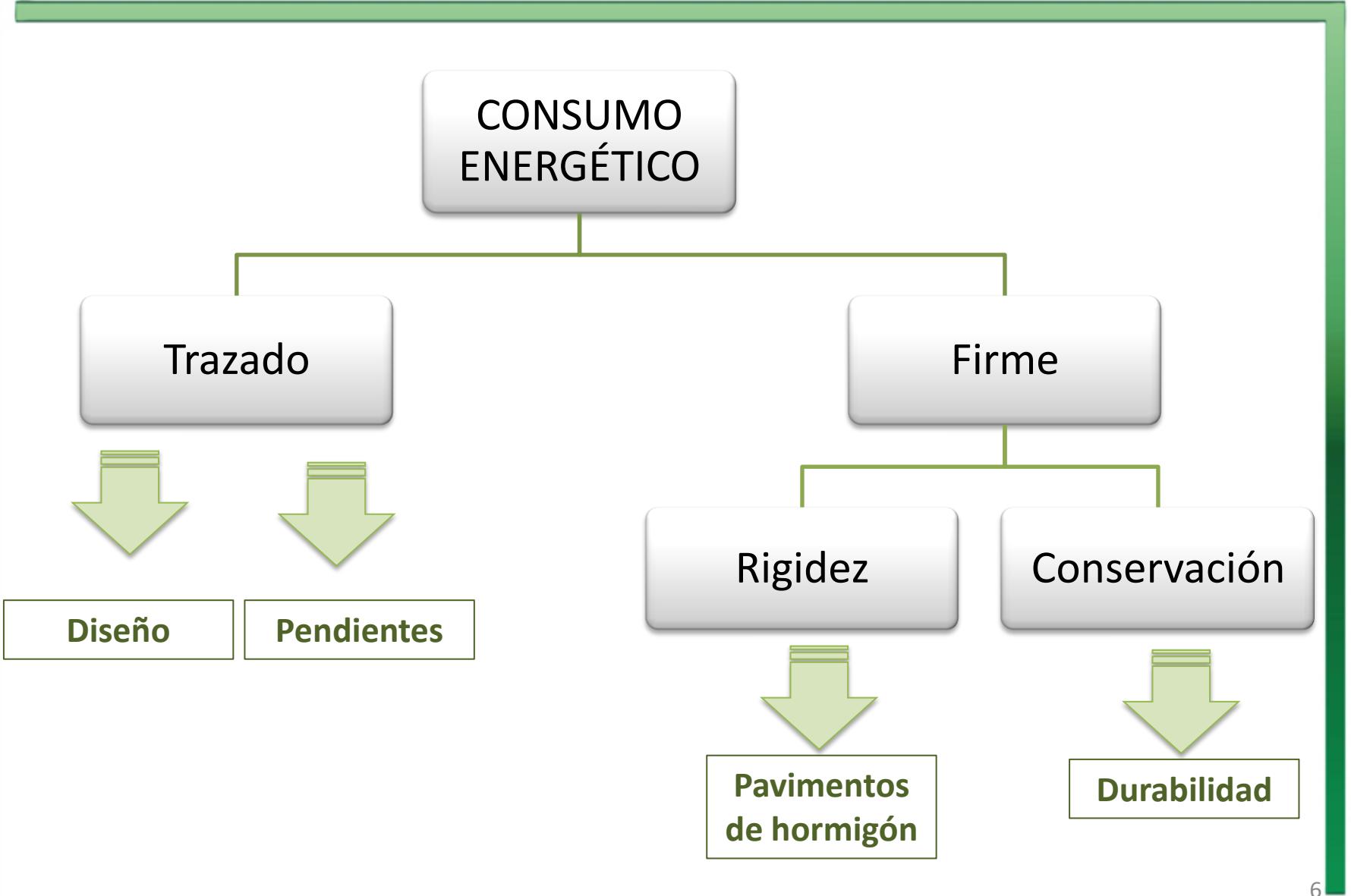
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

COSTES OPERATIVOS TRANSPORTE POR CARRETERA		COSTE DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA	
Coste medio transporte por carretera (fuente: Ministerio de Fomento)	1 €/km	Coste de construcción (fuente: UPC*)	4,53 M€/km
IMDp Madrid-Barcelona (fuente: Ministerio de Fomento)	4.000	Coste de mantenimiento (fuente: UPC*)	60.000 €/km
Número de años	20	Número de años	20
TOTAL	29,2 M€ (83%)	TOTAL	5,73 M€ (17%)

* Estudio de los costes totales, incluyendo externalidades, del AVE. Aplicación al caso Madrid-Barcelona y comparación con otros modos de transporte (UPC)

LA INFRAESTRUCTURA VIARIA ÚNICAMENTE REPRESENTA EL 20% DE LOS COSTES TOTALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

LA INFRAESTRUCTURA Y LA EFICIENCIA

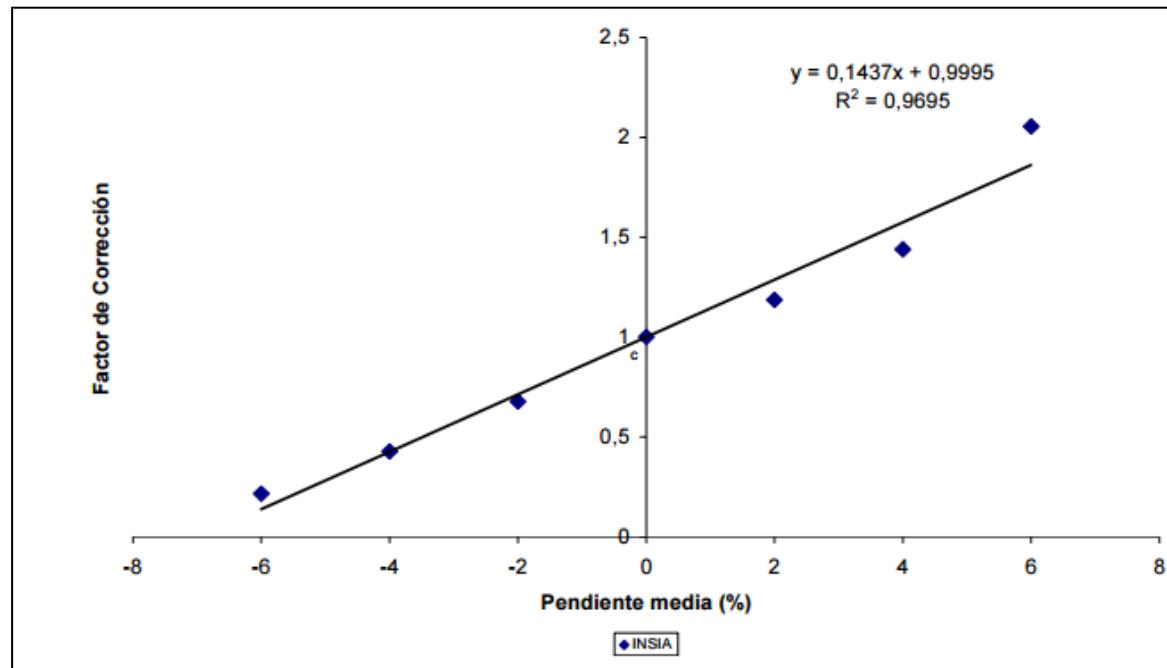


Sobrecoste de diseño de algunas rutas nacionales

Relación	Distancia en la red	Sistema mínimo	Sobrecoste %
Madrid-Valencia	345,6	302	14
Madrid-Barcelona	610,7	504,9	21
Madrid-Sevilla	528,7	391,5	35
Madrid-Burgos	240,6	214	12
Madrid-Algeciras	660,5	500	32

LA INFRAESTRUCTURA Y LA EFICIENCIA

¿Cómo influye la pendiente en el consumo de combustible?

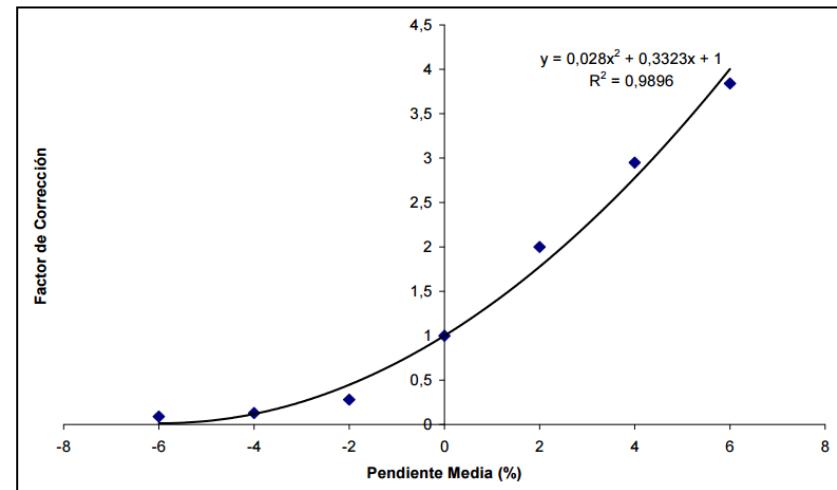
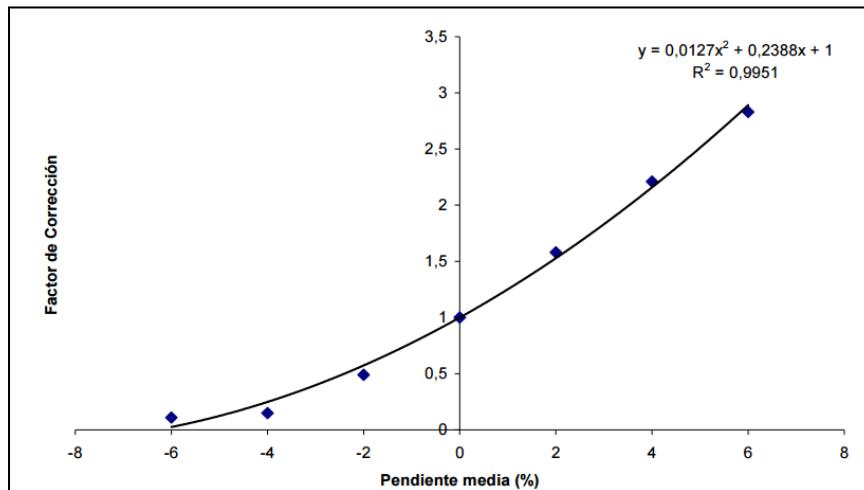


Factor de corrección de consumo de combustible para vehículos ligeros (fuente: proyecto OASIS)

En los vehículos ligeros, el factor de corrección es lineal, por lo que la pendiente no influye en el consumo (se compensa por los vehículos circulando en sentidos opuestos)

LA INFRAESTRUCTURA Y LA EFICIENCIA

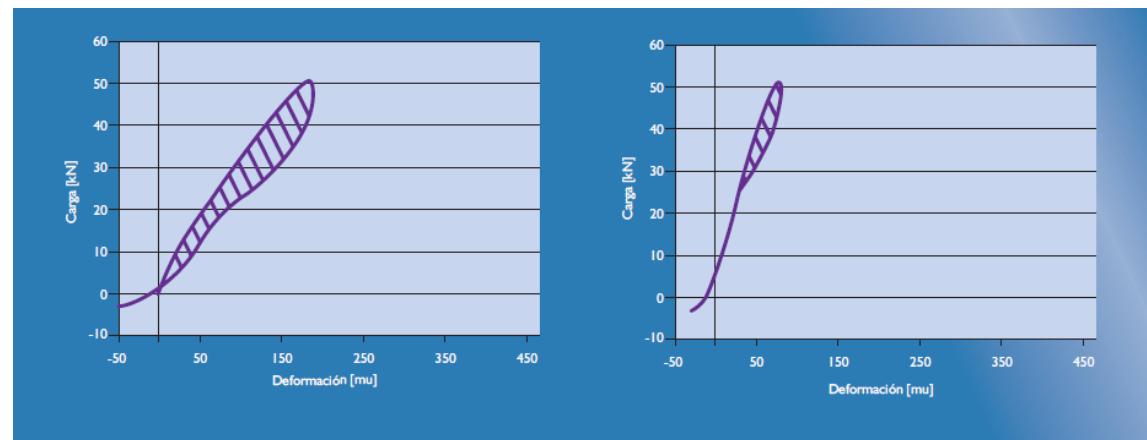
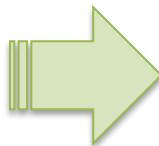
¿Cómo influye la pendiente en el consumo de combustible?



Factor de corrección de consumo de combustible para camiones rígidos (izquierda) y para camiones articulados (derecha) (fuente: CEDEX)

Para camiones, el factor de corrección no es lineal, por lo que los consumos no se compensan. Las pendientes penalizan el consumo

¿Cómo influye la rigidez en el consumo de combustible?



Curvas de histéresis para un pavimento flexible (izquierda)
y un pavimento rígido (derecha)

¿Cómo influye la rigidez en el consumo de combustible?

ESTUDIO

CONCLUSIONES

NRC de Canadá

Los pavimentos de hormigón permiten un ahorro de combustible de entre un 0,8 y un 3,9% con una significancia estadística del 95%

VTI de Suecia

El consumo de combustible es un 1,1% inferior en los pavimentos de hormigón debido a la macro textura y a la rigidez, hecho que se acentúa en verano

MIT

Los pavimentos bituminosos necesitan ser entre un 25 y un 60% más gruesos que los de hormigón para mostrar el mismo rendimiento en lo referente a consumo de combustible

¿Cuál es el valor de una infraestructura durable?

Macrotextura (MPD) = 1.08
IRI = 1.27



Macrotextura (MPD) = 0.876
IRI = 1.10

Reducción del consumo de combustible del 0.653%
en vehículos ligeros y del 1.02% en camiones
(fuente: proyecto europeo ROSANNE)

Un pavimento durable que
mantenga sus características
superficiales a lo largo del tiempo
ahorra combustible

La electrificación del parque móvil y el vehículo autónomo implican la integración en la carretera de tecnologías de alto valor añadido y de un coste elevado. No es factible integrar dichas tecnologías en una infraestructura poco durable en la que haya que intervenir frecuentemente.

¿Cómo influye el vehículo autónomo en la infraestructura? Efecto previsible de la concentración de cargas cost324

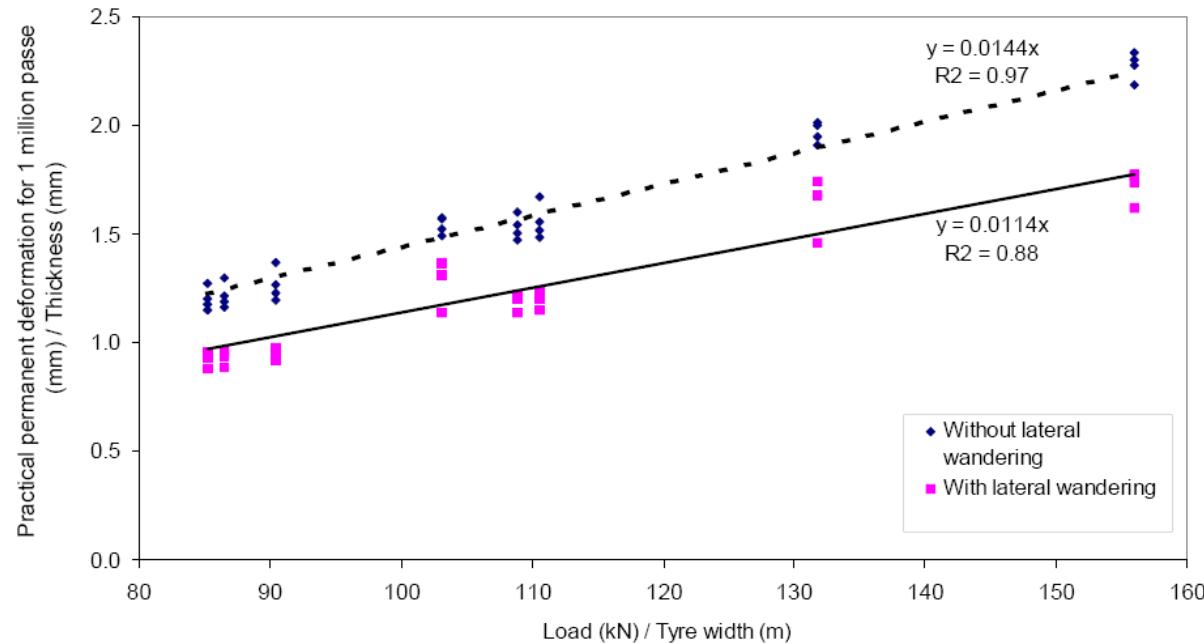
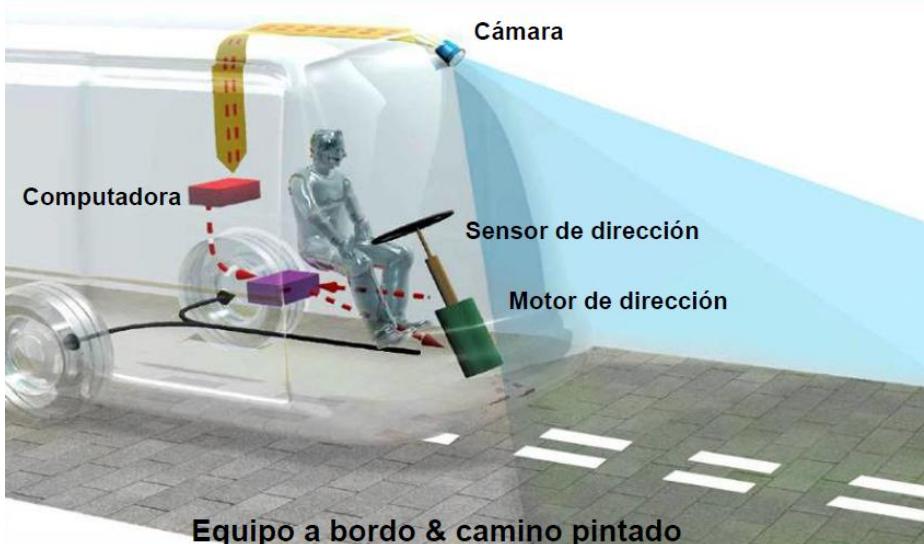


Figure 4.56 - Relation between practical permanent deformation rate, thickness of visco-elastic layers and load configuration for different tyres and structures.

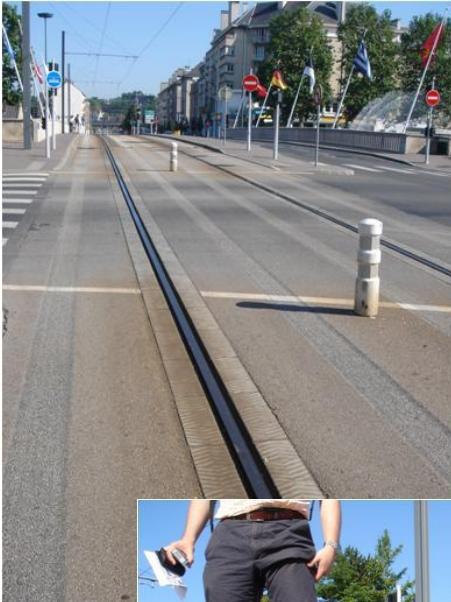
El guiado autónomo puede incrementar en más de un 30% la deformación permanente en los pavimentos de hormigón asfálticos, acelerando su degradación.

¿Cómo influye la infraestructura en el vehículo autónomo?



TVRCAS en Castellón

¿Cómo influye la infraestructura en el vehículo autónomo?



El fallo del pavimento (roderas) impide el correcto acercamiento del autobús al andén y limita la accesibilidad

¿Y el vehículo eléctrico?



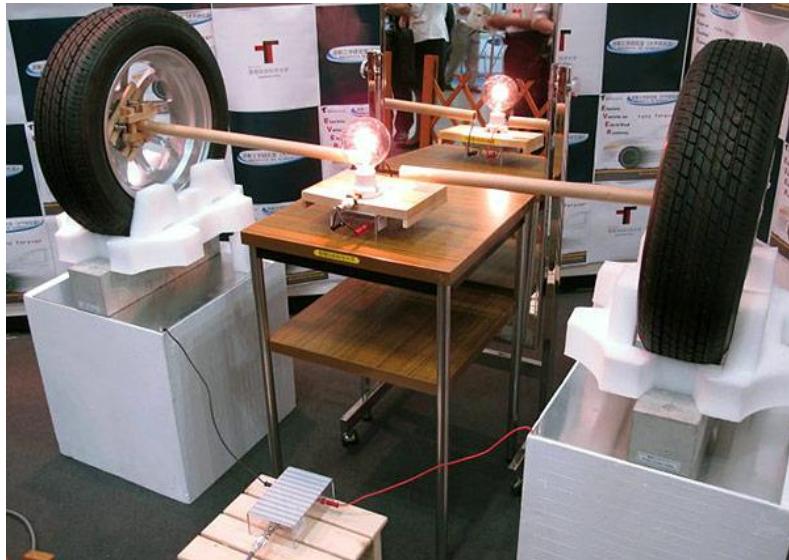
PROYECTO SOLAROAD (TNO) DE ENERGY HARVESTING SOBRE UN PAVIMENTO DE HORMIGÓN DURABLE

¿Y a la eficiencia?

La transferencia de responsabilidades del conductor al vehículo genera una nueva presión sobre la gestión de la infraestructura y la eficiencia.

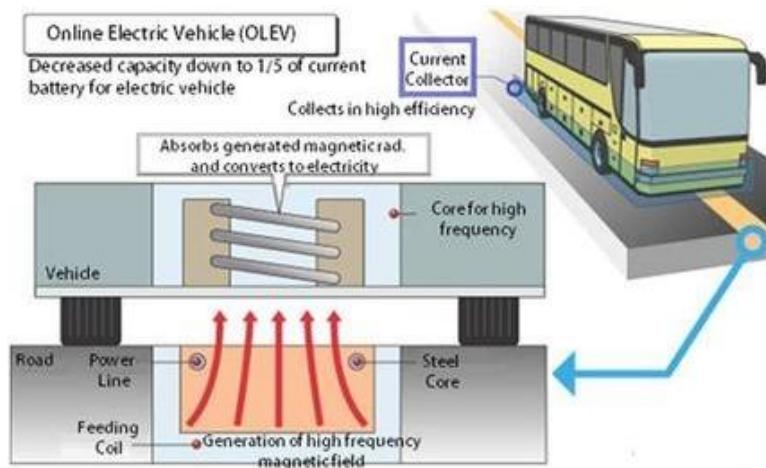
Solo el perfecto estado de la vía garantiza el comportamiento eficiente del sistema.

¿Y el vehículo eléctrico?



**PAVIMENTOS DE HORMIGÓN ELÉCTRICOS PARA LA RECARGA DE BATERÍAS POR
INDUCCIÓN O PARA LA MEJORA DE LA VIALIDAD INVERNAL**

¿Y el vehículo eléctrico?



Detalle del alojamiento subterráneo de las bobinas en el Proyecto Victoria de Endesa

Detalle del Sistema OLEV desarrollado en Corea del Sur en 2013



Construcción de un tramo de ensayo de hormigón y detalles de los bucles de inducción

¿Y el vehículo eléctrico?



PANTÓGRAFO EN LA INFRAESTRUCTURA VIARIA. PROYECTO SCANIA-SIEMENS E-HIGHWAY

CONCLUSIONES

Nuevo tipo de rodadura con gran concentración de cargas



Pavimentos de hormigón o similares

Nuevo tipo de trazado que derive en nuevos pavimentos



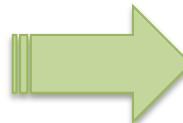
Nuevas oportunidades para productos innovadores

Recarga de vehículos por inducción



Los pavimentos de hormigón están a la vanguardia de la tecnología actual

El pavimento como “protector” de instalaciones muy valiosas



Durabilidad

Decisiones autónomas del vehículo



Conservación de las características superficiales

Una mayor atención hacia las infraestructuras de nueva generación puede facilitar la superación de los retos del transporte de mercancías por carretera

GRACIAS POR SU ATENCIÓN