

Europa ante el transporte por carretera con vehículos pesados

Ramón Valdivia Palma
Director General



astic
DESDE 1960

270 millones
viajeros transportados / año



210
socios



120.000 M€
mercancía transportada / año

Las empresas
afiliadas a ASTIC
facturan el 15%
del sector en España

32.000 m€

a 5.000 m€

Facturación

01

Vehículos

487.678

a 16.000

02

565.000

a 21.900

Empleados

03

PERFIL DE LA ASOCIACIÓN 2014

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera -ASTIC- agrupa a las grandes empresas del sector desde 1960, tanto en transporte de mercancías como de viajeros

Perfil de la empresa asociada a ASTIC



100 empleados
25 millones € de facturación
80 vehículos propios

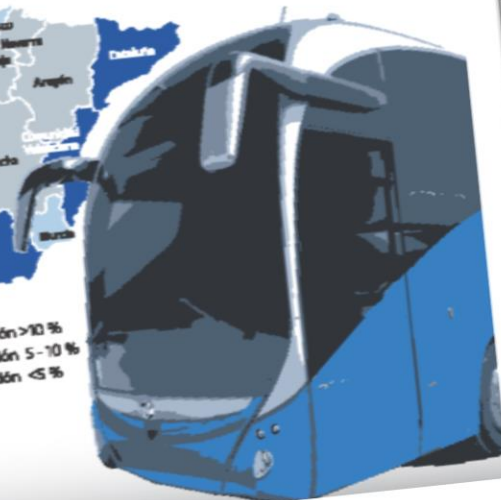
ASTIC, si fuese una empresa, sería la 11ª de España por número de empleados



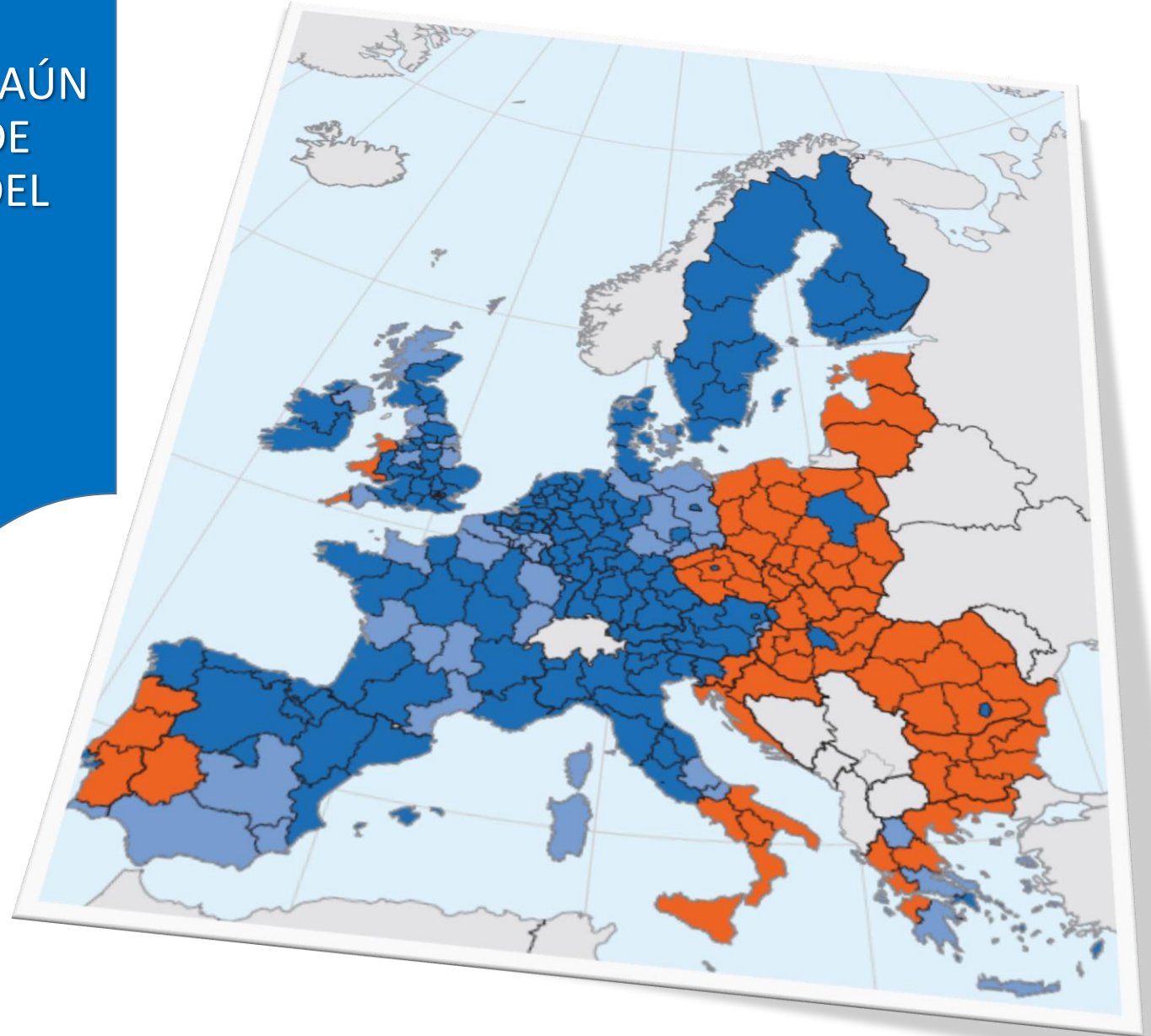
Presencia de ASTIC en las CCAA



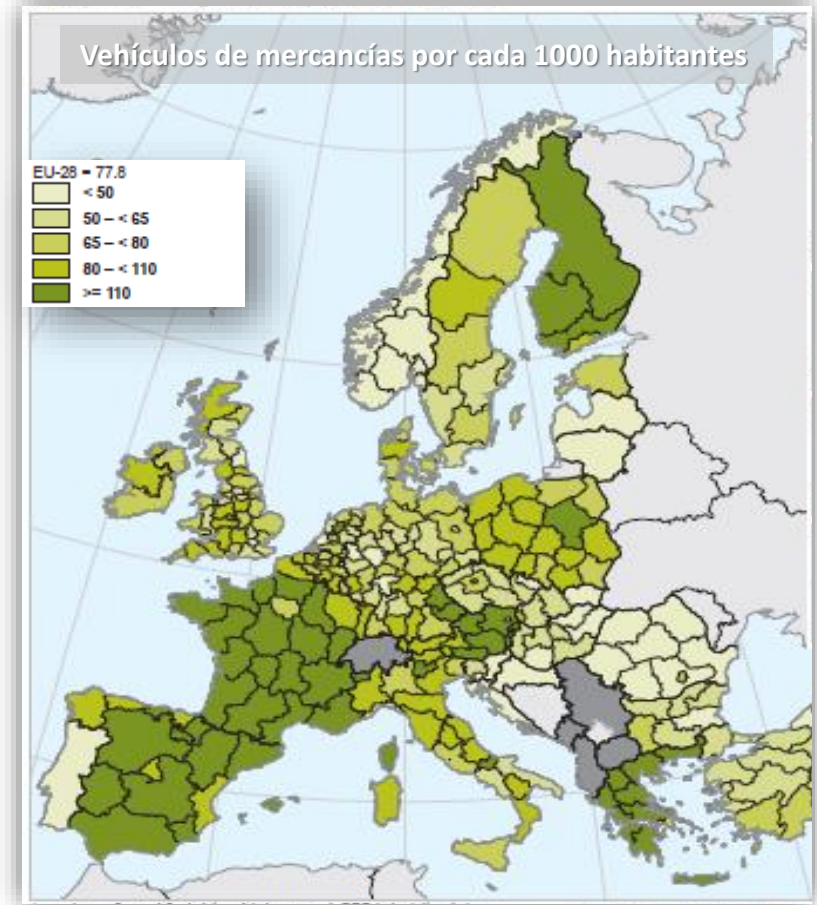
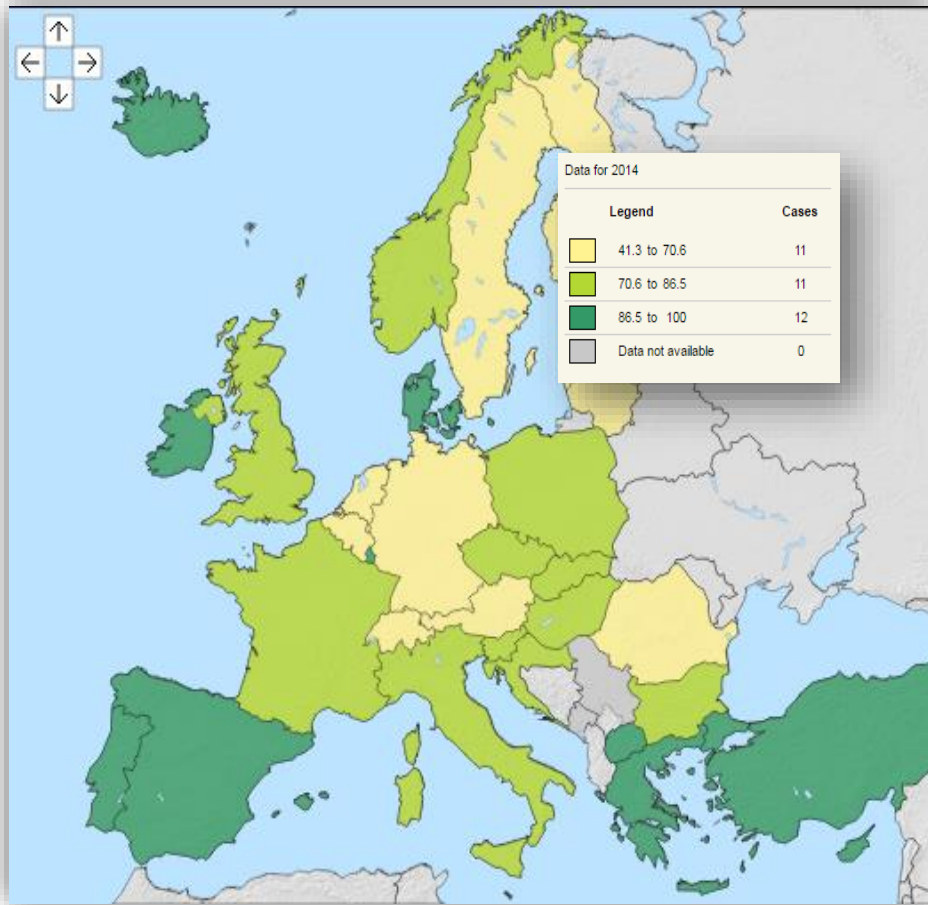
■ Implantación >10 %
■ Implantación 5 - 10 %
■ Implantación <5 %



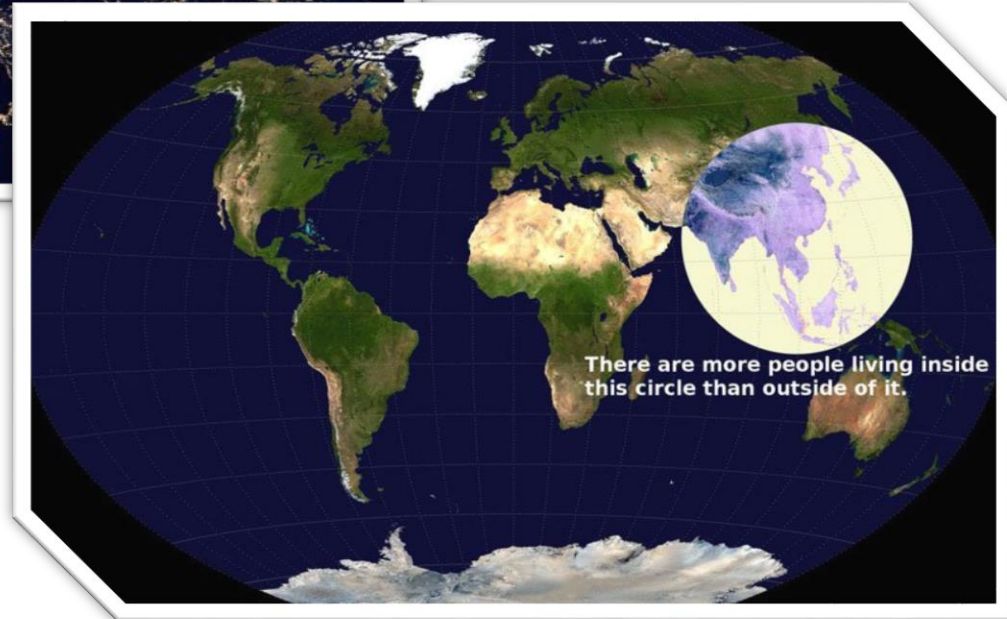
LA U.E. ESTÁ AÚN
MUY LEJOS DE
DISFRUTAR DEL
LLAMADO
“ESPACIO
ÚNICO”



El transporte de mercancías por carretera domina en toda en toda Europa (en % de Ton.kM)

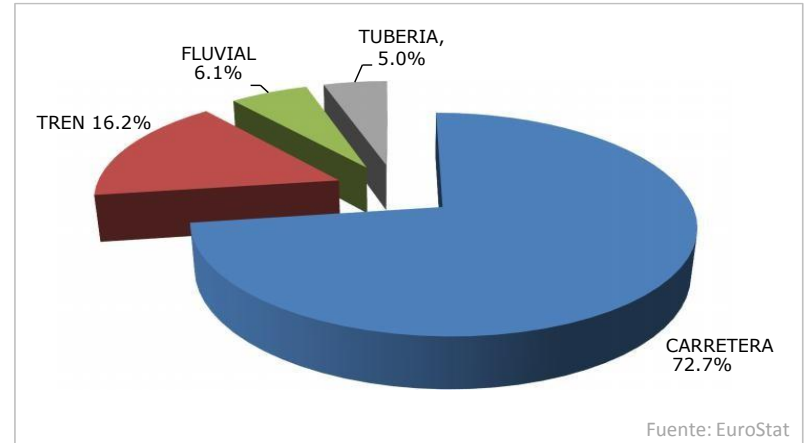
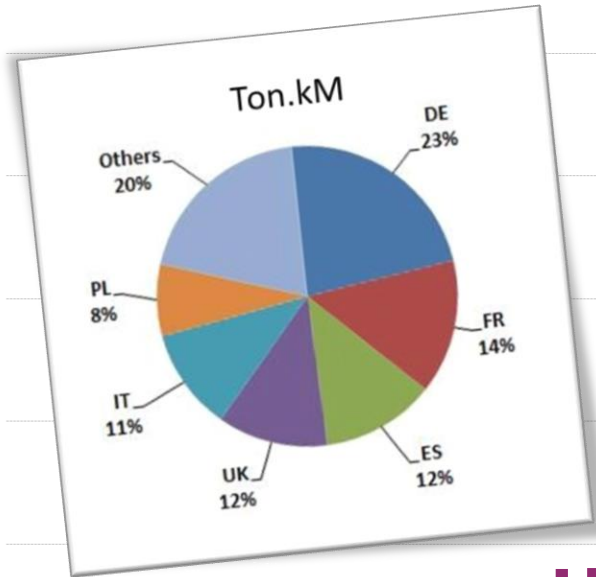
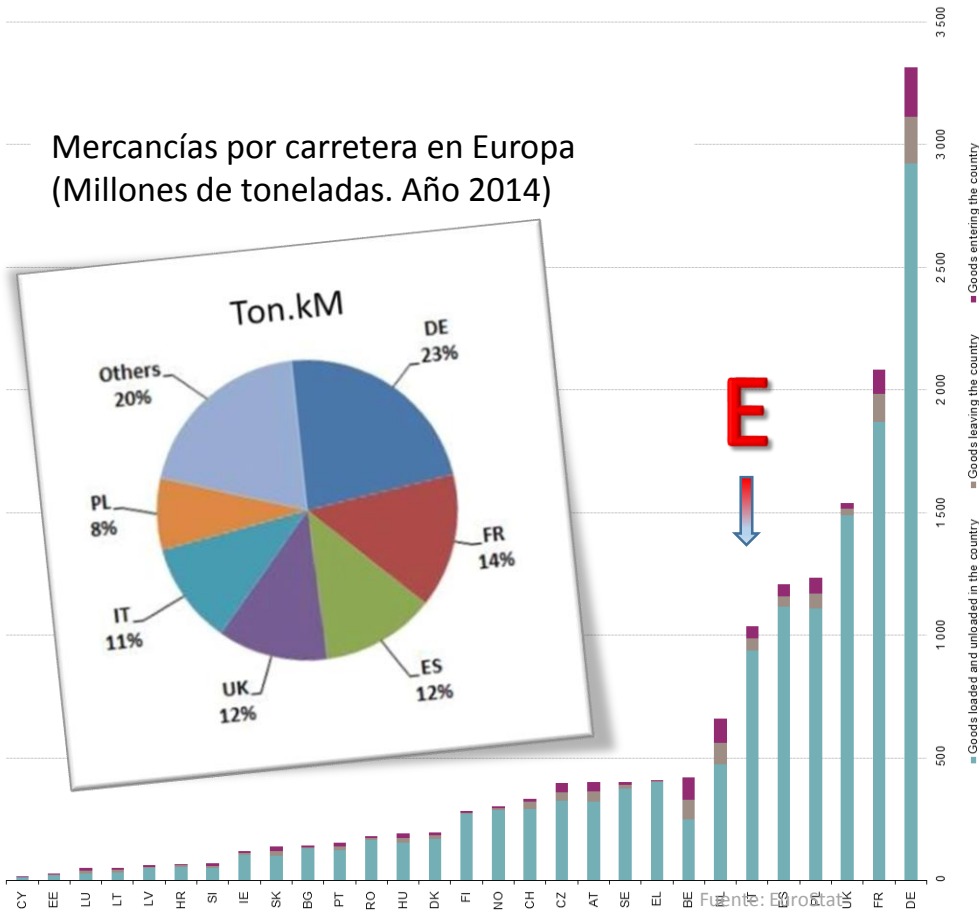


Concentración de población...y emisiones

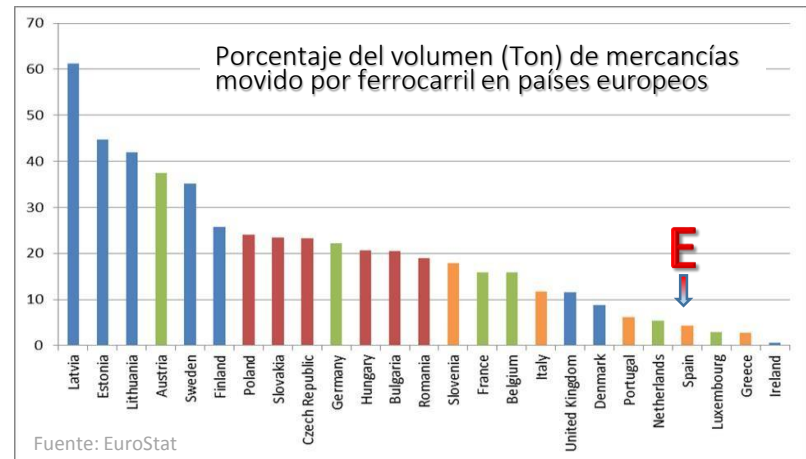


Trasporte por carretera en Europa

Mercancías por carretera en Europa
(Millones de toneladas. Año 2014)



Fuente: EuroStat

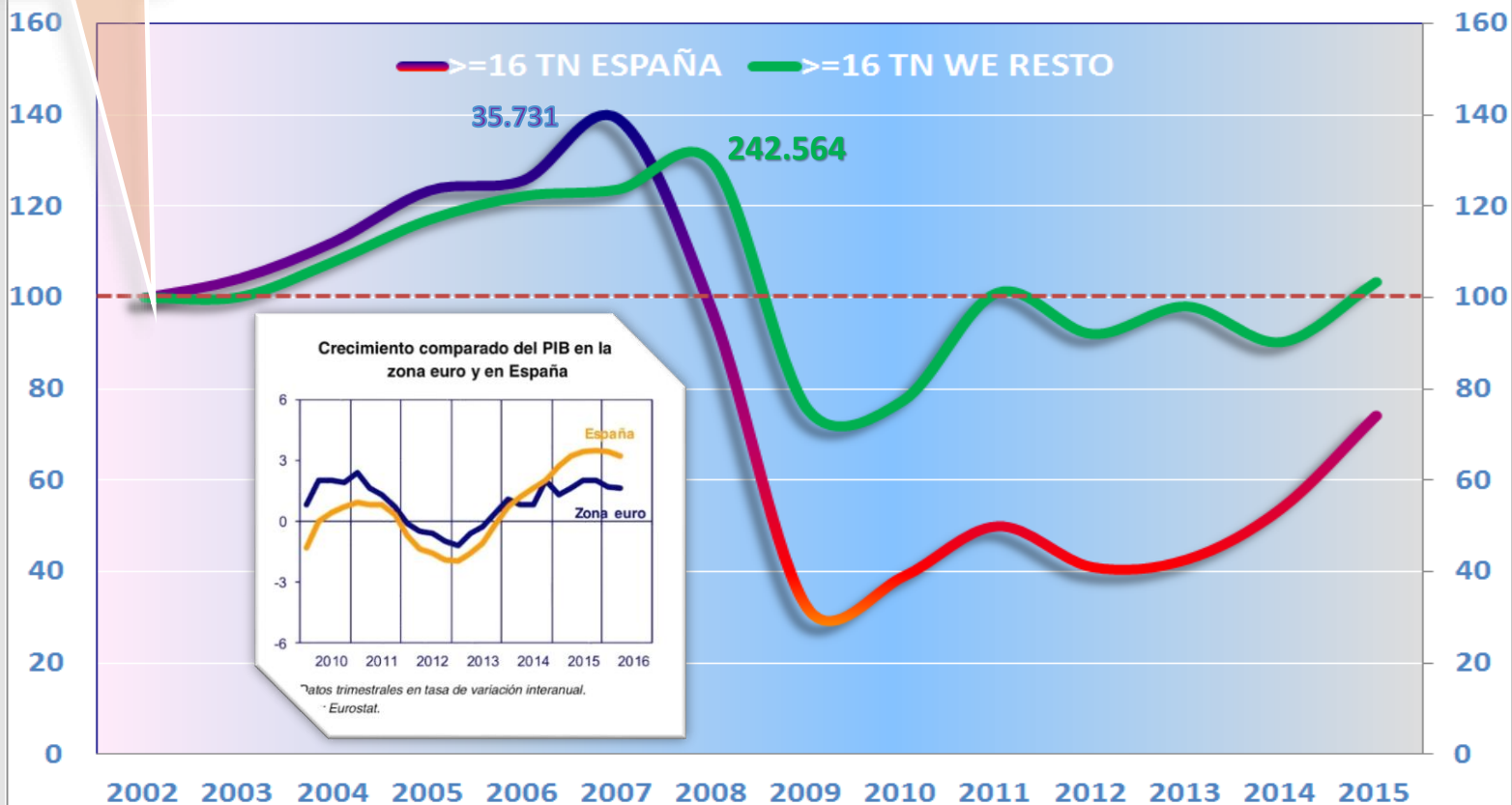


Fuente: EuroStat

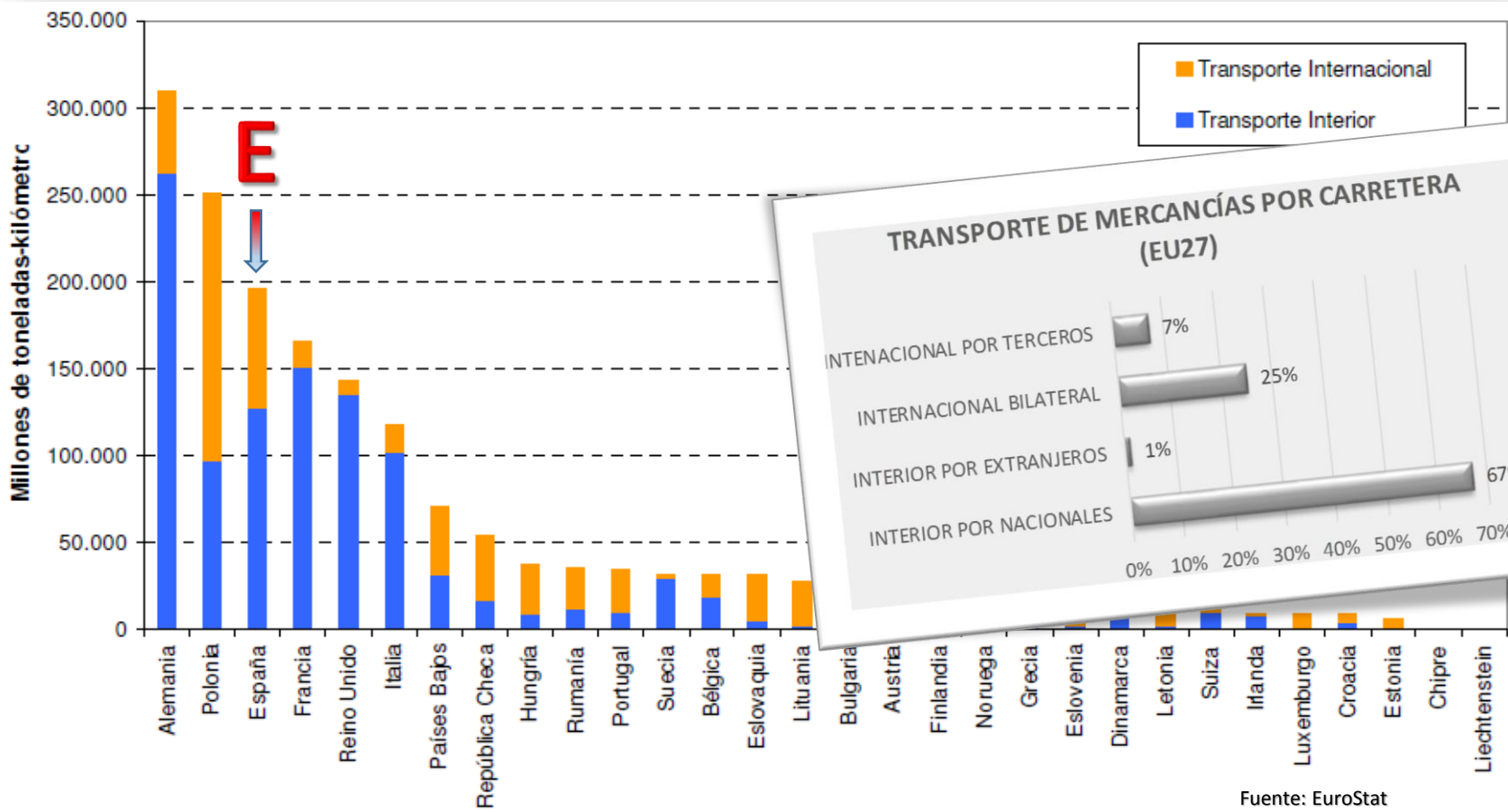
BASE 100 EN 2002

25.655 ESPAÑA
188.019 RESTO WE

MATRICULACIONES DE PESADOS ESPAÑA vs EUROPA OCCIDENTAL

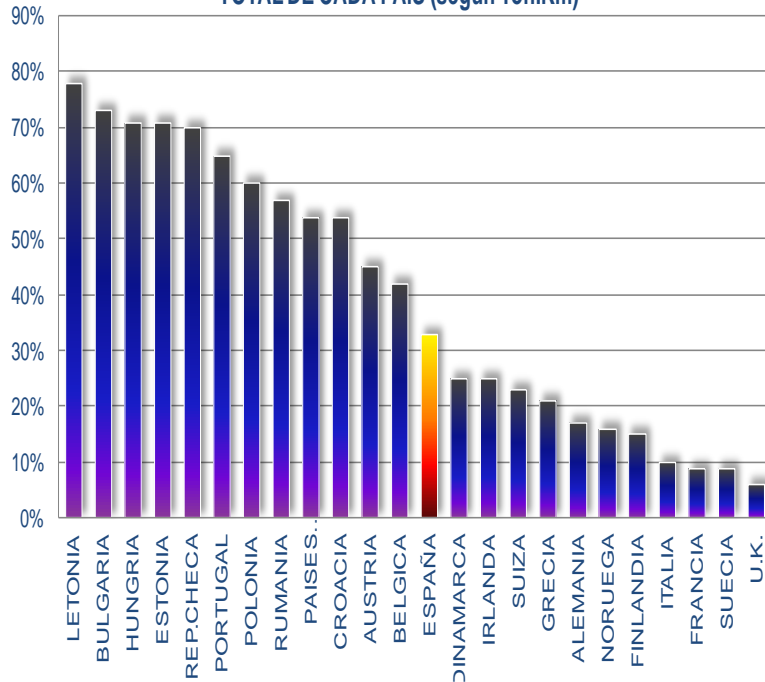


Ranking de Ton.Km según país de matriculación



Transporte internacional de mercancías por carretera

IMPORTANCIA RELATIVA DEL Tte INTERNACIONAL SOBRE EL TOTAL DE CADA PAÍS (según Ton.Km)




EL TRANSPORTE INTERNACIONAL ESTÁ MUCHO MÁS ABIERTO A LA COMPETENCIA QUE EL NACIONAL. EN NÚMEROS REDONDOS SE MUEVEN EN UE AL AÑO EN ESE TIPO DE TRANSPORTE 800 MILLONES DE TONELADAS CON UN RECORRIDO MEDIO DE 645 KM CADA UNA

LOS CINCO MAYORES FLUJOS DE MERCANCÍAS POR CARRTERA EN LA UNIÓN EUROPEA

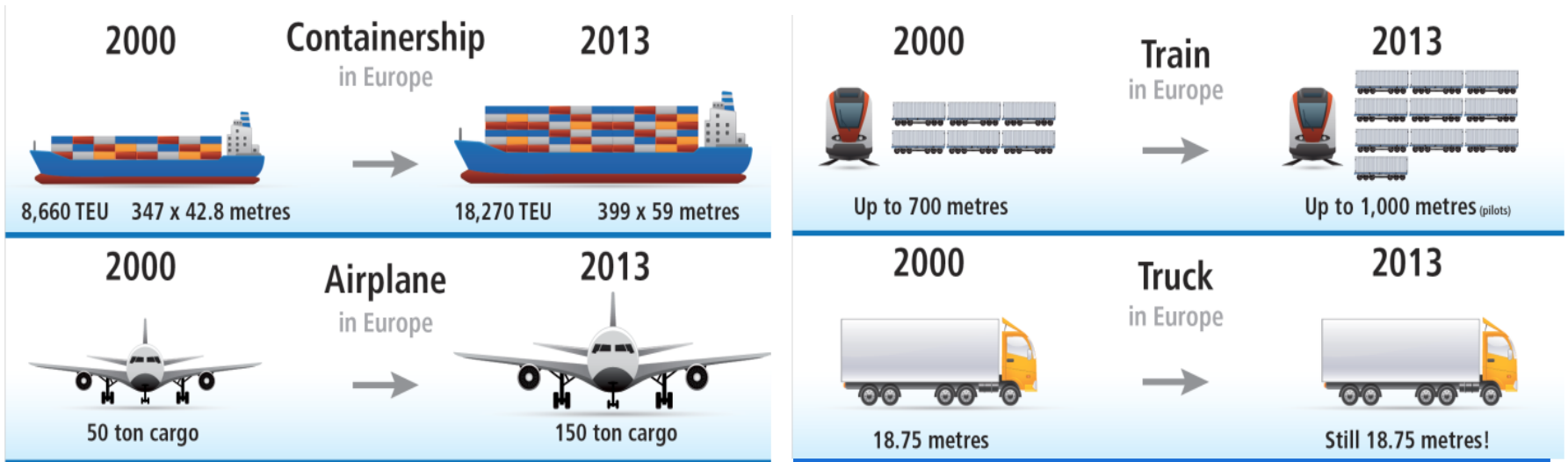
	MILLONES DE Ton.kM	MILES DE TONELADAS	
ALEMANIA - POLONIA	16.078	ALEMANIA - HOLANDA	37.320
POLONIA - ALEMANIA	15.150	HOLANDA - ALEMANIA	35.779
ESPAÑA - FRANCIA	14.233	BELGICA - FRANCIA	31.109
ALEMANIA - FRANCIA	13.135	ALEMANIA - FRANCIA	26.620
FRANCIA - ESPAÑA	13.018	POLONIA - ALEMANIA	24.003

Los retos del próximo escenario

- Acceso al mercado, “atomización” y subcontratación.
- “*Social dumping*”, proteccionismo y competitividad
- Tasas por uso de infraestructuras/impuesto hidrocarburos
- Fiscalidad energética y medioambiental 
- Digitalización (eCMR, TIR EPD, Conducción autónoma...)
- Nuevos profesionales / Formación / Falta de conductores
- La irrupción de la llamada “*Economía Colaborativa*”
- Y, cómo no, pesos y dimensiones



¿Por qué?

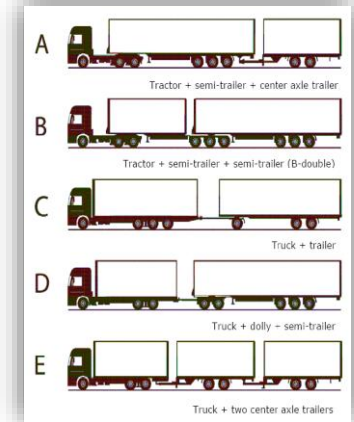


DIRECTIVA 96/53/CE
TRÁFICO INTERNACIONAL

FUENTE: IRU 2014

Directiva de pesos y dimensiones 2015/719/UE (Modifica la 1996/53/CE y 2002/7/CE)

- ❑ Mejorar la eficiencia
- ❑ Impulsar intermodalidad
- ❑ Incrementar seguridad vial
- ❑ Reducir el impacto ambiental



- ❑ 19.5 t. Para autocares de 2 ejes
- ❑ Mayor MMA para combustibles alternativos
- ❑ Mayores longitudes para:
 - ❑ Cabinas redondeadas
 - ❑ Deflectores traseros
- ~~❑ Utilizar "EMS" en tránsito internacional~~
- ❑ Para contenedores o cajas móviles de 45 pies, aumentar la longitud máxima en 15 centímetros si forma parte de un transporte intermodal












PORCENTAJE DEL TOTAL Ton.KM TRANSPORTADAS

SEGÚN LONGITUD DEL RECORRIDO (U.E.)

CORTO	MEDIO	LARGO
0 - 149 KM	150 - 299 KM	> 300 KM
38%	32%	30%

TRANSPORT EFFICIENCY IS ALSO: PICKING THE MOST APPROPRIATE VEHICLE FOR THE JOB

SOURCE: VOLVO

GCW/GVW* tonne	Load Capacity tonne	Distance km	Fuel Consumption l/100km	I/1000tonnekm at 100% utilisation	normal utilisation	I/1000tonnekm considering normal utilisation
LONG DISTANCE						
26 	17	100	25	1700	14.7	70%
40 	25	100	32	2500	12.8	70%
60 	40	100	43	4000	10.8	70%
URBAN DISTRIBUTION						
3.5 	1.5	100	12	150	80.0	45%
7.5 	4	100	15	400	37.5	45%
12 	7.2	100	19	720	26.4	45%
18 	11	100	22	1100	20.0	45%

*Gross Combination Weight (Long Distance) / Gross Vehicle Weight (Urban Distribution)

38%

32%

30%

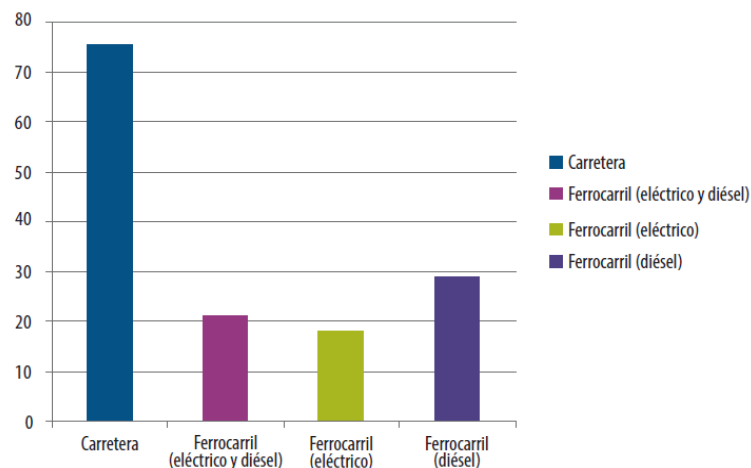


POLICY

Shifting to more efficient transport modes

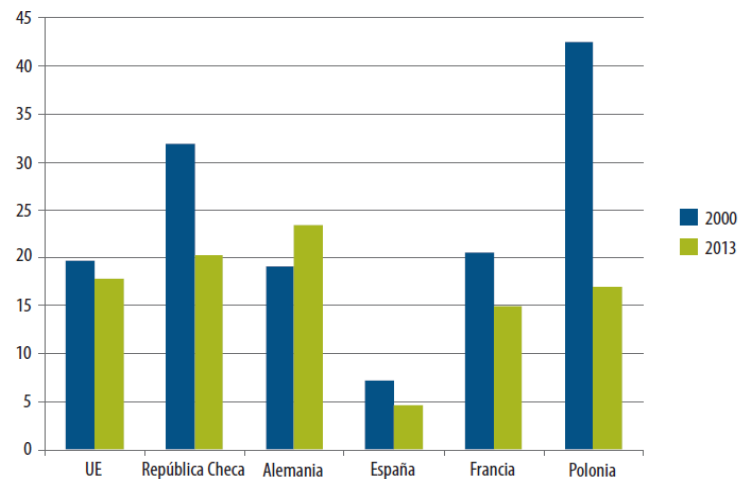
To reduce emissions, the EU promotes alternative fuels and energy-efficient transport modes: buses, coaches, trains for people; ships and rail for freight.

Emisiones de CO₂ por tonelada-kilómetro en la UE en 2012



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de los datos proporcionados por la Agencia Europea de Medio Ambiente.

Cuota modal de transporte de mercancías por ferrocarril (transporte interior de mercancías) en %



Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de datos de Eurostat.

Europa 2020

La Estrategia Europa 2020, aprobada por el Consejo Europeo el 17 de junio de 2010, es el programa de la UE para el crecimiento y el empleo para la actual década. Hace hincapié en un crecimiento inteligente, sostenible e integrador como forma de superar las debilidades estructurales de la economía europea, mejorar su competitividad y productividad y sostener una economía social de mercado sostenible.

Los principales objetivos relacionados con los principales objetivos de la estrategia a nivel de la UE son:

- 75% de la población de 20 a 64 años de edad para ser empleado
- 3% del PIB a invertir en el sector de investigación y desarrollo (I + D)

• Cambio climático y objetivos energéticos:

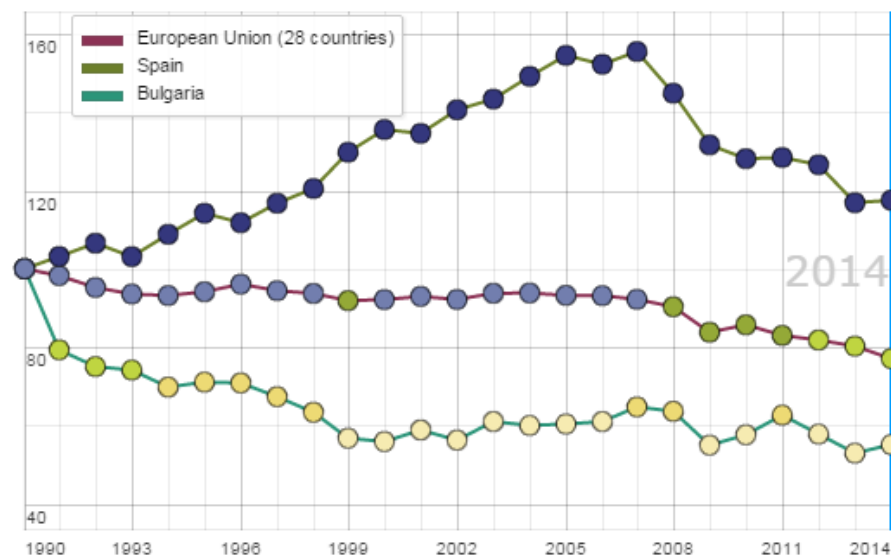
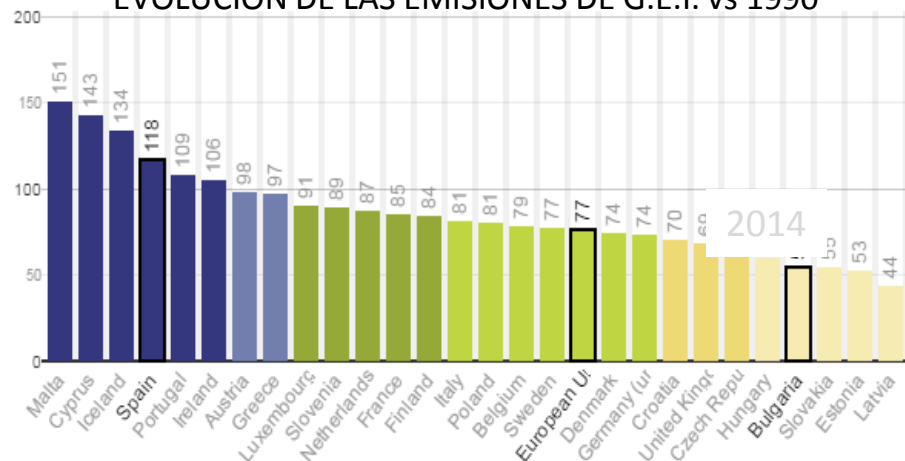
Las emisiones de gases de efecto invernadero se reducirán un 20% en comparación con 1990

La participación de las fuentes de energía renovables en el consumo final de energía se incrementará al 20%

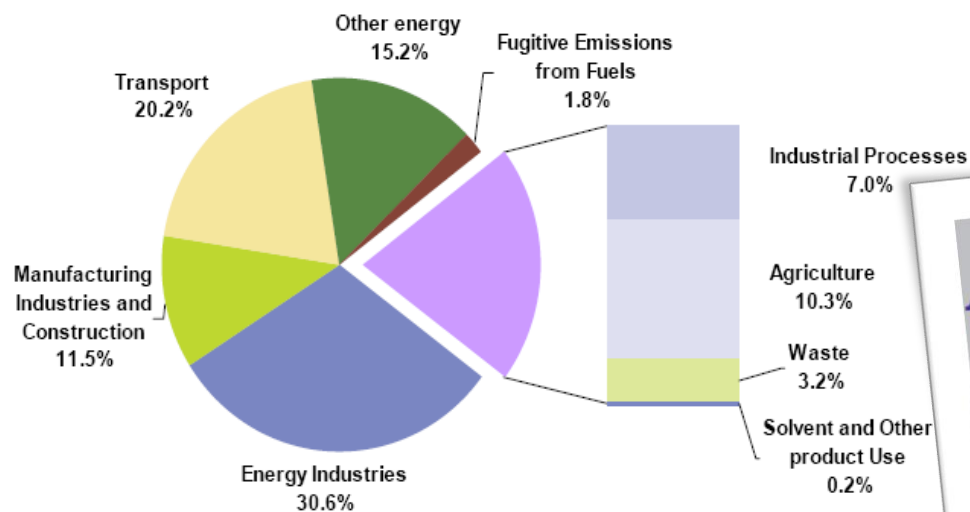
Mejora de la eficiencia energética en un 20%

- Se reducirá la proporción de alumnos que abandonan la escuela antes del 10% y al menos el 40% de los que tienen entre 30 y 34 años de edad para cursar estudios terciarios o equivalentes.
- La pobreza se reducirá eliminando al menos a 20 millones de personas del riesgo de pobreza o exclusión social.

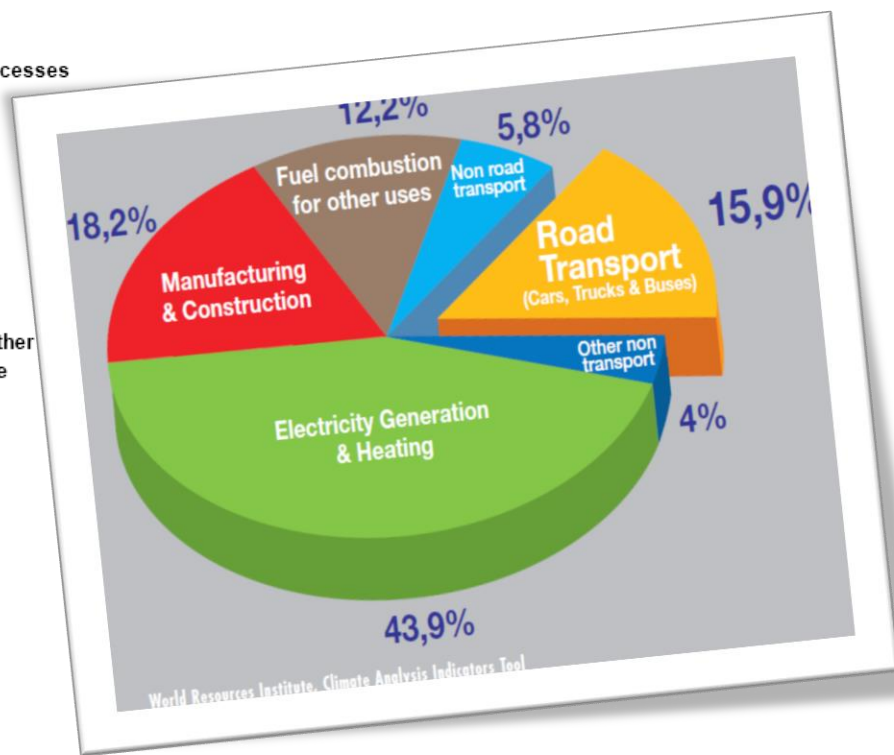
EVOLUCIÓN DE LAS EMISIONES DE G.E.I. vs 1990



Emisiones de G.E.I. por origen (actividad humana)

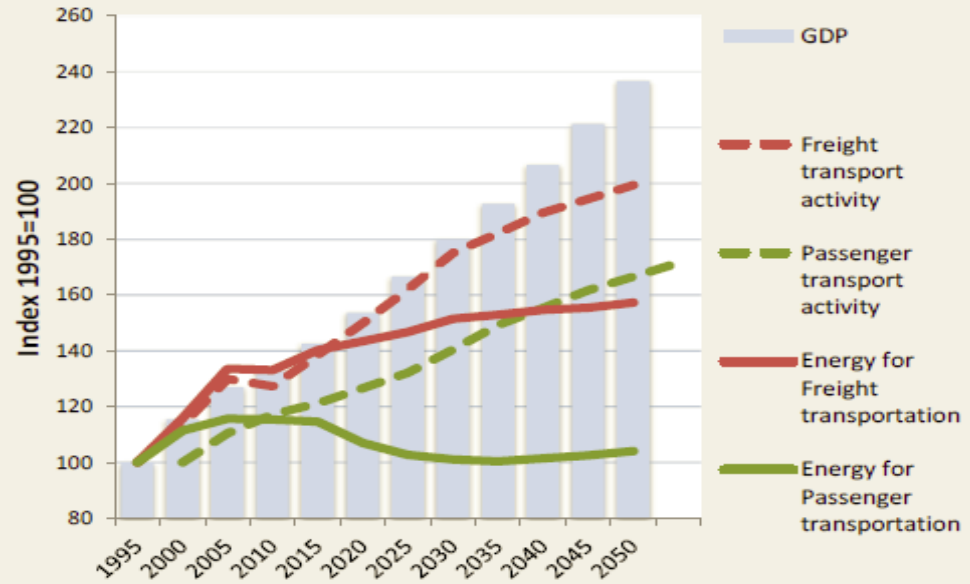
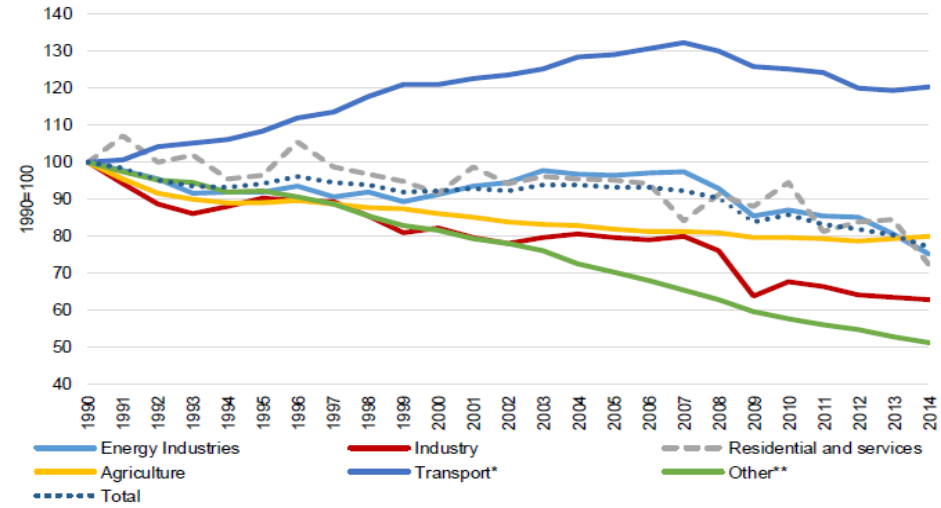


Source: EEA, also available at Eurostat (online data code: tsdcc210)

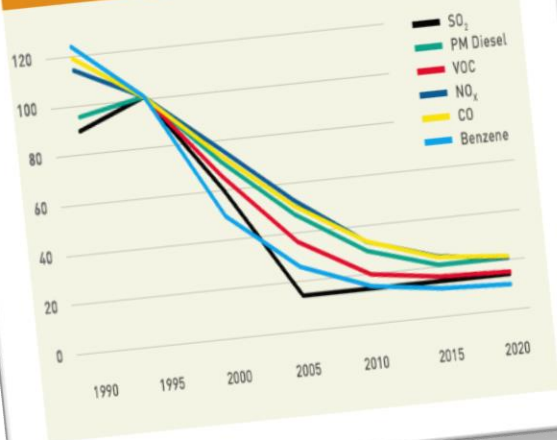


TRANSPORTE ES EL UNICO SECTOR QUE INCREMENTA LAS EMISIONES DE G.E.I. ...Y LO SEGUIRÁ HACIENDO

Evolution of greenhouse gas emissions by sector (1990=100), EU28



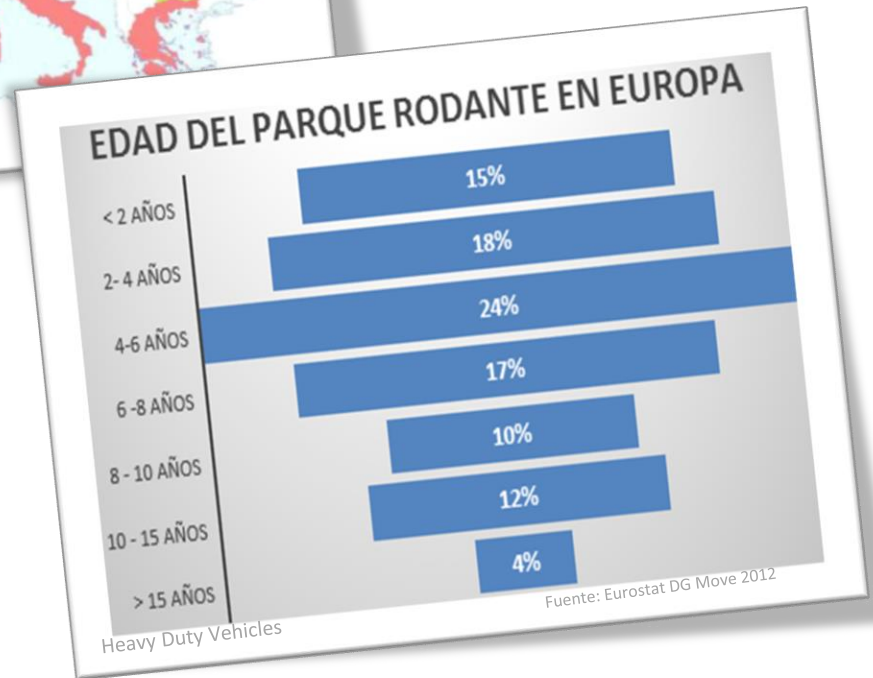
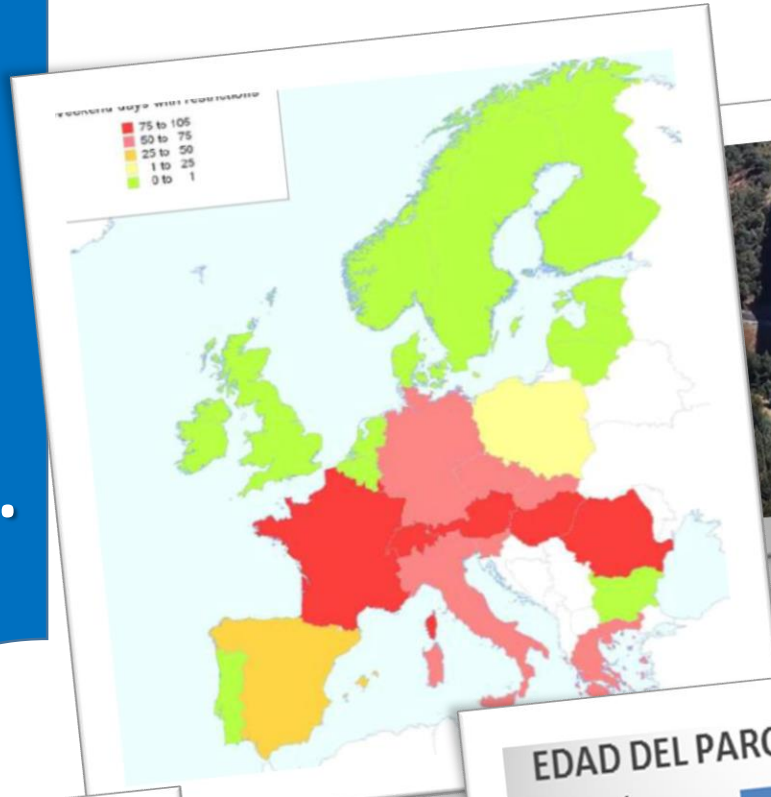
ROAD TRANSPORT EMISSIONS - EU INDEX (1995 = 100)



EMISIONES DE CO2 EN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (PREVISIONES 2005-2030)

- CAMBIO EN EMISIONES
(-2% / -8%)
- ACTIVIDAD DE TRANSPORTE
(+23% / +27%)
→ +35% actividad 2010 -2030
+58% actividad 2010 -2050
- INTENSIDAD DE USO DE ENERGÍA
(-21,5%)
- % Carbono EN LA ENERGÍA CONSUMIDA
(-8% / -11%)

Algunas medidas podrían tomarse...



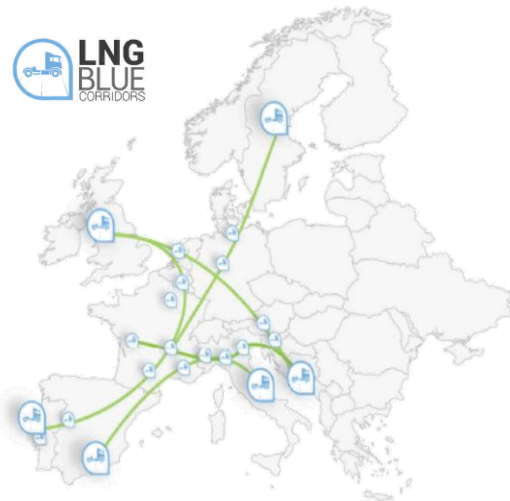
Algunas otras ya se están en marcha...

DIRECTIVA DE INFRAESTRUCTURA PARA COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS - 94/214 / UE (DAFI)

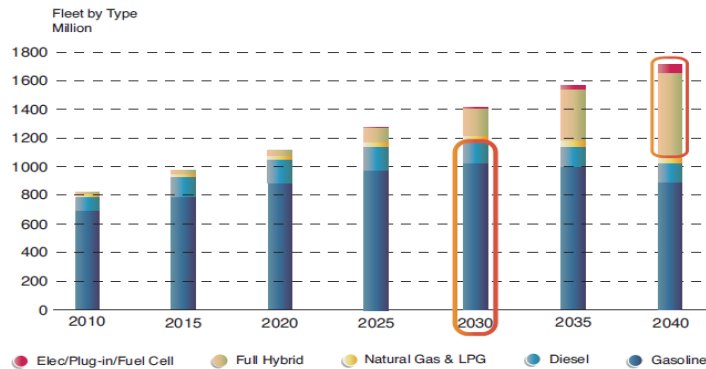
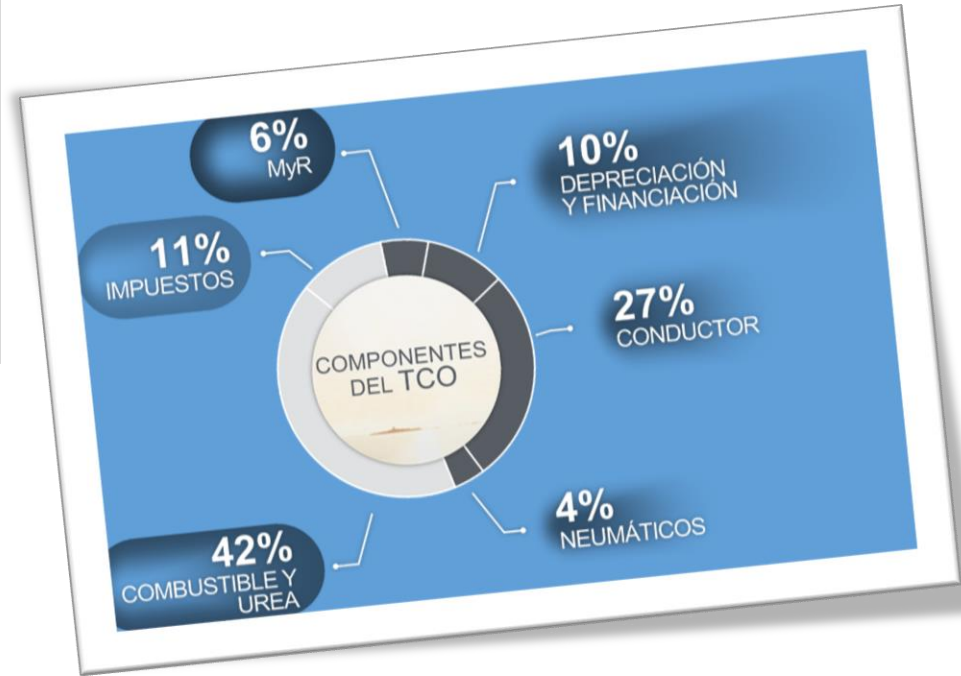
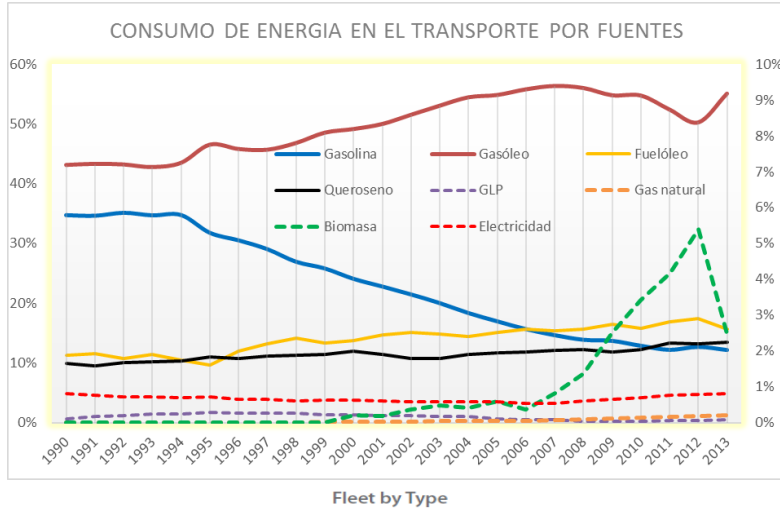
La ambición europea de sustituir el petróleo por otros combustibles en el transporte y reducir la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero, proporciona la base para el "DAFI". Esta directiva de la UE tiene por objeto crear una infraestructura eficaz para la distribución de combustibles alternativos, incluyendo el gas natural y el biometano como combustible para vehículos



Para el gas natural licuado (GNL) la infraestructura debe existir a lo largo de la red principal de TEN-T antes de 2025.
(150 km para el GNC y 400 km para el GNL mencionados como indicativos de distancias máximas)



EL GAS NATURAL COMO SOLUCIÓN



Fuente: ExxonMobil, Outlook for Energy (2015)

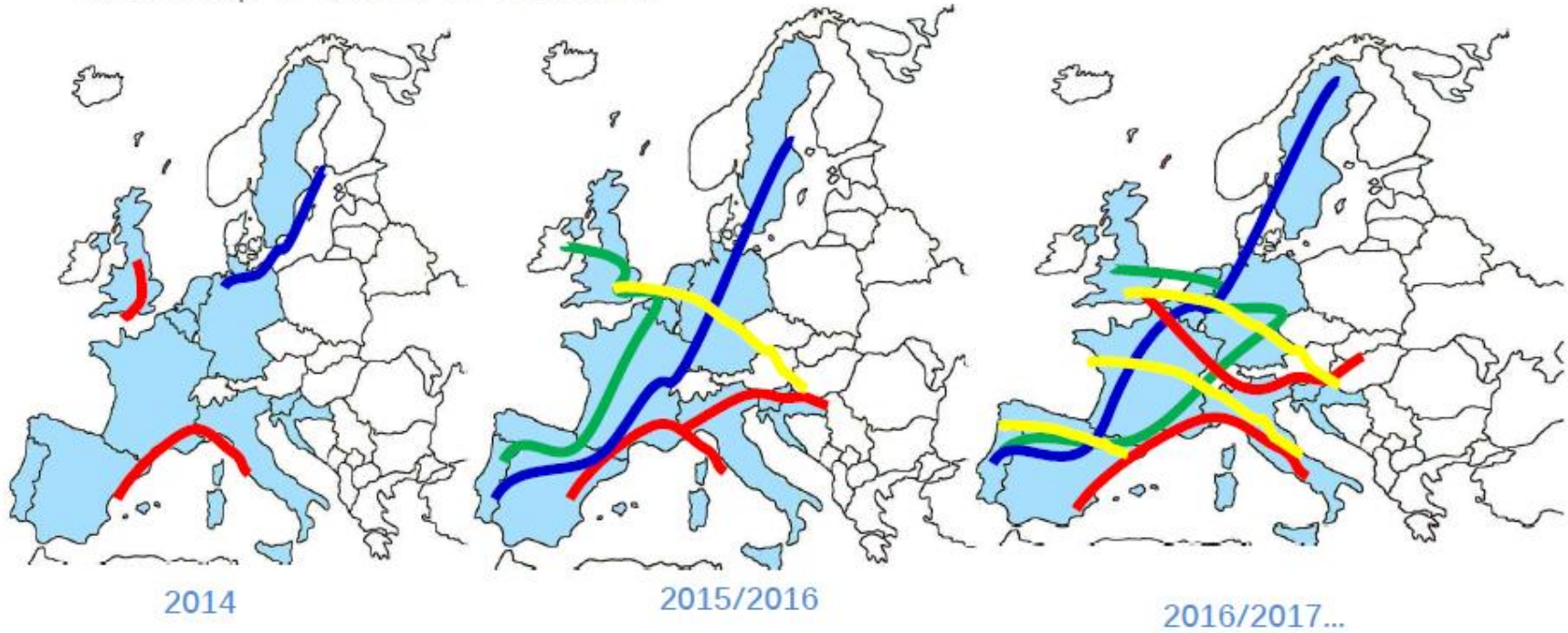
EL GAS NATURAL COMO SOLUCIÓN

		Tecnologías Alternativas					
		Eléctrico 100%	Híbrido Paralelo	Híbrido Enchufable	CNG Bio CNG	LNG Bio LNG	
Misiones	Urbano	+++	+	+++	+++	+++	➔ Varias Alternativas
	Regional	Muy difícil	No Conviene	+	+++	+++	
	Obras	Muy difícil	No Conviene	+	+++	+++	
	Nacional	Muy difícil	No Conviene	No Conviene	+++ Solo rígidos	+++	
	Larga distancia	Muy difícil	No Conviene	No Conviene	No Conviene	+++	➔ Única alternativa Real hoy día

+++ : Beneficios medioambientales



Roadmap to the LNG Corridors



MUCHAS GRACIAS

