

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

EL LABERINTO DEL SECTOR AÉREO: DE UN GOTEO DE 86 QUIEBRAS AL REGRESO A BENEFICIOS

Las aerolíneas se recuperan, pero sin dejar
atrás la lista de incógnitas por resolver



ENTREVISTA A JOSÉ IGNACIO CASES, NOVADAYS

**"DESREGULAR EL AUTOBÚS
GENERARÁ UN ESPEJISMO"**



Actualidad | P6

De las quiebras a volver a beneficios: el laberinto del sector aéreo

La industria ha visto agravada su situación de inestabilidad y se han dado todo tipo de movimientos para poder dejar atrás las pérdidas.



Entrevista | P15

José Ignacio Cases, pdte. y CEO de Novadays: "Desregular el autobús generará un espejismo"

La consultora presenta su informe 'La importancia de las políticas de transporte público en España'.



Legislación | P18

Los patinetes, dos realidades ante un 'sudoku' regulatorio

La regulación municipal de las empresas de alquiler de patinetes eléctricos genera posturas muy diferenciadas.



Carretera | P12

Alsa, cien años de la empresa referente en el sector del autobús

La empresa de movilidad celebra su centenario y programa para este año 2023 un completo programa de actividades conmemorativas.

Electrificación | P22

Cabify 'conecta' a sus taxistas a Tesla con sus cargadores

La plataforma de multimovilidad y la compañía estadounidense fomentarán la electrificación de los autónomos colaboradores de la compañía española.

Logística | P32

El transporte marítimo, entre la concentración y la incertidumbre

El traslado de grandes contenedores preocupa ante el crecimiento de las navieras internacionales, que concentran cada vez más poder.

Edita: Editorial Ecoprensa S.A.
Presidente Editor: Gregorio Peña.
Vicepresidente: Clemente González Soler. **Director de Comunicación:** Juan Carlos Serrano.

Director de elEconomista: Amador G. Ayora
Coordinadora de Revistas Digitales: Virginia Gonzalvo **Director de elEconomista Movilidad y Transporte:** Cristian Reche
Diseño: Pedro Vicente y Alba Cárdenas **Fotografía:** Pepo García **Infografía:** Clemente Ortega **Tratamiento de imagen:** Dani Arroyo **Redacción:** Juan Díaz Riquelme



La aviación sigue cerrando sus heridas más de 1.100 días después del peor golpe en su historia

Desde que la Organización Mundial de la Salud (OMS) decretara el virus SARS COV 2 como pandemia hasta hoy han pasado más de 1.100 días. El periodo ha sido suficiente como para cambiar de arriba a abajo un sector tan determinante para la economía mundial como la industria aérea. Nadie duda de que el Covid-19 ha tenido un impacto significativo, a medida que la necesidad de mantener el distanciamiento social, las restricciones de viaje y el miedo al contagio redujeron drásticamente la demanda de vuelos en todo el mundo hasta niveles sin precedentes.

La crisis sanitaria afectó de lleno a la salud de la aviación comercial, que no tuvo otra salida que cancelar rutas, reducir la frecuencia de vuelos y, en algunos casos, incluso a cerrar sus operaciones por completo. Basta con analizar los expedientes de la italiana ITA, la noruega SAS, la portuguesa TAP y la española Air Europa para ver cómo la pandemia truncó los planes y las previsiones de algunas de ellas que, por cierto, solo un año antes alcanzaban resultados récord.

■
El futuro sigue siendo incierto tres años después de la pandemia, ante los precios del combustible y la deuda comprometida

La lista de sacrificios para sobrevivir ha sido extensa, desde endeudarse hasta niveles peligrosos para el futuro (el presente actual), ya sea a través de capital privado o asistiendo a los mecanismos de rescate públicos habilitados por los diferentes gobiernos, hasta acometer reestructuraciones que pasaron por despidos en masa y recortes salariales.

■
El futuro de las aerolíneas sigue siendo incierto tres años después. La recuperación de la industria aérea parece que ya ha llegado, a la vista de los datos de capacidad que anuncian muchas aerolíneas para esta temporada alta. De momento, los grandes grupos europeos que cotizan en bolsa rinden responsabilidades ante el mercado y lucen el repunte de la demanda y el regreso a la rentabilidad como credencial ante accionistas y futuros inversores.

Pero los riesgos siguen estando presentes, como prueban la volatilidad de los precios del combustible, uno de los apartados vitales en la partida de costes de las compañías, o la incógnita de los vuelos de negocio, que, a diferencia de los de ocio y turismo, todavía no han vuelto a niveles previos al 2019.

Es necesario más que nunca una mayor colaboración entre los actores involucrados para encontrar soluciones y ayudar a las aerolíneas a superar esta crisis. Sobre todo, cuando la industria no se ha recuperado por completo y debe acometer importantes inversiones millonarias para cumplir con los retos de sostenibilidad que Europa ordena para dentro de cinco años.

12

Feria Transport Logistic

Se trata de una de las ferias comerciales líderes en el mundo de la logística, movilidad, tecnología de la información y gestión de la cadena de suministro.



16

Foro de Energía para la Aviación

La patronal del transporte aéreo, IATA, celebra el Foro de Energía de Aviación (AEF). Esta edición se llevará a cabo en Seattle (Estados Unidos) del 16 al 18 de mayo de 2023.

11

Transportes de viajeros del mes de marzo

El Instituto Nacional de Estadística (INE) publica los resultados del transporte de viajeros del tercer mes del año y la evolución de la cuota modal en España.

26

Congreso Anual de Astic

Bajo el lema "Empresarios en ruta", la patronal Astic (Asociación del Transporte Internacional por Carretera), celebra en Sevilla su asamblea anual los días 26 y 28 de mayo. La edición de este año contará con miembros de primer nivel de la Administración y de las grandes empresas del sector.

31

Índice de precios del transporte

El Mitma publica el índice de precios del transporte del primer trimestre, tras realizar la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.



Mayo



EcoStruxure™ Transformer Expert

Descubre el mantenimiento basado en condiciones y evita los costes de inactividad.

El 70% de los fallos en los transformadores se pueden evitar con facilidad.

- **Hasta un 30% menos** de paradas no planificadas
- **Reduce hasta un 25%** los costes de mantenimiento

se.com/es

© 2023 Schneider Electric. Todos los derechos reservados. Todas las marcas registradas son propiedad de Schneider Electric SAS o sus compañías afiliadas.

Life Is On

Schneider
Electric



Avión volando. iStock

De las quiebras y rescates a volver a beneficios: el laberinto del sector aéreo

Desde la pandemia de Covid 19, el sector aéreo europeo ha visto agravada su situación de inestabilidad y se han dado todo tipo de movimientos para lograr la rentabilidad del negocio.

Juan Díaz.

El huracán del Covid-19 que arrasó con prácticamente todos los sectores se cebó especialmente con el aéreo. Llevó a la industria a un nuevo escenario que sigue siendo a día de hoy inestable y ha provocado que las compañías entren en distintos procesos de reestructuración, fusión o incluso quiebra y desaparición (86 en 2020 y 2021, según IATA). Uno de los casos más recientes es el de la aerolínea escandinava SAS, que ha solicitado una ampliación de capital

con la que espera conseguir más de 9,5 millones de coronas suecas para reflotar la compañía. Por otro lado, desde que estalló la pandemia del Covid-19 fueron muchas las compañías aéreas que solicitaron ayuda al Estado para sobrevivir a la situación adversa que se dio, pero no todas salieron tan bien paradas.

Mientras que Lufthansa ya ha devuelto al Gobierno alemán el préstamo que les dio en su día y está a

punto de hacerse con parte de la compañía italiana ITA, la española Air Europa ha terminado en manos de IAG, matriz de Iberia y Vueling.

Otro movimiento que pone de manifiesto en el momento de cambio que se encuentra el sector es la próxima privatización de la aerolínea portuguesa TAP, donde el gobierno portugués aprobó el pasado 27 de abril dos análisis económicos independientes antes de la puesta en marcha de la compra que esperan que se realice antes del mes de julio.

A pesar de la incertidumbre que reflejan las señales actuales, la demanda de viajes aéreos sigue siendo fuerte en todo el mundo y algunas compañías han vuelto ya a rentabilizar sus operaciones, incluso, antes de lo previsto en un primer momento.

A nivel regional, las aerolíneas europeas registraron un aumento del tráfico del 47,9% en febrero de 2023 con respecto al año anterior. La capacidad aumentó un 29,7%, y el factor de carga subió 9,1 puntos porcentuales hasta el 73,7%, el más bajo de todas las regiones.

Otro dato para el optimismo lo da la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), que apunta que para este ve-

ALA apunta que este verano la oferta de asientos será un 3% superior al año 2019.

rano se van a ofrecer un 3% más de asientos que en el 2019, fecha en la que se registró una cifra récord con 275 millones de pasajeros durante todo el año. "Aunque vivimos siempre sujetos a muchos factores exógenos estamos viviendo una situación muy buena", señala Javier Gándara, presidente de la asociación en una entrevista para *elEconomista Movilidad y Transporte*.

Pero no todas las voces son tan optimistas. Desde EY sostienen que, aunque el sector de momento funciona bien y tiene buenas previsiones las compañías tienen un sinfín de retos en el horizonte. Así lo cree Óscar Katime, socio responsable de Innovación en Consulting en EY España. Para explicar mejor la situación el experto distingue entre dos tipos de compañías: las que hacen vuelos de media distancia a bajo coste, señalando que en estos casos las compañías sí que son rentables. Y por otra parte, afirma que las compañías de bandera, que cuentan con muchos más servicios, no son rentables en España.

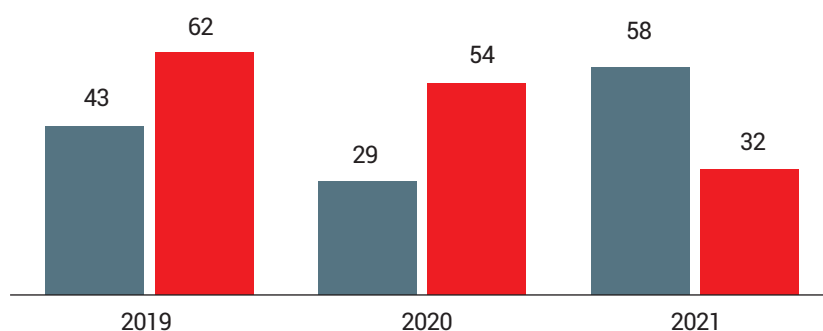
En este sentido advierten que actualmente se está sosteniendo por el repunte de los viajes. "Si las aerolíneas continúan con precios muy altos, una vez



Un avión de la aerolínea SAS. eE

Nacimientos y muertes de líneas aéreas

■ N° nacimientos ■ N° muertes



Fuente: IATA.

elEconomista



Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Raul Urbina

que se hayan restablecido con estos contactos profesionales, yo creo que la cantidad o la recurrencia de los vuelos va a disminuir”, explica el experto.

El principal problema que ven desde EY es que las grandes compañías en Europa tienen demasiados activos fijos y pierden el foco comercial, es decir, consideran más eficaz que las compañías cuenten con el alquiler de los aviones e infraestructuras necesarias a tenerlas en propiedad ya que “el modelo de negocio es muy antiguo”.

No obstante, se espera una vuelta a la rentabilidad del sector aéreo mundial en este 2023, a medida que las compañías aéreas sigan reduciendo las pérdidas derivadas de los efectos de la pandemia. “En 2023, se espera que las aerolíneas registren un pequeño beneficio neto de 4.700 millones de dólares, un margen de beneficio neto del 0,6%.

Se trata del primer beneficio desde 2019, cuando los beneficios netos del sector fueron de 26.400 millones de dólares (3,1% de margen de beneficio neto, expone Rafael Schwartzman, vicepresidente Regional de IATA en Europa en conversación con *elEconomista Movilidad y Transporte*.

Por último, uno de los mayores retos que se enfrenta el sector aéreo es el tan famoso tema de la descarbonización de la aviación. El aumento del uso de combustible de aviación sostenible SAF aumentará probablemente el coste de los vuelos, pero de-

penderá en gran medida de la capacidad de los proveedores de combustible para reducir la diferencia entre el SAF y el combustible de aviación normal, que actualmente es entre 3 y 5 veces más caro.

“Es importante que el Esquema de Comercio de Derechos de Emisión en Europa EU ETS siga teniendo un alcance intracomunitario y que el Régimen de Compensación y de Reducción de Carbono para la Industria Internacional CORSIA siga sien-

4.700 M

Beneficio neto que se espera que generen el conjunto de las aerolíneas al finalizar este año

do la principal medida medioambiental global para los vuelos internacionales”, declara Rafael Schwartzman.

Pero Óscar Katime va mucho más allá para tratar la descarbonización del sector aéreo y establece otras prioridades como centrarse en la descontaminación de otros sectores como el de la carretera. “Yo creo que antes de tratar la descarbonización de los aviones, conviene focalizarse primero en las emisiones de la carretera que generan mucha más contaminación y su descarbonización es más sencilla”: propone el experto.

Autobuses

Zaragoza recibirá 18,5 millones de fondos UE para adquirir 40 buses



Zaragoza recibirá 18.458.001 euros de fondos europeos para la adquisición de 40 autobuses eléctricos y para implantar un sistema de bicicleta pública en toda la ciudad. En concreto esta cuantía vendrá de la segunda convocatoria del "Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte público urbano", en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resi-

liencia financiado por la Unión Europea-NextGenerationEU. Esta ayuda permitirá continuar con el plan previsto de electrificación de la flota de autobús urbano con la adquisición de 40 vehículos más que se sumarán a los 68 ya financiados con la primera convocatoria de ayudas. Asimismo, parte del dinero concedido se destinará a la ampliación de los sistemas de carga en cocheras. Con esto pretende cumplir con los objetivos de la UE.

Ferroviario

Bruselas investiga a Renfe por sus prácticas en la venta de billetes 'online'



La Comisión Europea ha abierto este viernes una investigación para evaluar si la compañía ha ejercido abuso de posición dominante en el mercado español de transporte ferroviario. Concretamente, por haberse negado a facilitar todo su contenido y datos en tiempo a las plataformas competidoras de venta de billetes. Lo que el Ejecutivo comunitario investigará es si Renfe ha restringido la competencia en el mercado español de venta de billete *online* por

haberse negado a proporcionar a estas plataformas terceras de venta de billetes el contenido completo de su oferta de billetes y descuentos, los datos en tiempo real relacionados con los servicios en el tren antes, durante y después del viaje. La vicepresidenta de la Comisión Europea, y responsable de Competencia, Margrethe Vestager ha asegurado: "Hemos estado investigando si la supuesta negativa de Renfe puede ir en detrimento de los consumidores".

Movilidad urbana

El sector de la bicicleta en España facturó 2.714 millones en 2022



Según el informe del sector de la bicicleta elaborado por la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE) en colaboración con Cofidis, la industria de la bicicleta en España tuvo una facturación de 2.714 millones de euros en 2022, lo que representa una disminución del 6% en comparación con el año anterior. Esta reducción en el volumen de negocio se produce después de que el sector registrara cifras récord en 2020 (2.607 millones de euros)

y 2021 (2.888 millones de euros). A pesar de esto, los autores del informe quisieron dejar claro que en comparación con el año prepandemia 2019, el volumen de negocio del sector de la bicicleta en España aumentó un 45,1%. En cuanto al número de bicicletas vendidas en España en 2022, se registró una caída a doble dígito, del 13,59%, en comparación con el año anterior, alcanzando un total de 1,35 millones de unidades.

Movilidad urbana

Madrid restringe a 6.000 los patinetes que podrán circular en sus calles



Tres operadores comenzaron a operar este mes de mayo con un límite de 6.000 unidades de nuevos patinetes eléctricos compartidos en Madrid, bajo el nuevo modelo de autorizaciones establecido por el Ayuntamiento. Según fuentes del área de Medio Ambiente y Movilidad, el año pasado se modificó la redacción de estas autorizaciones para adaptarlas a las necesidades de movilidad de la ciudad y su normativa actual. El objetivo de estas

renovadas autorizaciones es racionalizar el uso del limitado espacio de la vía pública y lograr un equilibrio entre los distintos actores que la comparten. Dott, Lime y Tier Mobility son las tres empresas autorizadas que obtuvieron la puntuación más alta en la valoración de los criterios de concesión de la autorización. El resto de operadores que funcionaba con las antiguas autorizaciones deberá retirar todos los patinetes de la ciudad.

**Fernando Cascales**

Abogado. Académico. Exdirector de FFCC Transportes

Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y su desarrollo reglamentario

En anteriores números de esta revista abordamos la cuestión de la eliminación del principio de explotación en exclusiva de los tráficos del régimen concesional de prestación de los servicios regulares de transporte público de viajeros por carretera (que está liberalizado, en tanto que los servicios se adjudican por concurso/competencia por el mercado), a la luz de los distintos Informes de la CNMC y del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (PLMS).

También se dejó constancia de la imperiosa necesidad de crear un "mapa concesional en red" (que conexas los servicios estatales con los de las CCAA y los de éstas entre sí), medida fundamental que ha sido ignorada por las Administraciones públicas (a pesar de estar prevista en los arts.3 y 4 de la LOTT).

Una vez que sea aprobado el PLMS, en un plazo máximo de tres años, una vez aprobado el nuevo mapa concesional (plazo de un año), habrán de licitarse las nuevas concesiones estatales.

Aunque resta tiempo para iniciar esta actuación de licitación de los nuevos servicios estatales, según los proyecte el mapa concesional actualmente en estudio por INECO, y teniendo en cuenta que el plazo de tres años es máximo, pero no mínimo, pondero que la acción normativa, y medidas de gestión (nuevo mapa concesional y pliego de bases-tipo regulador de las licitaciones), deben de estar coordinadas en el tiempo y consensuadas con el sector, especialmente con la gran patronal Confibus.

Por seguridad jurídica, a la vez que se apruebe el mapa concesional estatal, sería pertinente que se aprobaran unos pliegos-tipo reguladores de los concursos. Actuaciones que han de estar culminadas al menos un año antes de que se inicie el proceso concursal, como modo de que las empresas puedan planificarse y estar preparadas para ofertar, fomentándose así la inexistencia de discriminaciones y la competencia.



El contenido de estos pliegos-tipo debe de consensuarse con el sector y tender a una mayor sencillez, primando en la valoración de las ofertas el plan de negocio integral que se proponga por las empresas, así como todas aquellas cuestiones o conceptos que fomenten la descarbonización, debiéndose de exigir, para poder licitar, una elevada solvencia técnico-profesional y económico-financiera, con la exigencia de certificaciones de calidad y seguridad, medio ambientales, de *compliance* y otras, siendo también de interés cuanto se refiera a los planes de formación y conciliación laboral del personal.

Un pliego de bases adecuado a los actuales avances tecnológicos y exigencias sociales, pero que también optimice los recursos disponibles Y, además, tres cuestiones esenciales: la capacidad del empresario de adecuar la oferta a la demanda cambiante, la adecuación tarifaria automática según se incrementen o disminuyan conceptos tales como los convenios colectivos y el precio de los carburantes y posibles peajes y la expresión clara y completa de los criterios en los que ha de basarse el rechazo de las justificaciones de ofertas temerarias o desproporcionadas, intentando, en la medida de lo posible, que prospere la perniciosa regla de que "el papel lo aguanta todo".



■
La normativa PLMS
son cuestiones que
han de estar planificadas
coordinadamente
en el tiempo
■

Especial atención merece que, a tenor de los proyectos, los servicios sean rentables, en un entorno en el que el ferrocarril en alta velocidad compite con precios que no cubren los gastos de explotación ("low cost ferroviario"), e incluso de gratuidad para los usuarios (abonos).

Pero también, por fortalecimiento de la unidad de mercado e impedir discriminaciones de unos territorios, frente a otros, sería muy oportuno que el MITMA llevara a cabo una labor de coordinación con las CCAA y Corporaciones Locales, a efectos de que, en la medida de lo posible (pues claramente cada Comunidad y servicio tiene especialidades), se establezca un pliego de bases regulador de los concursos lo más común y uniforme que sea posible, al menos en sus parámetros esenciales.

Por todo ello, se pondera que debe de iniciarse en cuanto el PLMS sea aprobado, en coordinación con su desarrollo reglamentario, un proceso de estudio, en colaboración con el sector, para la redacción de tales pliegos-tipo reguladores de los concursos, de forma que estén aprobados y publicados en el BOE con una antelación tal, que permita a las empresas prepararse, con la suficiente antelación, para poder competir en las licitaciones.

Finalmente, resaltar la importancia de los pliegos de bases reguladores de los concursos, pues son los que, en definitiva, junto con unos proyectos de servicios rentables, constituyen el medio para una mejor estructuración y rentabilidad del sector, así como para la puesta en explotación de unos servicios sostenibles económica y medioambientalmente, esto es, para el fomento de una movilidad que tenga en cuenta todos los elementos a proteger y promocionar.

La normativa y la gestión (mapa concesional – proyectos de servicios rentables y pliegos reguladores) son cuestiones que han de estar planificadas en el tiempo, de forma que las empresas puedan, a su vez, prepararse con la debida antelación para ofertar en los concursos.

Alsa, 100 años de la empresa referente del autobús en España

La empresa de movilidad celebra su centenario y programa para este año 2023 un completo programa de actividades conmemorativas.

elEconomista.es.

La empresa de movilidad Alsa celebra este año el primer centenario de la constitución de Automóviles Lúcar, S.A. en la villa de Lúcar (Asturias) en 1923. Para conmemorar este hito, la compañía ha programado un completo programa de actividades que incluye una exposición de vehículos históricos de la empresa y ha editado un libro conmemorativo titulado "Desde 1923, hasta donde tú quieras", el cual repasa la historia de la compañía y su evolución en el sector del transporte de viajeros por carretera en España.

El libro, escrito por el catedrático de Historia e Instituciones Económicas de la Universidad de Oviedo, Joaquín Ocampo, y el periodista Rodrigo Cepeda, cuenta con casi 300 páginas que detallan la his-



Imágenes cedidas por Alsa con motivo de su aniversario. Alsa



Imágenes cedidas por Alsa con motivo de su aniversario. Alsa

toria de Alsa desde sus inicios en 1923, cuando un grupo de empresarios locales de Lluarca decidieron fundar la compañía con un capital social de 700.000 pesetas. A lo largo de los años, Alsa ha experimentado un crecimiento constante y ha evolucionado para adaptarse a los cambios y necesidades del mercado, convirtiéndose en una de las empresas líderes en el transporte de viajeros por carretera en España.

Además de repasar la historia de la compañía, el libro incluye una reflexión colectiva sobre el futuro de la movilidad, en la que han participado distintos expertos externos e internos. Este análisis de la situación actual del sector del transporte y las tendencias que se están observando, permitirá a Alsa seguir evolucionando y afrontar los desafíos que plantea el futuro de la movilidad.

Para complementar el libro, Alsa ha organizado una serie de actividades conmemorativas a lo largo del año 2023. La exposición de vehículos históricos de la empresa, que ya ha tenido lugar en algunas ciudades como Granada y Madrid, llega

rá próximamente a Asturias y otras localidades. Este programa de actividades permitirá a los ciudadanos conocer la historia de la compañía y su contribución al desarrollo del transporte de viajeros por carretera en España.

A partir de su constitución en 1923, Automóviles Lluarca se fue convirtiendo en la empresa de referencia en el transporte de viajeros en Asturias, a base de la adquisición de otras pequeñas empresas del sector. Pese a las enormes dificultades soportadas por la guerra civil y la posguerra, la compañía continuó su senda de crecimiento, que tuvo un hito decisivo en 1960, cuando la Empresa Cosmen se fusionó con Alsa, y José Cosmen Adelaida se incorporó a la dirección de la compañía.

De Asturias a China

A partir de entonces y en las siguientes décadas, la empresa emprendió una constante expansión tanto nacional como internacional. De hecho, en 1964 comienza el servicio regular entre Asturias y Madrid, y un año más tarde, se inicia el primer servicio internacional entre Oviedo, París y Bruse-

las, propiciado, en buena medida, por la emigración española.

Los años 70 y 80 son claves en la expansión de Alsa, que consolida su red de líneas por diferentes puntos de España y se implanta en diversas comunidades autónomas. Los siguientes años abren una etapa de crecimiento sostenido que convertirían a Alsa en la mayor empresa del sector en España, junto a una fuerte expansión internacional, entre la que destaca su llegada a China en 1984, convirtiéndose en la primera empresa extranjera autorizada a operar en el sector.

En los años 90, Alsa impulsa su crecimiento en España mediante la obtención de nuevos contratos en concursos y adquisiciones, como las de la empresa cántabra Turytrans y la leonesa Fernández, entre otras, hasta que en 1999 adquiere la empresa pública Enatcar, consolidando su liderazgo a nivel nacional. Ese mismo año inicia sus operaciones en Marruecos, donde hoy es la primera empresa de transporte urbano del país.

En 2005 Alsa se integra en el Grupo National Express, operador multimodal con presencia en Reino Unido, Estados Unidos y Canadá, y en 2008 ad-

Alsa cuenta con una flota de 5.600 autobuses y una plantilla de 16.000 profesionales

quiere Continental Auto, operación que confirmaría su liderazgo nacional.

Empresa global

La pequeña empresa de autobuses nacida hace 100 años en Luebeck se ha convertido hoy en una empresa global, ofreciendo servicios de movilidad, sostenible, multimodal y conectada en España y, fuera de nuestras fronteras, en Marruecos, Portugal, Suiza y Francia.

Para Jorge Cosmen, presidente de Alsa, la celebración de este centenario "nos sirve para recordar con orgullo nuestro pasado, pero también para reflexionar sobre cómo afrontar los retos que nos esperan en el futuro".

Cosmen añade que "nuestra historia está llena de personas que, gracias a su extraordinaria contribución, han conseguido convertir a Alsa en la compañía de referencia en el ámbito de movilidad que es hoy en día. Por eso quiero agradecer el trabajo y esfuerzo ejemplar a todos quienes nos han precedido".

Por último, "también quiero agradecer a nuestros clientes, que están en el centro de nuestra empre-



José Cosmen recibe las llaves de "Picos de Europa" de la mano de Bernard Van Hol. Alsa

sa, la confianza que nos otorgan año tras año a la hora de realizar sus desplazamientos. Estoy seguro que este primer centenario nos servirá de inspiración para hacer frente a los retos que nos esperan en el campo de la movilidad, la sostenibilidad y la defensa de nuestro entorno".

En la actualidad, Alsa cuenta con una flota de 5.600 autobuses y una plantilla de 16.000 profesionales, que el año pasado atendieron a 553 millones de pasajeros, con los que la compañía también ha querido celebrar este centenario, ofreciendo 100.000 plazas por 10 euros para viajar en los próximos meses.

JOSÉ IGNACIO CASES

Presidente y CEO de Novadays



“Desregular el autobús como en Francia y Reino Unido generará un espejismo y luego un problema público”

Novadays presenta a ‘elEconomista Movilidad y Transporte’ su informe ‘La importancia de las políticas de transporte público en España’, la consultora alerta de los peligros que entraña romper con el modelo concesional que rige el sistema actual de nuestro país.

Por Cristian Reche. Fotos: Ana Morales

José Ignacio Cases (Madrid, 1974) es el máximo ejecutivo de Novadays, una consultora pegada a los asuntos del sector público que están continuamente en la agenda política.

Con motivo de las nuevas normativas en materia de movilidad, Cases charla con *elEconomista Movilidad y Transporte* para presentar el estudio *La im-*

portancia de las políticas de transporte público en España, donde ahonda en retos tan importantes como la continuidad del sistema concesional en España en el autobús y la amenaza que se cierne sobre su continuidad a medida que proliferan las voces que apuestan por la apertura del mercado con la explotación de estas líneas sin exclusividad.

Su informe menciona en repetidas ocasiones la ‘falacia’ sobre la liberalización. ¿A qué se refiere?

Nuestro informe está dirigido al sector público. Un gestor público cuando quiere poner en marcha una política es cuando quiere resolver un problema. Asistimos en el caso de un transporte público a un problema que va a existir siempre por los retos que implica (asegurar la igualdad en materia de conectividad para todo el mundo, por ejemplo, independientemente de donde viva). Y todo ello se soluciona regulando, un mecanismo que termina con cualquier opción de liberalización. O el mercado está liberalizado o está regulado. En el transporte de autobús, el corazón de la política de transportes, donde se está creando ahora un debate ficticio. Nosotros nos alarmamos. No existe un debate como tal. El sector no está liberalizado y no lo va a estar.

nima, con pocas frecuencias y mínimos rangos horarios en poblaciones por debajo de los 200.000 habitantes, y un servicio nulo o residual en poblaciones de menos de 100.000 habitantes). En Inglaterra hay un abandono de más del 70% de los tráficos.

¿Cuál ha sido el resultado?

Se ha conformado un monopolio en Alemania (Flixbus) y un duopolio en Francia (FlixBus y BlaBlaBus). En España ha habido mucha tensión entre grandes empresas y pequeñas, pero el sistema concesional ha hecho posible que puedan convivir. Si hablamos de sostenibilidad te encuentras que en un país como España, donde hay un sector con 6.000 empresas, a uno como Francia o en Alemania, donde hay muy pocas que son ya tan grandes que el Estado termina dependiendo de ellas.

“El precio es un elemento importante del transporte público, pero la sostenibilidad del sistema todavía lo es más”



“En Francia y Reino Unido mandan una o dos empresas; en España hay 6.000. El terreno está equilibrado”



En el informe comenta el caso de varios países que han dejado entrar a nuevos operadores en el mercado. Comente qué diagnóstico han realizado.

En Reino Unido hace 25 años ya lo detectamos en su día. Se genera un espejismo en cuanto a atributos del servicio público y después hay una reducción radical de estos atributos, con lo cual el mercado sigue regulado, pero las decisiones han llevado precisamente a que no se cumplan las necesidades que se debían garantizar: que el ciudadano no tenga autobús cerca o que no tenga frecuencias.

Los datos ponen de relieve que se reduce la capilaridad y la disponibilidad (en el informe se cita que el operador dominante ofrece una cobertura mí-

En el mercado sí han aparecido voces en favor de la liberalización. ¿Qué opina al respecto?

De lo que hablan realmente es de desregulación.

Usted menciona que uno de los atributos básicos del transporte es el precio. Algunas voces apuntan a que liberalizando el sector precisamente se reduciría.

El precio es uno de los elementos, pero es más importante la sostenibilidad, tanto la económica como la ambiental. Como país debemos tener un modelo de colaboración público-privada que esté garantizado y se vaya a mantener en el futuro. El problema real es que la toma de decisiones nos lleve a tener un problema real como ha sucedido en otros países. Cuando vemos

protestas en distintos puntos de España nunca giran en torno al precio, sino a si tienen o no tienen cerca autobús. El problema actualmente no es el precio.

Estamos en un momento en el que el mapa concesional del autobús está también siendo objeto de debate. ¿Qué valoración hace de la posibilidad de simplificar las rutas?

Los mapas concesionales son parte de las reglas del juego. Nosotros el mensaje que lanzamos en el informe es el peligro que hay al cambiar estas reglas. Los mapas continuamente se están mejorando. Ahora mismo está sobre la mesa el de carácter nacional, pero todas las comunidades han hecho revisiones de sus mapas concesionales.

¿No le da tanta importancia?

No son decisiones estratégicas y, por

rantiza la libertad y la igualdad de mucha gente, no solo de los que vivimos en Madrid y Barcelona. Debemos ver lo que realmente funciona en este país. El sistema concesional español tendría que ser objeto de defensa. Nosotros hemos estudiado países de Sudamérica y África, donde el sistema concesional español terminaría con muchos de estos problemas

¿Tiene alguna mejora nuestro sistema? Por ejemplo, es innegable que hay un atasco en la licitación de algunas rutas.

No hay que confundir lo que es un problema del ministerio. Se le ha convertido en un problema interno porque han pasado muchos años y el Ministerio no es capaz de terminar de hacer las licitaciones, adjudicar y que se an firmes las adjudicaciones. Es un problema técnico, aunque las comu-

“Los contratos caducados y el atasco en las licitaciones es un problema técnico que se debe resolver”

“El sistema concesional garantiza la libertad y la igualdad de mucha gente, no solo de los que vivimos en Madrid y Barcelona”



tanto, se pueden modificar fácilmente, de ahí que no entremos a analizarlo en el informe. Dentro de lo que se ha hablado sí hay una realidad y es que las fronteras de las comunidades autónomas son ficticias. Es una tarea que el ministerio debe resolver.

El ministerio también ha preguntado sobre si es conveniente que las rutas de más de 100 kilómetros estén fuera de ese mapa.

Pero aquí pasaríamos a no tener regulación y los operadores no estarían sujetos a los mismos requisitos de igualdad seguridad.

En la línea Madrid-Barcelona, por ejemplo. ¿Qué sucede con los habitantes de Medinaceli, que está a mitad de esa línea? El sistema concesional te ga-

nidades autónomas lo han hecho. Existe un enfrentamiento entre el ministerio y Competencia y quizá con un pacto de Estado o una apuesta firme por el sistema concesional se pueda cambiar. ¿Es mejorable? Por supuesto, como todo.

¿Y las paradas intermedias? ¿Cambiarán? Dinamarca acaba de ser apercibida por la Comisión Europea por unas prácticas muy restrictivas similares a las de España a la hora de practicar el cabotaje.

La reserva de tráficos es una regla básica del sistema concesional. Esto está directamente relacionado con la sostenibilidad. Vuelvo a lo mismo de antes. Son cuestiones que en función de la región o la línea concreta que debe tomar el gestor público.

Los patinetes, dos realidades en España ante un 'sudoku' regulatorio

La regulación municipal de las empresas de alquiler de patinetes eléctricos genera posturas muy diferenciadas. Mientras que ciudades como Madrid, Málaga o Sevilla apuestan por este tipo de empresas para fomentar sus territorios, ciudades como Valencia y Barcelona se muestran reticentes.

Juan Díaz.



Policias revisando patinetes. EFE

En los últimos años, el uso de patinetes eléctricos se ha convertido en una alternativa cada vez más popular en las ciudades de todo el mundo. Madrid, Sevilla y Málaga son tres de las ciudades que actualmente lo están incentivando más en España. En este sentido, la DGT solo ha establecido que está prohibido que los vehículos de movilidad personal compartida (VMP) vayan por aceras, zonas peatonales, pasos de travesía, autopistas, autovías, vías interurbanas o túneles en ámbito urbano. Las vías autorizadas para circular las indicará una ordenanza municipal.

También apuntan que la velocidad de estos vehículos deberá estar entre 6 y 25 kilómetros hora. Por otro lado, la DGT se plantea establecer la obligatoriedad de tener un seguro para todas los usuarios y empresas de patinetes eléctricos, comentan fuentes de la DGT en una entrevista para *elEconomista Movilidad y Transporte*. Mas allá de lo indicado hasta, ahora la DGT deja en manos de los ayuntamientos la regulación de este tipo de movilidad.

En el caso de Madrid, la principal novedad que introducen es que se reduce en un 40% el número máximo de patinetes que pueden desplegarse por la ciudad, pasando de 10.000 patinetes establecidos en las autorizaciones, que se prorrogarán hasta mayo, a los 6.000.

Este límite se ha establecido en relación con la capacidad de lugares de estacionamiento. En concreto, Madrid tenía en julio 5.997 horquillas homologadas para el estacionamiento de bicicletas y VMP, con una capacidad máxima de aparcamiento en estos elementos de 11.994 patinetes.

No obstante, se establece la posibilidad de incrementar el número de autorizaciones en función de la demanda y el uso real de los patinetes eléctricos. Esto se hará mediante una evaluación cada cuatro meses por lo que se determinará si es oportuno ampliar el número de autorizaciones para cubrir la demanda que haya en cada momento.

Esta limitación conlleva la reducción a solo tres operadores de vehículos de movilidad personal compar-



Patinetes aparcados en la calle. istock

tida ya que aseguran que una oferta fragmentada es perjudicial tanto para la movilidad urbana como para las empresas que ofrecen sus servicios, siendo más difícil recuperar la inversión si hay una mayor competencia.

Tres operadores en Madrid

Desde el pasado 3 de mayo, las compañías Dott, Tier Mobility y Lime serán las encargadas de prestar servicio en Madrid. El ayuntamiento de la capital ha exigido a los operadores que dichos vehículos estén equipados con tecnología que obligue al usuario a estacionar correctamente el patinete.

En mayo de 2019, el Ayuntamiento de Sevilla aprobó una ordenanza que regula el uso de patinetes eléctricos en la ciudad. Entre las medidas adoptadas, se estableció que los patinetes solo pueden circular por carriles bici o calles limitadas a 30 kilómetros hora, y se prohibió su uso en aceras y zonas peatonales.

Además, se establecieron normas de seguridad para los usuarios, como la obligatoriedad de llevar casco para los menores de 16 años, y se limitó la velocidad máxima de los patinetes eléctricos a 25 km/h. También se exigió que las empresas de alquiler de patinetes eléctricos tengan una póliza de seguro que cubra posibles accidentes.

Otra de las medidas adoptadas por el Ayuntamiento de Sevilla fue la creación de zonas de aparcamiento específicas para patinetes eléctricos. Estas

zonas están ubicadas en lugares estratégicos de la ciudad, como estaciones de metro y autobús, y permiten a los usuarios dejar sus patinetes de forma segura y ordenada. Es importante puntualizar que Sevilla también cuenta con un régimen sancionador que obliga a los usuarios de los patinetes a tener que aparcar el vehículo en las zonas establecidas para ello, penalizando a aquellos que no lo hagan mediante el uso de tecnología específica.

"Hay que decir que Sevilla ha hecho especialmente buen trabajo construyendo reservas específicas de

Madrid reducirá en un 40% su flota de patinetes y contará con solo tres empresas

estacionamiento para estos vehículos compartidos, tanto patinetes como bicicletas, a lo largo de toda la ciudad", declara Arnau Pérez Valero, responsable de relaciones de Lime, en una entrevista para *el Economista Movilidad y Transporte*. "Esta es la manera fundamental, junto con las medidas que implementan las empresas, para garantizar el correcto estacionamiento de los vehículos", añade Pérez Valero.

El caso de Málaga es quizá el más llamativo. Aunque a día de hoy siguen siendo siete los operadores que tienen el servicio de patinetes eléctricos com-

partidos plantearon, se propuso que solo fuera una la empresa concesionaria de este tipo de movilidad. La medida no ha gustado ni a la CNMC ni a los propios operadores de estos servicios, que se concretan en Lime, Bird, Link, Dott, Bolt, Tier y Voi. Cada una de estos operará con 192 patinetes eléctricos. Completan el listado Dott, Bolt y Voi, que tendrán también bicis eléctricas.

Por su parte hoy las empresas que cuentan con las concesiones se quejan de que es muy complicado obtener rentabilidad con tanta competencia y tampoco es patinetes por compañía. Por otro lado, la CNMC a la propuesta hora de dar la concesión a una sola empresa se muestra contraria hoy ya que considera que atenta contra el libre mercado.

Aumento de licitaciones

Que los patinetes eléctricos hoy son una alternativa atractiva para algunas ciudades hoy se puede ver en el aumento de licitaciones como las recientemente dadas en Oviedo, Murcia o Alcorcón.

Pero no todos los territorios ven con buenos ojos la puesta en marcha de este tipo de movilidad. De he-

Málaga tendrá 7 operadores ante la negativa de CNMC que trabaje con una única compañía

cho, resulta especialmente llamativo el caso de Valencia, que se niega rotundamente a poner en marcha el servicio de alquiler de patinetes en la ciudad.

El problema es el sistema de alquiler en la vía pública. "Valencia fue pionera en no autorizar ese mal uso de este vehículo que tantos problemas estaba generando en ciudades de todo el mundo, y que las corporaciones instalaban con el beneplácito de muchas administraciones locales alegando que se trataba de un piloto. En Valencia teníamos claro que no había ninguna evidencia que demostrara su utilidad y sí muchas de que el modelo no funcionaba, por lo que no se inició ningún experimento, pese a la presión desde determinados sectores". Declaran fuentes municipales en una entrevista para *elEconomista Movilidad y Transporte*.

Por su parte, Barcelona está monitorizando continuamente los impactos sociales y ambientales derivados de los sistemas de alquiler de patinetes eléctricos desplegados en las principales ciudades de Europa, como París, Madrid, Londres, Roma o Ámsterdam, entre otras. "Llevamos a cabo esta labor a través de contactos habituales con homólogos responsables de la movilidad, diálogo con la industria, operadores, asociaciones de operadores, academias y otros interesados", señalan desde el consistorio de la ciudad.



Patinetes en Málaga. istock

En la Ciudad Condal, la movilidad en patinete eléctrico está permitida. Sin embargo, desde el Ayuntamiento de Barcelona señalan que no están satisfechos con los modelos de alquiler de patinetes eléctricos debido al impacto social y ambiental que generan.

Por lo tanto, se busca definir un modelo distinto que limite las externalidades negativas observadas en la mayoría de ciudades europeas. Este objetivo se persigue a través de contactos regulares con homólogos responsables de la movilidad, operadores, asociaciones y otros interesados.



EUROPA PRESS

Punto de recarga 'low cost' para coches eléctricos en Barcelona

El Ayuntamiento de Barcelona, en colaboración con Barcelona Serveis Municipals (BSM), ha elegido dos proyectos para promover la movilidad sostenible mediante la instalación de puntos de carga eléctricos "móviles y económicos". Con un presupuesto total de 160.000 euros, estos proyectos piloto se probarán en los aparcamientos de BSM.

Cabify 'conecta' a sus taxistas a Tesla con sus cargadores

La plataforma de multimovilidad y la compañía estadounidense fomentarán la electrificación de los autónomos colaboradores de la compañía española.

elEconomista.es.

Cabify y Tesla cierran un acuerdo estratégico por la electrificación de la flota. La plataforma de multimovilidad y la compañía estadounidense fomentarán la electrificación de los autónomos colaboradores de la compañía española. Los autónomos de VTC y taxistas que colaboren con Cabify recibirán el cargador Wall Conector de Tesla de manera gratuita al adquirir un vehículo de la marca, por cortesía de Cabify. El objetivo final es impulsar la descarbonización de los colaboradores de Cabify, facilitándoles el acceso a vehículos 0 emisiones a los mejores precios y a la infraestructura necesaria para operarlos.

El Wall Conector de Tesla que entrega Cabify permite realizar la carga del vehículo directamente en ca-



Un taxi en la plaza de Cibeles de Madrid. iStock



Interior de un taxi Tesla. Cabify

sa o en el garaje de una forma rápida y cómoda al adaptarse a la mayoría de los sistemas eléctricos domésticos, con niveles de potencia personalizables en una amplia variedad de conexiones a la red y amperajes.

Este cargador es compatible con el Model S, Model 3, Model X y Model Y. Sus aptitudes permiten proporcionar hasta 71 km de autonomía por hora de carga, con hasta 11,5 kW / 32 amperios de potencia en función del modelo. Esto permite a su vez la instalación en la mayoría de domicilios y garajes, además de lugares de trabajo.

Este acuerdo comercial se enmarca dentro de la *Estrategia de Negocio Sostenible* de Cabify, que busca impulsar la movilidad eléctrica a través de acuerdo con fabricantes y el fomento de uso de este tipo de vehículos por parte de usuarios privados y corporativos. El precio del Model Y tiene un precio actualmente desde 37.820 euros, mientras que el Model 3 se queda por debajo (32.860 euros).

Categorías exclusivas para electrificados

Cabify cuenta con la categoría *Cabify Eco*, que ofrece al usuario únicamente vehículos electrificados (eléctricos, híbridos enchufables e híbridos), dejando fuera de la misma a los coches con mayores emisiones. Esta categoría está disponible para todas aquellas compañías que se mueven con *Cabify para Empresas* en Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia y Alicante y ya es la cate-

goría más utilizada por las empresas que viajan con Cabify.

La categoría *Cabify Eco*, donde es posible acceder con un vehículo con estas características y determinados requisitos de desempeño, cuenta con un ticket medio sensiblemente superior a la categoría estándar de usuarios particulares, ya que el usuario corporativo suele realizar trayectos más largos y, en muchas ocasiones, en aquellas franjas horarias con menor movilidad en

71

Kilómetros de autonomía por hora de carga que tienen los Model S, X e Y de Tesla

la ciudad, que también son las horas con menores volúmenes de facturación para los conductores.

Cabify ha lanzado esta propuesta consciente de que el Gobierno ha puesto en marcha la tercera edición del plan MOVES. El sector del taxi y VTC cuentan un 10% de incremento de ayuda respecto a las del sector empresarial, cuando el precio de compra del vehículo no supere los 45.000 euros. Este incentivo en el caso de los autónomos puede ser de hasta 4.400 euros al comprar un vehículo eléctrico, en el caso de achatar un vehículo de antigüedad superior a siete años.



Juan Diego Pedrero
Presidente ejecutivo de AEFP

Los operadores ferroviarios ante los retos del sector

La UE ha proyectado unos crecimientos para el transporte y la movilidad de las mercancías por ferrocarril muy ambiciosos tanto para el 2030 -30% de cuota intermodal- y 2050 -50% de cuota-, con el doble objetivo de alinearse con la Agenda 2030/2050 y conseguir la neutralidad climática y por otro la sostenibilidad económica del transporte. Parece claro que dentro de Europa hay países que podrán acercarse e incluso llegar a estas ratios y otros que se quedarán descolgados de estos niveles debido a su baja cuota actual, entre ellos el nuestro.

En efecto, en nuestro país partimos de una situación nada halagüeña, con una cuota ferroviaria en la movilidad de las mercancías que está en el entorno del 5% y estancada por diferentes motivos y que han sido multitud de veces evocados y que no van a ser objeto de este artículo. Sin embargo, si pretendo dar algunas ideas de lo que tenemos que hacer para llegar, al menos, a las proyecciones que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se ha fijado para 2030 y que han sido expuestas en el *Plan Mercancías 2030* y que sitúan la cuota en el 10%, es decir, doblar el tráfico ferroviario de mercancías.

En primer lugar, las medidas que está adoptando la administración en apoyo del programa *Mercancías 2030* son alentadoras pues es la primera vez en muchos años que se ejecuta un plan con medidas incentivadoras del uso del transporte ferroviario de mercancías. Así la convocatoria de eco-incentivos en concurrencia no competitiva y vinculadas al mérito medioambiental han sido muy bien acogidas por los operadores ferroviarios en la medida que suponen una migración del uso de combustibles fósiles para la tracción ferroviaria hacia la utilización de energía eléctrica de origen renovable, o sea, la introducción del concepto de eficiencia energética.

Es bien cierto que estos incentivos tienen que ser objeto de actualizaciones, como así ha sido en la primera convocatoria, pues la escalada de los precios energéticos y especialmente del precio de la electricidad como consecuencia de las dificultades sobrevenidas por los conflictos geoestratégicos no han facilitado el consumo de energía eléctrica -los costes energéticos para una empresa ferro-



viaria han pasado de suponer entre un 20 y un 25% de los costes totales de explotación a un 40%- incrementos de costes difícilmente asumibles por el mercado lo que ha supuesto una contracción importante de la actividad, especialmente a partir del segundo trimestre del 2022.

Esta tendencia a la reducción de actividad se ha visto acrecentada por la dramática disminución de la actividad industrial en el segundo semestre del 2022 y últimamente también por la reducción de los intercambios comerciales a través de los puertos peninsulares. Un dato a tener en cuenta: el 50% del tráfico ferroviario de mercancías es con origen o destino portuario.

Por ello es muy importante que tanto el Mitma como el sector ferroviario analicen y evalúen de forma permanente el desarrollo de dichos incentivos en relación con la coyuntura tan poco previsible que estamos conociendo. De la misma manera para alcanzar el objetivo compartido en el 2030 debemos llevar este programa vinculado al mérito medioambiental hasta esa fecha. Los actuales están programados únicamente para 3 años.

Asimismo, los programas de ayudas a la inversión en material rodante, digitalización, ERTMS, etc., -en el entorno de 365 millones de euros- han dado lugar a proyectos de inversión por más de 1.100 millones de euros que las empresas ferroviarias están acometiendo y suponen un incremento de la oferta ferroviaria muy significativo. Dichos programas deben continuar con nuevas convocatorias, pues el incremento de la oferta de servicios va a depender de ello utilizando, además, medios más eficientes en consumo energético y facilitando la migración de las fuentes de energía, así como la adaptación a los estándares de seguridad e interoperabilidad europeos.

El respaldo de los fondos Next Generation está siendo una palanca importante para la transformación del sector y, especialmente, los PRTR que el Gobierno ha puesto en marcha, no obstante seguimos desde AEFP insistiendo que las inversiones destinadas a infraestructuras son muy importantes y con plazos de realización en 3 años y las que tienen como finalidad incrementar los servicios ferroviarios que vamos a prestar en ellas son menos relevantes y deseamos un reequilibrio entre las mismas -la infraestructura es necesaria pero no suficiente-, además de que los trabajos y obras sobre la infraestructura suponen en la mayoría de los casos interrupciones del tráfico ferroviario con consecuencias no deseables y de alto coste para las empresas ferroviarias y sus clientes. Por ello una de las medidas contempladas en el programa -la compensación económica a las empresas por dichas interrupciones- debe ser prioritaria y puesta en aplicación de manera inmediata.

En este sentido, los operadores ferroviarios necesitan estabilidad, previsibilidad y certidumbre en las condiciones para realizar el transporte por ferrocarril. Por ejemplo, conocer la política de tarificación de la infraestructura y que esta esté en consonancia y simetría con el resto de los modos de transporte terrestre -la carretera-. No podemos imaginar ofrecer servicios competitivos en los futuros corredores (Mediterráneo y Atlántico) ni en nuestra interconexión con Francia (LFP Le Perthus) si los peajes son 10 y 80 veces superiores, respectivamente, a los del resto de la Red Convencional.

El ferrocarril necesita ventajas competitivas, teniendo en cuenta que la carretera es un sistema muy ágil, con mucha oferta, con una capacidad de reacción inmediata y el ferrocarril (por concepto) es más rígido, interacciona con las infraestructuras, precisa transbordos en terminales y de transporte por carretera para los acarreos de última milla, y está afectado por factores externos (desde inundaciones hasta impactos de las interrupciones de vía por obras).



■

Las medidas adoptadas por la administración en apoyo del programa “Mercancías 2030” son alentadoras

■

Neutralidad tecnológica, el único camino viable hacia las 0 emisiones

El transporte de larga distancia de mercancías por carretera pide de manera unánime que se contemplen los biocombustibles y los combustibles sintéticos como una alternativa real para lograr los objetivos climáticos. La electrificación de flota conlleva infinidad de dificultades en la actualidad.

Juan Díaz. Fotos: iStock



Camión en zona de bajas emisiones.

En el camino hacia la descarbonización, uno de los sectores más afectados es el transporte pesado de mercancías. En este sentido, la Comisión Europea propone introducir progresivamente normas más estrictas en materia de emisiones de CO₂ para casi todos los vehículos pesados nuevos, incluyendo camiones y autocares de larga distancia, con emisiones certificadas en comparación con los niveles de 2019. Concretamente, se pide una reducción del 45% de las emisiones a partir de 2030, una rebaja de hasta el 65% de las emisiones a partir de 2035 y la eliminación del 90% de las emisiones a partir de 2040.

Sin embargo, conseguir estos objetivos conlleva un problema actualmente. La única forma de lograr la descarbonización, según la regulación aprobada, es mediante la electrificación. Desde el sector ven este camino como intransitable para el transporte pesado de mercancías por carretera y, por contra, abogan por fomentar la reducción de emisiones haciendo uso de todas las tecnologías que ayuden a ello, es decir, electrificación, ecocombustibles e *lfuels*.

El transporte de mercancías por carretera es estratégico para el desarrollo económico mundial, al ser una pieza imprescindible de cualquier cadena de suministro. El 75% de las exportaciones de España a Europa se transporta en camiones y dentro de las fronteras, mientras que el 95% del movimiento terrestre de mercancías se realiza por carretera. "Cualquier actuación que conlleve riesgos para la sostenibilidad económica y social de esta actividad debería ser evaluada tantas veces como sea posible con la participación del sector", apunta Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC en una entrevista para *elEconomista Movilidad y Transporte*.

Para poner sobre la mesa el camino que queda por recorrer en esta década es interesante conocer que en 2022 el 96,6% de los camiones vendidos en la UE funcionaban con diésel. Esto se debe a que hoy los camiones eléctricos cuentan con una autonomía muy reducida para hacer los trayectos que requieren, en concreto, recorrer una media de 400 kilómetros. A esto hay que sumarle el alto precio de los camiones con tecnologías sostenibles aprobadas por



Camiones en la carretera.

las instituciones europeas. Un camión de motor de combustión (los que ahora se usan, alimentados por diésel) viene a costar unos 100.000 euros; uno eléctrico, unos 400.000 euros y uno de hidrógeno, unos 500.000 euros.

Para entender en profundidad el problema al que se enfrenta el transporte de mercancías por carretera es necesario conocer los dos tipos de combustibles sostenibles que existen y la situación regulatoria en la que se encuentran actualmente. Por una parte están los combustibles sintéticos, también llamados efuels (compuestos por hidrógeno y dióxido de carbono). Este tipo de combustible están aún en una fase muy incipiente de desarrollo, pero sí están aprobados por la Unión Europea. Por otro lado encontramos los biocombustibles sostenibles, procedentes de desechos forestales, agrícolas y aceite usado, entre otros. Están mucho más desarrollados que los sintéticos. Una prueba de ello es que una empresa como Repsol está levantando en Cartagena una planta de biocombustibles avanzados. Pero este tipo de combustible no se encuentran regulados por la Unión Europea, aunque se empiezan a dar pasos hacia su aprobación.

A finales de marzo, se aprobó en el Consejo de la Unión Europea la prohibición de los nuevos vehículos de gasolina, diésel o híbridos a partir de 2035, después de que el acuerdo se desbloqueara. Alemania, que manifestó a última hora sus dudas sobre la normativa, acabó pactando con la UE la incorpo-

ración de una cláusula que permitirá matricular vehículos con motor de combustión si utilizan exclusivamente combustibles sintéticos. Pero se dejaron fuera a los biocombustibles sostenibles, algo que desde Italia consideran importante y está luchando para que también los biocombustibles sean reconocidos. "Valoramos positivamente este acuerdo porque creemos que es un paso hacia el despliegue de los proyectos que son necesarios para descarbonizar el transporte, pero creemos que también es

96,6%

Porcentaje de los camiones vendidos en la UE en 2022 que funcionaban con diésel

insuficiente porque no entendemos por qué tienes solamente en cuenta los Ifuels y no los biocombustibles sostenibles", aclaran fuentes de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos.

Dado el contexto, todo el sector apunta hacia la neutralidad tecnológica completa para viabilizar la sostenibilidad del transporte de mercancías. Un ejemplo práctico: LZ empresa ESP Solutions, que actualmente trabaja con 300 camiones de gas natural licuado (GNL), tecnología que, según aseguran, puede reducir en un 97% las emisiones de gases nocivos a la atmósfera.



La ministra de Transportes, Raquel Sánchez, en el I Foro de Infraestructuras organizado por 'elEconomista.es'.

Transportes movilizará todos los 'NextGen' antes de que termine 2023

La ministra pone el foco en el ferrocarril y la vivienda como áreas prioritarias de su inversión. "Nuestra intención es que ninguna obra se paralice y que ninguna licitación quede desierta", afirmó.

elEconomista.es. Fotos: Ana Morales

La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, inauguró el Foro de Infraestructuras *Los desafíos del sector de la construcción*, organizado por *elEconomista.es*, junto a Accuracy, Sacyr, FCC, OHLA y Ferrovial, donde destacó que no rebajará el pulso inversor por las infraestructuras clave, como el ferrocarril, pero sin llevar a cabo inversiones irracionales. Además, la titular del ramo ha asegurado que a lo largo de este año habrá ejecutado la totalidad de los fondos europeos asignados para este periodo, aproximadamente 16.700 millo-

nes de euros. Buena parte de este dinero irá destinado al plan de rehabilitación de vivienda, otra de las prioridades del Ejecutivo, que quiere actuar en 355.000 hogares con más de medio millón de actuaciones.

En su introducción, la ministra destacó los puntos fuertes de las infraestructuras españolas y puso en valor que somos el país de Europa con más vías de alta capacidad, el primero en tráfico de contenedores y tenemos el primer gestor aeroportuario por número de pasajeros.

“Corregir las diferencias sigue siendo nuestro objetivo. Una democracia sería no puede consentir que haya ciudadanos de primera y de segunda”, dijo posteriormente, aunque quiso matizar que las inversiones pendientes, sin embargo, no podían llevarse a cabo a toda costa y, por tanto, hay que evitar “desembolsos millonarios” que en otros momentos de la historia se han traducido en España en malos ejemplos.

“No quiero que se me malinterprete, no hablo de dejar de invertir en ningún caso, sino de hacerlo con cabeza. Hablo de no construir aeropuertos sin aviones. No podemos construir estaciones de tren sin usuarios en medio de la nada como hizo el Gobierno anterior”, añadió.

Plan de vivienda

Sánchez no quiso olvidarse de sus actuaciones en materia de vivienda. “Estamos aún muy lejos de lo que el plan de energía y clima fijaba para 2030”, inició en su exposición. Para adecuarse a estas exigencias, España debe rehabilitar 1,2 millones de vivienda hasta el año 2030, lo que supone multiplicar por diez el parque actual. El objetivo final es que los fondos europeos permitan llevar a cabo 510.000 actuaciones en viviendas, teniendo en cuenta que más de una de estas viviendas necesitarán varias actuaciones. “Al final del período de aplicación del plan estaremos en disposición de haber intervenido en unas 355.000 viviendas y de haber alcanzado una reducción media de consumo de energía primaria no renovable superior al 40%”, explicó al respecto la ministra. “Como sabrán, dentro del Plan de Recuperación (PRTR) hemos previsto inversiones de 3.420 millones de euros, una cifra que debería relanzar el sector de la construcción”, añadió al respecto.

La inversión prevista superará los 10.000 millones de euros, que culminará con la aprobación con “la primera Ley de Vivienda en la democracia de España”, en palabras de la ministra. La normativa, acordada por el Gobierno con ERC y EH Bildu, cuyos detalles finales fueron desvelados el pasado viernes, se aprobará “con carácter inminente” para culminar una política que “no existía” previamente.

Sobre el próximo marco legal, Raquel Sánchez quiso dejar claro que “respetamos escrupulosamente el derecho a la propiedad”. El anuncio, además, coincidió con el realizado por el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, el domingo, cuando desveló que liberará 50.000 viviendas de la Sareb en los próximos meses para descongestionar la oferta.

La construcción y los lotes desiertos

El sector de la construcción y las infraestructuras reclama una actualización del sistema de licitación español para evitar que se queden concursos desiertos. Así lo explicaron ayer los principales direc-



Laura Cózar
Socia de Accuracy

“Estamos viendo un incremento en la complejidad y los montos en disputa de los litigios”



José Antonio Madrazo
Dir. de España y Portugal y área industrial de FCC Construcción

“Si los costes de financiación se disparan, todo se estresa y eso va a tener incidencia”



Ignacio Clopés
Director de Ferrovial Construcción

“España puede ser el líder en ‘offshore’ flotante, pero hace falta que se entienda en la Administración”



José Manuel Loureda López
Dir. gral. de Desarrollo de Negocio y Contratación de Sacyr

“Adif está siendo potente en inversión, pero en otros casos, como el agua, no se está aprovechando”



José Antonio Fernández Gallar
CEO de OHLA

“Las concesiones tienen unos efectos muy favorables, mueven dinero, que lo hay a toneladas”



Huberto Moreno
CEO de Construcción de Acciona

“Hay nichos en el mercado de la tecnología, las energías renovables y la gestión de residuos”



Mesa de debate con representantes de Accuracy, Sacyr, FCC Construcción, OHLA, Ferrovial y Acciona.

tivos de las empresas que operan en este mercado durante el I Foro de Infraestructuras: Los desafíos del sector de la construcción organizado por *elEconomista.es* con el apoyo de Accuracy, FCC, Ferrovial, OHLA y Sacyr.

“Hay que tomar medidas tanto a corto como medio plazo” para garantizar la sostenibilidad del sector, aseguró José Antonio Fernández Gallar, CEO de OHLA. El directivo manifestó que las necesidades más inmediatas que hay que cubrir se basan en reequilibrar de algún modo “el efecto que se produjo con la rotura de la cadena de suministro y el efecto inflacionario a través de la actualización de los precios”.

“Es prioritario porque en las obras trabajamos con márgenes muy ajustados y esto finalmente repercute en la cuenta de las empresas; por eso lo primero es activar las actualizaciones de precios ya que actualmente tenemos un sistema de licitación antiguo”, explicó Fernández Gallar, que apuntó que “otros países europeos van por el camino de apostar por procesos colaborativos”. Ya en el medio plazo, destacó, hay que actuar directamente sobre la forma en que se contrata con la Administración. Así, en España “estamos trabajando con sistemas absolutamente anticuados y se debe abordar cuanto antes”, apuntó.

Por su parte, Ignacio Clopés, director de Ferrovial Construcción, cree que es imprescindible que a la

hora de plantear una modificación al sistema de contratación “se tenga en cuenta la parte técnica desde el punto de vista de la ESG o la seguridad”. “Las empresas con un *performance* alto en seguridad deberían tener por parte de la administración una mayor entrada. Hoy en día los procesos de licitación no tienen en cuenta eso. Sin embargo, en muchos mercados la parte económica solo pesa el 20% frente al 80% de la parte técnica y eso garantiza la calidad de los proyectos y también que las empresas pongan a servicio de esos proyectos sus mejores recursos”, apuntó.

Huberto Moreno, CEO de Construcción de Acciona, apostó por un modelo colaborativo en el que las empresas del sector puedan entrar en los proyectos en una fase muy inicial como es el diseño. “En este momento es el que más se puede optimizar y bajar costes. Si podemos entrar y aportar nuestro conocimiento se pueden conseguir unas optimizaciones muy buenas del modelo colaborativo”, destacó Moreno.

Clopés también considera que “la fase de ejecución tendría que tener en cuenta la alineación respecto a un presupuesto de referencia”. “La Administración ha demostrado voluntad de hacer algún tipo de proyecto piloto para ver el funcionamiento de este modelo que es el que están usando ya muchas grandes empresas tecnológicas, que de hecho basan la adjudicación en aspectos técnicos”, señaló.

Aviación

Barajas recupera el 99,8% de tráfico y se distancia de Fráncfort y Schiphol

Barajas se hace fuerte entre los *hubs* europeos. El aeropuerto de Madrid, el de mayor capacidad en España, ha sumado durante el primer trimestre del año 3,2 millones de pasajeros de ventaja frente a los grandes aeropuertos rivales de Fráncfort y Schiphol, a quienes ha superado tras la irrupción de la pandemia y la posterior recuperación del tráfico aéreo. El impulso del aeropuerto de la capital se muestra también en el porcentaje de recupera-

ción, que es ya del 99,8%, cifra superior a los aeropuertos mencionados y a otros como el londinense Heathrow o el francés París Charles de Gaulle, de acuerdo a los datos recopilados por *elEconomista.es* a través de Airports Council International (ACI) y las propias estadísticas que ofrece cada aeródromo. Los datos de Barajas tras la llegada de la pandemia reflejan la evolución en el ranking de grandes aeropuertos europeos.

Portuario

Pullmantur relanza la venta de su marca sin precio mínimo

El administrador concursal de Pullmantur reorganiza el proceso de venta de la marca icónica de cruceros. Tras varios meses del lanzamiento del plan inicial y una posterior solicitud de tiempo adicional, el despacho Data Concursal ha remitido al Juzgado Concursal de Madrid número 1 la petición de relanzar el proceso eliminando el precio mínimo que se fijó el pasado mes de febrero. El nuevo plan de Data Concursal busca "lograr un proceso competi-

tivo y concurrencial" para cumplir con lo dispuesto en el Plan de Liquidación. La compañía extiende así su final, después de caer en concurso de acreedores en plena pandemia y no encontrar comprador. La compañía explica al juzgado que con la ampliación del plazo se recibieron varias cartas firmadas por interesados, lo que permitió desarrollar el proceso según el calendario previsto e incluso se llegaron a formalizar ofertas no vinculantes.

Ferroviario

Renfe cambia París por Lyon como destino de su sucursal en Francia

El consejo de administración de Renfe ha decidido que la empresa implantará finalmente en Lyon la nueva sucursal en el país vecino, con el objetivo de desarrollar las oportunidades de negocio en el mercado francés, principalmente la alta velocidad y los servicios OSP que se están liberalizando en algunas regiones del país. La decisión de la compañía presidida por Raúl Blanco está supeditada a la autorización del Ministerio de Hacienda. El objetivo es aco-

meter con éxito la implantación en el mercado francés, uno de los principales países en los que tiene puesta su mirada en el exterior y una pieza fundamental en el plan de internacionalización, que pasa por que las ventas desde fuera de España representen el 10% del total en 2028. La decisión de la compañía de implantar una sucursal en Francia llevaba tiempo barajándose, pero con el foco puesto hasta el momento en París.

Portuario

Grimaldi renuncia a parte de su concesión en el Puerto de Barcelona

Grimaldi desatasca la operación de compra de la Terminal Ferry de Barcelona (TFB). El grupo italiano no se compromete a renunciar y devolver a la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) una parte de su actual concesión, a facilitar el embarque directo desde la pasarela y el *finger* de su actual terminal a cualquier competidor que ocupe la superficie desinvertida. También deberá prestar servicios de estación marítima si no se construye una nueva en la

superficie desinvertida y mantener las condiciones comerciales previas a la operación. La decisión se toma tras varios meses de análisis por parte de la CNMC, que abrió una investigación en profundidad tras detectar los riesgos para la competencia. El motivo: la operación llevaba a la concentración de las dos únicas terminales públicas de carga rodada y pasajeros del puerto de Barcelona en manos de una misma compañía.



Buque de mercancías entrando a puerto. eE

El transporte marítimo navega entre la concentración y la incertidumbre

El traslado de grandes contenedores preocupa al sector en la logística marítima ante el crecimiento sin fin de las navieras internacionales, que concentran cada vez más poder.

Juan Díaz.

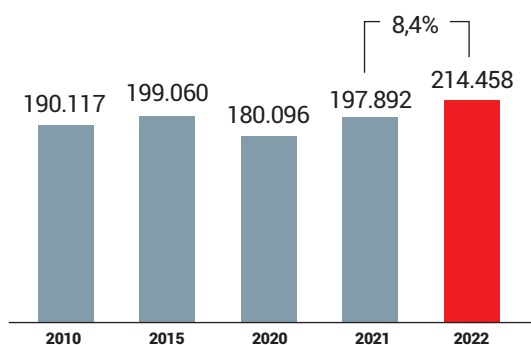
El transporte marítimo de mercancías vive una realidad marcada de incógnitas. “Aunque no se puede decir que los datos sean tranquilizadores, sí demuestran que las cosas se están haciendo moderadamente bien”, asegura el presidente de la Federación de Transitarios en una entrevista para *elEconomista Movilidad y Transporte*. Algo que pone de manifiesto que desde España se está trabajando bien en este aspecto es que de los 10

puertos que más han crecido en Europa, tres son españoles. El de Tarragona ha tenido un incremento de la actividad del 18%, el de Barcelona un 12% y el de Las Palmas un 9%.

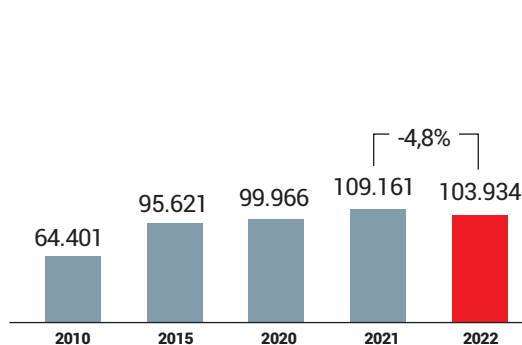
El comercio marítimo en España muestra una recuperación significativa en 2022, con un aumento del 4,1% en comparación con el año anterior, alcanzando los 366,6 millones de toneladas de mercancías.

Evolución del transporte marítimo de mercancías

Importaciones, en toneladas



Exportaciones, en toneladas



Mercancías transportadas, en toneladas

Autoridad Portuaria	Febrero		Acumulado desde enero		Varación (%)
	2022	2023	2022	2023	
Marín y Ría de Pontevedra	116.553	132.596	252.330	352.527	39,7
A Coruña	948.020	1.500.159	2.119.891	2.742.630	29,4
Santa Cruz de Tenerife	830.664	1.057.229	1.727.122	2.120.871	22,8
Huelva	2.480.929	2.723.068	4.924.503	5.530.207	12,3
Ceuta	146.982	140.243	259.169	285.734	10,3
Gijón	1.490.419	1.610.074	2.940.709	3.190.055	8,5
Baleares	1.050.221	1.120.931	1.996.382	2.122.622	6,3
Alicante	270.930	233.487	496.029	523.687	5,6
Tarragona	2.465.875	3.010.699	5.487.466	5.739.031	4,6
Bilbao	2.173.211	2.424.897	4.661.220	4.867.510	4,4
Ferrol-San Cibrao	792.796	886.709	1.651.973	1.716.857	3,9
Cartagena	2.750.889	2.747.840	5.953.999	6.045.356	1,5
Bahía de Cádiz	460.243	473.180	947.671	950.860	0,3
Las Palmas	2.099.339	2.097.806	4.502.872	4.491.179	-0,3
Sevilla	280.679	316.418	624.194	620.756	-0,6
Vigo	380.975	357.233	746.499	713.321	-4,4
Santander	600.117	522.156	1.121.371	1.065.419	-5
Avilés	479.896	383.309	846.588	801.699	-5,3
Pasaia	269.859	264.621	545.259	514.177	-5,7
Motril	198.277	204.890	396.212	363.259	-8,3
Bahía de Algeciras	8.665.602	7.595.121	17.734.091	16.252.927	-8,4
Melilla	37.091	41.162	86.659	78.533	-9,4
Vilagarcía	127.497	129.958	264.067	235.429	-10,8
Barcelona	5.592.510	4.915.657	11.304.029	10.010.763	-11,4
Valencia	6.741.132	5.804.781	13.707.146	11.638.089	-15,1
Almería	534.082	419.948	947.809	803.643	-15,2
Castellón	1.547.919	1.230.103	3.630.747	2.629.476	-27,6
Málaga	437.953	151.126	890.325	364.998	-59
TOTAL	43.970.660	42.495.401	90.766.332	86.771.615	-4,4

Fuente: Puertos del Estado.

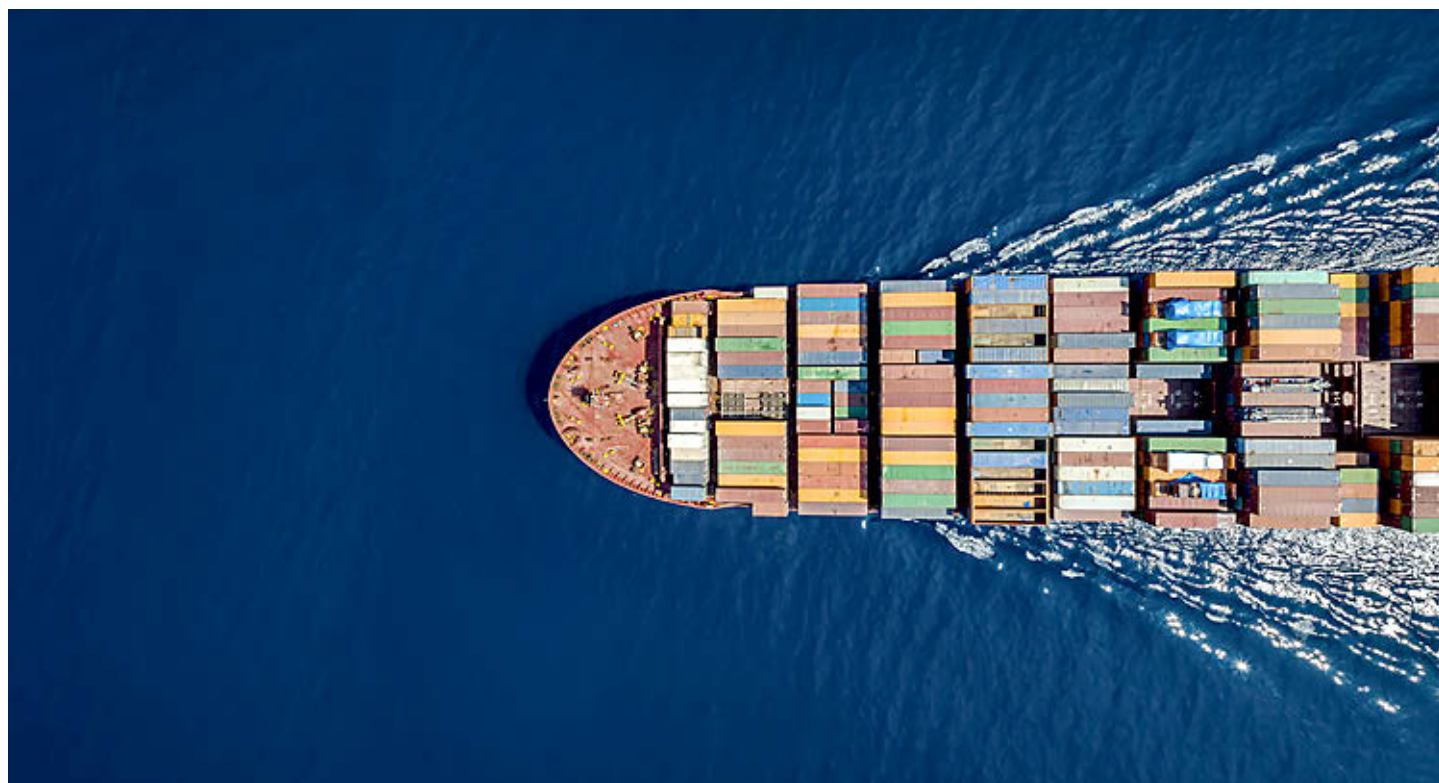
elEconomista

Qué es el reglamento Consortia y para qué se aprobó

El Derecho de la UE, de forma general, prohíbe acuerdos entre empresas que limiten la competencia. No obstante, el Reglamento de Exención por Categorías de los Consorcios, también conocido como Consortia Block Exemption Regulation (CBRE), permite a los operadores de transporte marítimo de línea colaborar en ciertas circunstancias para ofrecer servicios en conjunto.

Dicha exención se basa en la observación de que los acuerdos de servicio conjunto entre las empresas de transporte marítimo de línea regular, conocidas como consorcios, pueden generar un uso más eficiente de la capacidad de los buques, mayor productividad y una mejor calidad del servicio para los consumidores.

El Reglamento fue adoptado en 2009 y ha sido prorrogado en 2014 y 2020. La extensión del mismo en 2020 se debió en gran parte a que no se encontró ninguna evidencia de que los parámetros de competencia, como las tarifas de flete, disponibilidad y fiabilidad de los servicios, hubieran empeorado entre 2014 y 2019. Ahora, la UE debe evaluar si este reglamento sigue siendo eficaz, eficiente y coherente.



Buque de mercancías en el mar. iStock

Las importaciones y el cabotaje crecieron más que antes de la pandemia, mientras que las exportaciones sufrieron un retroceso que las situó en niveles similares a los de 2019. Los precios energéticos aumentaron debido a la invasión de Ucrania, lo que afectó al sector industrial del país. Sin embargo, la UE impulsó la independencia del gas ruso, lo que llevó a un aumento en las exportaciones de GNL a países europeos.

Las importaciones de *Otros productos de origen animal y vegetal* subieron un 4,4%, superando los valores de 2020 (+1,4%). Las importaciones de carbón aumentaron notablemente en un 33,5% respecto a 2021, aunque no se recuperaron los valores previos a la pandemia (-21,0%), debido a su reemplazo por otras tecnologías menos contaminantes y más baratas en los sectores energéticos. Por otro lado, la partida de *Materiales de construcción* disminuyó un 5,8%, aunque creció un 10,8% respecto a 2019. Los productos derivados del petróleo sufrieron una baja del -16,9%, situándolos de nuevo en valores similares a los de 2019. En contraposición, las importaciones de biocombustibles continúan con la tendencia alcista, situándose un 26,0% por encima de 2021, aunque todavía en valores absolutos muy reducidos, por debajo del millón de toneladas. Las importaciones de productos siderúrgicos fueron un 8,5% inferiores a las del año anterior y un 5,9% por debajo de los valores de 2019. Los cementos y calizas aumentaron un 3,0%, tras el fuerte repunte registrado en

2021 (64,5%), lo que implica un crecimiento acumulado del 44,9% respecto a 2019.

Las exportaciones de productos de origen animal y vegetal disminuyeron un 8,3%, pero se mantuvieron por encima de los niveles de 2019 (+5,8%). Las exportaciones españolas de productos químicos por mar han decrecido un 8,8%, lo que supone una caída del 7,8% respecto a 2019. Otras partidas de poca relevancia reportaron grandes descensos, como fue el caso de las semillas oleaginosas (-98,1%).

Tres puertos europeos están entre los 10 de mayor crecimiento en el mundo

En el caso del transporte marítimo de corta distancia internacional crece un 8% con respecto al año pasado. Algo que contrasta con los datos ofrecidos por España que aunque las exportaciones han subido un 8,4% las exportaciones han bajado un 4,8%. No obstante, Pilar Tejo, presidenta de la Asociación Española de Promoción Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), asegura en una entrevista para *elEconomista Movilidad y Transporte* que "la situación es muy buena. El transporte marítimo de corta distancia ha crecido en el año 2022 un 8% con respecto al 2021".

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

A este respecto, el informe observatorio estadístico del transporte marítimo de corta distancia en España, elaborado por ESP-Spain, también refleja que según el estudio, eliminando de la ecuación vehículos en régimen de mercancía, el TMCD transportó 27,8 millones de toneladas (Mt) en 2022.

Por su parte, la fachada mediterránea experimentó una subida interanual de un 9,1% así como la fachada atlántica registró un ligero descenso de un 1,6%. Por su parte, el TMCD de vehículos en régimen de mercancía aumenta por primera vez desde 2018, tanto en embarques como en desembarques, y en ambas fachadas. A la hora de analizar los países de origen y destino, en la fachada atlántica llama poderosamente la atención el crecimiento del tráfico con Irlanda que ha crecido un 5,9%; y con Bélgica, que ha experimentado una subida del 9,8%.

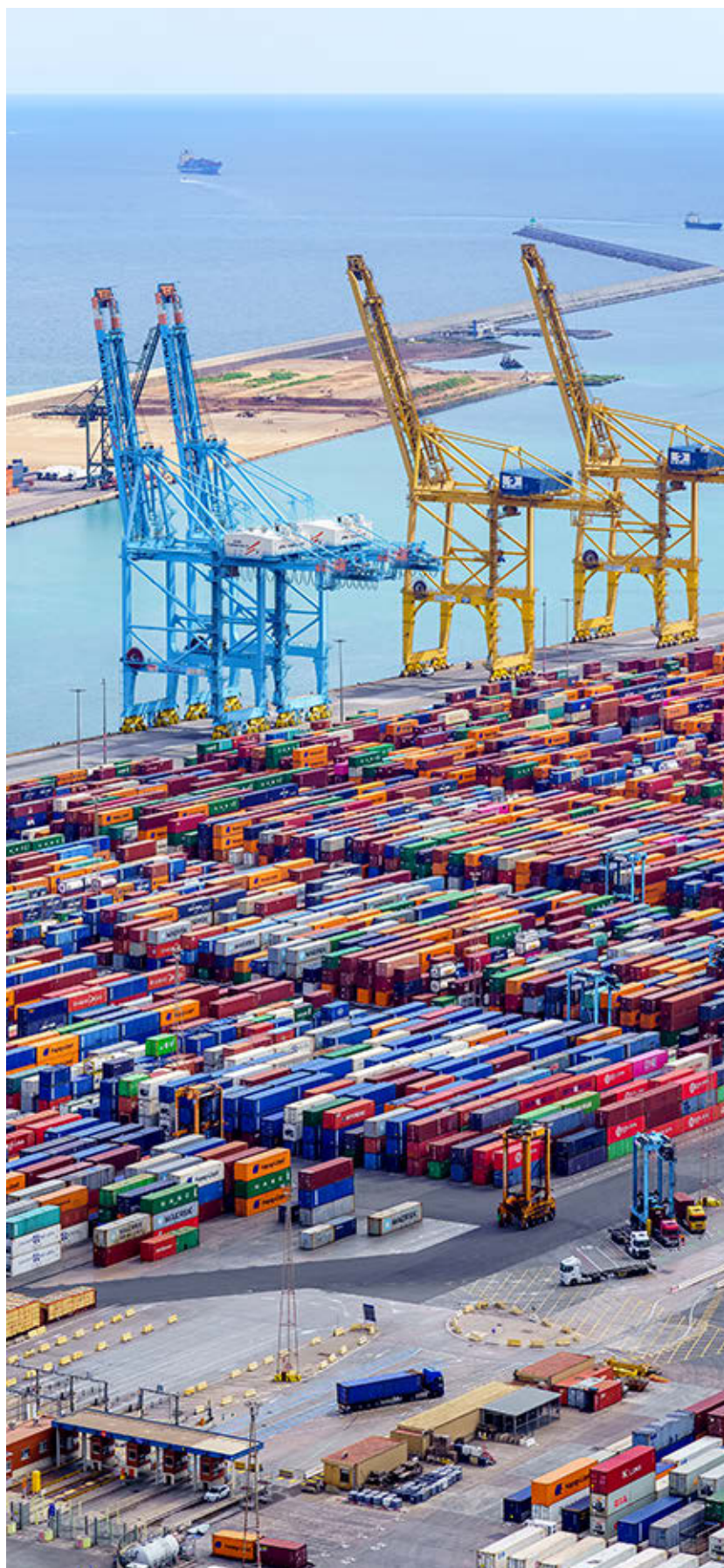
En el resto de los países se observan caídas respecto a 2021, destacando los tráficos de Reino Unido, que muestran un descenso de un 10,9% y los tráficos con Francia que han sufrido una caída del 18,5%. En la fachada mediterránea destaca especialmente el aumento de los tráficos con Marruecos un 23,0%, mientras que con Italia y Túnez el tráfico se ha reducido un 5,7% y un 9,3% respectivamente.

El comercio marítimo en España aumenta en 2022 un 4,1% respecto al año anterior

El nivel de ocupación en 2022 se sitúa en un 77,0%, cifra moderadamente más baja que el 80,6% registrado en el año 2021. Por su parte, la fachada mediterránea conserva su ocupación respecto a 2021, con un 86,3% en 2022 frente al 84,0% del año pasado; mientras que en la atlántica el nivel de ocupación que se coloca en un 61,6% refleja una bajada importante en relación al año 2021 con un 71,0%, debido a que la oferta ha aumentado mientras la demanda ha disminuido.

En lo relativo al gran tráfico de contenedores transoceánicos, desde FETEIA apuntan que se debería derogar el reglamento europeo. En su opinión, la actual normativa provoca inflación, una pérdida de calidad en los servicios de transporte marítimo, que se encuentran en su peor momento histórico y termina suponiendo una amenaza al libre mercado.

A este problema también se suma la creciente tendencia de las navieras al solicitar buques más grandes para concentrar la demanda "Esto lo que está provocando aparte de unos beneficios extraordinarios para las navieras es que prácticamente no habrá más que dos o tres navieras", explican.



Contenedores en el puerto marítimo. iStock

ANDRÉS DE LEÓN

CEO de Hyperloop TT



Hyperloop TT tendrá su primer tramo de 10 kilómetros en la región de Véneto (Italia)

ElEconomista Movilidad y Transporte ha hablado con Andrés de León, CEO de Hyperloop TT. El empresario ha explicado las ventajas de este nuevo medio de transporte y ha detallado los productos con los que operarán en un futuro, así como los territorios preferidos para debutar.

Por Juan Díaz Foto: eE

ElEconomista Movilidad y Transporte ha tenido la oportunidad de hablar con Andrés de León, CEO de Hyperloop TT. El empresario ha explicado que lo definido por algunos como el quinto modo de transporte se basa en crear un sistema tubular, creando un entorno de vacío similar al que tienen los aviones cuando vuelan. "Con eso reducimos la fricción y hay unas cápsulas que con una propulsión electromagnética y con levitación magnética, que en el caso de Hyperloop TT es levitación magnética pasiva, se consigue así mover tanto pasajeros como mercancías a velocidades punta de 1.200 kilómetros por hora y velocidades medias aproximadas de 800 kilómetros por hora, con un consumo energético muy reducido", afirma.

Hyperloop TT lleva trabajando ya diez años en el desarrollo e implantación de esta tecnología que lleva a cabo mediante la captación de financiación vía *crowdsourcing*, "apoyados por más de 50 compañías y más de 800 personas alrededor del mundo". Esta empresa a día de hoy está trabajando para poder ofrecer en un futuro tres productos. En primer lugar estaría el *Hyperloop* de pasajeros. También podremos encontrar el *Hyperloop* de *spray*, que es el uso de esta novedosa infraestructura para el transporte urgente de mercancía ligera. Y por último encontramos el *HyperPort*, que consiste en una infraestructura más grande que unirá dos puertos mediante un hyperloop de mayor tamaño capaz de mover contenedores de mercancías.

Pero lo que podría parecer un medio de transporte futurista que llegará muy a largo plazo está más cerca de lo que se cree, según asegura el CEO de Hyperloop TT. "Ahora mismo estamos pendientes ya de lanzar el primer proyecto, que es un proyecto de diez kilómetros en el Véneto (Italia), en la autovía que va entre Venecia y Padova. La idea es que esto sea el primer proyecto, donde demostraremos que la tecnología funciona y donde haremos el primer paso para demostrar al mundo que *Hyperloop* funciona y a partir de ahí poder licenciar la tecnología".

Los 10 km de los que habla Andrés de León solo serían un tramo demostrativo, ya que la idea es ampliarlo a 50 km conectando el puerto de Venecia con el enclave logístico de Padua y el centro desde las ciudades ya citadas. A este proyecto hay que sumar el que están llevando a cabo en Estados Unidos llamado *Great Lakes* para conectar Cleveland, Chicago y Pittsburgh.

En lo relativo a la transformación que sufrirán las ciudades al construir este nuevo medio de transporte, Andrés de León asegura que no impactaría de manera negativa. La razón: se trata de una infraestructura que va sobre pilares y se podría utilizar la parte inferior de la misma para crear espacios verdes. Otro punto positivo que destaca es que la inversión realizada se recuperaría en tan solo 25 años.