

Revista mensual | 13 de mayo de 2020 | N°86

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

EL CORONAVIRUS ACELERA LA EXTINCIÓN DE LOS MASTODONTES DEL AIRE

Las aerolíneas eliminan de sus flotas el A380 y el B747 ante el desplome de la demanda

MARÍTIMO Y PORTUARIO

**PUERTOS DEL ESTADO
ESTUDIA REBAJAR
LAS TASAS UN 60%**



Transporte y Movilidad

elEconomista.es



Actualidad | P6

El Covid-19 acelera la extinción de los mastodontes del aire

La pandemia está obligando a las compañías aéreas a apartar de su oferta a los aviones más grandes para el transporte de pasajeros, como es el caso del A380.



Aéreo | P14

Las ayudas a vuelos de residentes en las islas cuestan 765 millones de euros

La subvención a los billetes aéreos para los residentes en las islas ha subido al 75% desde 2018.

Entrevista | P24

Francisco Aranda, presidente de UNO

"El desafío es como van a superar la crisis nuestras empresas con la reducción a la mitad de la actividad por el Covid-19".

Logística | P36

Crecen los ingresos 'online' en los primeros nueve meses del ejercicio.

Pese a la situación generada por el coronavirus en los principales productos que se compran *online*, turismo y textil, éste sigue creciendo por encima del 23%.



Marítimo y portuario | P10

Posible rebaja de hasta un 60% en las tasas

Puertos del Estado contempla la posibilidad de llevar a cabo una rebaja de hasta un 60% en las tasas que deben pagar empresas y armadores.



Ferrocarril | P20

Renfe Mercancías reduce su actividad un 16,6% hasta marzo

Renfe Mercancías ha movido en el primer trimestre del año 3,9 millones de toneladas, lo que representa una caída del 16,6%.

Edita: Editorial Ecoprensa S.A.

Presidente Ejecutivo: Antonio Rodríguez Arce Vicepresidente: Raúl Beyruti Sánchez

Directora de Relaciones Institucionales: Pilar Rodríguez Director de Marca y Eventos: Juan Carlos Serrano

Director de elEconomista: Amador G. Ayora

Coordinadora de Revistas Digitales: Virginia Gonzalvo Directora de elEconomista Transporte: África Semprún

Diseño: Pedro Vicente y Alba Cárdenas Fotografía: Pepo García Infografía: Clemente Ortega Redacción: Felipe Alonso



El transporte de viajeros se prepara para aplicar las medidas de seguridad ante la desescalada

El inicio del proceso de desescalada del confinamiento en el país y el comienzo de los permisos para la movilidad por el interior de algunas provincias y Comunidades Autónomas, a partir del 11 de mayo, de acuerdo con el dictamen realizado por el Gobierno, ha hecho que desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se hayan actualizado las condiciones para el transporte de viajeros y suspendido algunas de las restricciones que se impusieron con el decreto del Estado de Alarma.

Ante ello, y de acuerdo con el proceso de fases de desescalada que se van a ir produciendo a lo largo de las próximas semanas dentro del llamado "Plan para la transición a una nueva normalidad", las empresas implicadas en el sector del transporte de viajeros, ya sea por tierra, mar o aire, están ajustando sus medidas de seguridad sanitarias para que los usuarios no tengan ningún tipo de preocupación o miedo en el uso de los transportes colectivos. Hay condiciones generales, como son el uso de mascarillas y el de los guantes, y otras que se particularizan en función del tipo de transporte que se trate.

■
El transporte de viajeros por tierra, mar o aire, se prepara para afrontar con seguridad el proceso de fases de desescalada del Covid-19 en el país

Por ejemplo, en el transporte público regular, discrecional y privado complementario de viajeros en autobús, así como en los transportes ferroviarios, en los que todos los ocupantes deban ir sentados, el operador debe limitar la ocupación total de plazas de manera que los pasajeros tengan un asiento vacío contiguo que los separe de cualquier otro pasajero. Además, en el caso del transporte en autobús urbano o en el de carácter interurbano y de larga distancia, la primera fila posterior a la butaca del conductor deberá ir vacía. Es más, en los vehículos urbanos e interurbanos donde haya plataformas para que los pasajeros puedan ir de pie, se debe procurar que las personas que los utilicen mantengan la distancia correspondiente, y que no sean ocupados por más de cuatro personas. En el caso aéreo, se apunta a la necesidad de que haya una separación entre los pasajeros, y que se ofrezca al público sólo un 50% de la capacidad de la aeronave. En los barcos se lleva a cabo un control exhaustivo en las operaciones de embarque y desembarque en los puertos, y se ha disminuido también la oferta. Los procesos de seguridad de movilidad no se quedan únicamente en el momento del transporte, sino que comienzan ya en los puntos de venta de billetes o en el tránsito por estaciones, dársena, muelles o aeropuertos. Así como en las operaciones de embarque en los vehículos, trenes, aviones y barcos. La climatización también es un elemento a considerar, lo mismo que la desinfección, los movimientos en cabina, en el caso de los aviones, o por los vagones, en el de los trenes.

El transporte se prepara para entrar en las fases de desescalada, ofreciendo seguridad y eficacia a los usuarios con el fin de garantizar la movilidad de todos en un momento tan delicado para viajeros y empresas como es el actual.



Disfrimur

Un camión frigorífico de 32 metros de longitud, a prueba en España

La empresa de transporte por carretera Disfrimur está probando uno de los camiones frigoríficos más grandes del mercado. La composición de tractora y semiremolque mide 32 metros de longitud, pesa 70 toneladas y tiene capacidad para albergar 66 palets, el doble que un trailer actual. Tiene una potencia de 640 caballos.

14

Estadísticas del transporte público de pasajeros

El Instituto Nacional de Estadística (INI) ofrece las cifras del tráfico de viajeros durante el mes de marzo y el acumulado de todo el año 2020.



20

Comportamiento de las aerolíneas de bajo coste

Información de los movimientos de las líneas aéreas de bajo coste en España durante el mes de abril, así como del tráfico de los cinco primeros meses del año.

6

Transporte ferroviario del viajero en el 1º trimestre

Se publica el movimiento de viajeros en los diferentes medios ferroviarios durante el primer trimestre del año, así como la carga transportada.

8

Movimiento de mercancías en los puertos españoles

Puertos del Estado publica el movimiento de mercancías que se ha registrado durante el mes de abril en los puertos dependientes de las 28 Autoridades Portuarias establecidas en el sistema portuario español.

9

Situación de los aeropuertos españoles en mayo

Aena informa de cual ha sido la situación registrada en los aeropuertos de la red española durante el mes de mayo, así como del acumulado anual.



mayo

El Covid-19 acelera la extinción de los mastodontes del aire

Las aerolíneas jubilan sus aviones más grandes y reducen su plantilla ante el desplome de la demanda, que no volverá a los niveles precoronavirus hasta 2023

África Semprún

El avión de pasajeros más grande del mundo, el A380, cumple 15 años en tierra. El icónico modelo de Airbus fue el primero que las aerolíneas aparcaron cuando empezaron las restricciones y muchos de ellos no volverán a volar (sólo hay tres operativos). Por ejemplo, Lufthansa ha decidido acelerar la retirada de seis de sus catorce A380, que estaba prevista para 2022, y el consejero de Air France-KLM, Benjamin Smith, está analizando adelantar la salida de sus diez gigantes aéreos, también planeada para 2022. De momento, el grupo ya ha

empezado a depreciar los aviones en el balance para su "jubilación anticipada". Pero el A380 no es el único gigante de los cielos afectado por la pandemia, el Jumbo de Boeing (B747) también tiene los días contados ya que muchas aerolíneas han decidido aprovechar el desplome de la actividad y que ya están parados para retirarlos definitivamente.

"Sabemos que el A380 está acabado. El B747 está acabado. En cambio, el A350 y el 787 de Boeing siempre tendrán un futuro. Puede que no veamos nue-



Boeing 747 de British Airways. eE

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

Las aerolíneas retiran a sus gigantes

A380	AIRBUS
CARACTERÍSTICAS	
Precio de catálogo (mill. \$)	445
Capacidad máxima (pasajeros)	853
Capacidad media (pasajeros)	525
Longitud (metros)	73/79
Altura (metros)	24
Radio de acción (km)	15.200

¿Cuántos A380 hay?



Principales clientes

COMPAÑÍA	Cantidad
Asian Airlines	6
Air France	10
Qatar Airways	10
Etihad Airlines	10
British Airways	12
Qantas	12
Lufthansa	14
Emirates	115

Fuente: Airbus y Boeing.

vos pedidos pronto o que se retrasen las entregas, pero acabarán regresando y probablemente se adaptarán mejor a la demanda global tras la pandemia", aseguró Tim Clark, consejero delegado de Emirates, en una entrevista. La aerolínea del Golfo Pérsico, que prevé dos años más de baja demanda, es el principal cliente del A380 con 115 unidades en la flota por lo que su cambio de estrategia de flota hacia aviones más pequeños precipitó la cancelación del programa por parte de Airbus, que dejará de fabricar el modelo en 2021, cuando entregue las últimas ocho unidades pendientes a Emirates. Así, tras la crisis del coronavirus no sólo no se fabricarán nuevos A380 si no que cada vez habrá menos en el aire -sólo se han fabricado 242-.

La crisis de demanda y de confianza que seguirá a la pandemia ha llevado a las compañías aéreas a lanzar planes de reestructuración que incluyen la reducción de la flota y ajustes laborales, como despidos o suspensiones temporales. "La capacidad será

B747	BOEING
CARACTERÍSTICAS	
Precio de catálogo (mill. \$)	418
Capacidad máxima (pasajeros)	-
Capacidad media (pasajeros)	410
Longitud (metros)	76
Altura (metros)	19,4
Radio de acción (km)	14.310

Clientes con aviones operativos

COMPAÑÍA	COMPAÑÍA
British Airways	Air China
Lufthansa	KLM
Qantas	Asian Airlines
Virgin	

Las aerolíneas serán más pequeñas

COMPAÑÍA	Detalle
Air France-KLM	-21% de tamaño en 2021
Lufthansa	Reduce su flota en 100 aviones
IAG	Retrasa 68 entregas y recorta la flota
Norwegian	De 168 a 110 aviones
easyJet	Flota por debajo de ellos 300 aviones
Ryanair	Retrasar pedidos
Alitalia	-75% de flota
American Airlines	Un 20% menos de aviones

significativamente más baja en 2021, 2022, 2023 y más allá. Se volará mucho menos y por eso estamos reestructurando la compañía", aseguró Willie Walsh en una intervención ante el Parlamento británico en la que también criticó alguna de las medidas anunciadas por el primer ministro Boris Johnson para contener los contagios tras la reapertura de las fronteras, como la cuarentena. El *holding* aéreo ya ha anunciado que este año British Airways retirará dos de sus 747-400 y que estudia acelerar la jubilación de los 28 restantes mientras negocia con los sindicatos eliminar 12.000 puestos de trabajo.

En Reino Unido, Virgin Atlantic, que atraviesa serios problemas de liquidez y negocia un préstamo con el Gobierno de Boris Johnson, ha anunciado "la suspensión inmediata de sus siete 747-400 de Boeing" y los planes para adelantar la retirada de cuatro A330, que estaba prevista para principios de 2022. La compañía del sir Richard Branson también va a recortar 3.150 empleos y va a reestructurar su red para ganar

Entre la quiebra y subir los precios por la distancia social

Las aerolíneas defienden que dejar sin vender el asiento de en medio no es ni efectivo ni necesario para evitar contagios dentro de un avión. En este sentido, las aerolíneas piden que se impongan medidas de control de temperatura en los aeropuertos y el uso obligatorio de mascarillas antes que la limitación de la capacidad al 66%, ya que pone en riesgo su viabilidad económica. Según señala lata, la medida supondrá un fuerte alza de los costes por pasajero que las aerolíneas no serán capaces de absorber ni reflejar en los precios en un contexto de baja demanda. Así, alerta de que tan solo cuatro aerolíneas de una muestra de 122 serían capaces de sobrevivir a la distancia social. Para poder compensar dejar dos o cuatro asientos libres por fila, las aerolíneas europeas tendrían que subir al menos un 49% los precios de los billetes

elEconomista

Transporte y Movilidad

elEconomista.es



Un avión A380 de la compañía Air France. Airbus

agilidad. El ajuste incluye dejar de volar en Gatwick, una medida que también estudia British Airways.

En esta línea, la holandesa KLM ha anunciado que va a eliminar de su flota los ocho 747-400 que posee por el Covid-19 y ya ha empezado a apuntarse la depreciación acelerada de los aviones. El grupo que conforma junto a Air France, que está haciendo lo propio con sus A380, tiene el objetivo de reducir un 20% su tamaño de forma estructural en 2021 y operar al 75% de su capacidad previa a la crisis a finales de año si todo va bien.

La aerolínea australiana Qantas, que asegura que habrá que "animar la demanda con bajos precios", ha puesto en revisión la continuidad de toda su flota de largo radio por lo que muchos de sus aviones A380 y 747 podrían no volver a volar. "Existe la posibilidad de que los doce A380 vuelvan al servicio, pero existe la posibilidad de traer menos. Eso dependerá de cómo sea la recuperación", aseguró Alan Joyce, consejero delegado de Qantas, que ya canceló en 2019 un pedido de ocho aviones de esta familia.

El plan de Lufthansa, que contempla reducir su flota en 100 aviones -cerró 2019 con 760- y estudia hasta 10.000 despidos, también tiene en el punto de mira a sus 747-400. De momento va a decomisionar de forma inmediata y permanente cinco de los 32 que opera. El plan de Lufthansa también incluye dejar aparcados en Teruel durante más de un año los 17 aviones A340-600 que posee. Si la demanda se reactiva lo suficiente en 2022 unos diez de ellos podrían volver a volar tras revisarse. IAG también va a acelerar la retirada de los A340 de Iberia, que ya están amortizados. Aunque este modelo es más pequeño

de los dos gigantes de cielo, al tener cuatro motores consume más combustible que las nuevas generaciones de aviones, como son el A350 o A330, que son bimotores. Iberia utilizaba los A340, que ya se han dejado de fabricar, para volar a destinos con aeropuertos a gran altitud ya que al tener más potencia pueden despegar en pistas más cortas.

Los gigantes del cielo, que pueden llevar entre 440 y 800 pasajeros a la vez, son mucho más caros que los nuevos modelos -cuestan más de 410 millones de dólares- y la crisis hacia la que nos encaminamos hace que sea cada vez más difícil llenarlos por lo que las compañías ya no encuentran un hueco

-20%

Air France-KLM debe reducir su tamaño un 20% en 2021 de forma estructural

para ellos en sus flotas, sobre todo las europeas, que no operan corredores tan demandado como en Asia u Oriente Medio.

Boeing encontró en la carga una segunda vida para el modelo 747-8, y tiene cierta demanda. Airbus no se ha planteado hacer una versión para mercancías de su icónico avión de pasajeros, pero la filial de mantenimiento de Lufthansa ha recibido una orden para transformar en carguero un A380, que tiene menos bodega que el primo de Boeing. Decenas de compañías están retirando los asientos de sus aviones para ganar capacidad de carga en esta crisis.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

Astilleros

Dos astilleros españoles construirán cuatro buques para trabajos eólicos



Los astilleros Gondán (Asturias) y Balenciaga (País Vasco), integrados en PYMAR, asociación que agrupa a los astilleros privados españoles, han firmado una alianza para la construcción de cuatro barcos eólicos, propulsados con hidrógeno, para el armador noruego Ostenjo Rederi A/S. Los barcos, 2 CSOVs y 2 SOVs, de última generación, estarán preparados para navegar con cero emisiones, gracias a la propulsión con hidrógeno.

El proyecto incluye cuatro buques: dos SOV's (Service Operation Vessels), con una eslora de 84 metros y una manga de 18,60 metros y darán apoyo a las tareas de mantenimiento de turbinas eólicas; mientras que los dos CSOV's (Commissioning Service Operation Vessels), con una eslora de 88,30m y una manga de 19,70m, participarán en la puesta en marcha de parques eólicos, además de tareas de mantenimiento.

Transporte

ALSA certificará con Aenor sus protocolos de gestión antiCovid-19



El operador de movilidad ALSA ha llegado a un acuerdo con AENOR para certificar los protocolos de gestión anti Covid-19 que la compañía ha implantado y que afectan a los servicios de transporte que la compañía opera en España.

De esta manera ALSA se convertiría en la primera empresa del sector de la movilidad en obtener este certificado. Esta certificación forma parte del plan esta-

blecido por la empresa de transporte de pasajeros por carretera, "ALSA Movilidad Segura", un completo programa que se ha diseñado para garantizar que sus servicios son operados con las mayores garantías higiénico-sanitarias. Su objetivo es ofrecer a los viajeros máxima confianza a la hora de viajar y recuperar así sus hábitos de movilidad en transporte público, clave en esta fase de desescalada del confinamiento para afrontar con éxito la vuelta a la normalidad.

Ferrocarril

Talgo aumenta sus ingresos netos un 29,6% en el primer trimestre 2020



Talgo ha incrementado un 29,6% sus ingresos netos en el primer trimestre del presente ejercicio, al alcanzar los 112,8 millones de euros por mayor actividad industrial, frente a los 87,1 millones de euros logrados en el mismo periodo del año anterior. Este incremento de los ingresos está impulsado por una mayor actividad de fabricación, principalmente en el proyecto de Alta Velocidad de España (Renfe) y se mantiene en los niveles más

altos de los últimos tres años, a pesar del impacto registrado por el Covid-19.

El beneficio neto ajustado alcanzó los 5,3 millones de euros en ese periodo de 2020, registrando un descenso respecto a los 7,5 millones del mismo trimestre de 2019, si bien se reflejan las eficiencias financieras conseguidas por el menor volumen de avales y un menor coste de la deuda financiera.

Ferrocarril

Firmados los acuerdos marco con los operadores ferroviarios privados



Tras la aprobación de la Comisión Nacional de los Mercados y Competencia, Adif ha firmado con las empresas Renfe Viajeros, Intermodalidad de Levante (Ilsa) y Rielsfera los Acuerdos Marco que definen los escenarios de explotación para cada operador en el nuevo escenario liberalizado de la explotación de las vías de alta velocidad ferroviaria en España tras la decisión de la UE de abrir a la competencia los servicios ferroviarios en los Estados miembros.

Los Acuerdos Marco permitirán a estas empresas contar con capacidad reservada para los próximos años en las principales líneas de alta velocidad de la red española: Madrid-Barcelona-Frontera francesa, Madrid-Levante (Valencia/ Alicante) y Madrid-Sur (Sevilla/Málaga). Las operaciones podrán iniciarse a partir del 14 de diciembre de 2020, fecha en la cual se liberalizan los servicios de viajeros en toda la Unión Europea.



La actividad portuaria se ha reducido a causa de la pandemia por encima del 30%.

Puertos contempla rebajar las tasas hasta un 60% por el Covid-19

Puertos del Estado ha impulsado unas medidas para apoyar a las navieras y empresas portuarias que pueden suponer un ahorro de más de 100 millones de euros para las mismas

Felipe Alonso. Fotos: iStock

El ente público Puertos del Estado dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ha elaborado un documento de medidas para favorecer la economía y el empleo del sistema portuario público, que contempla la disminución porcentual de las diferentes tasas que deben pagar las navieras y las empresas portuarias, y que según ha anunciado el propio presidente del organismo, Francisco Toledo, va a suponer más de cien millones de ahorros para esas compañías.

El documento ha sido aprobado por el Gobierno e incluido dentro del Real Decreto de medidas urgentes complementarias para el apoyo a la economía y al empleo. Y tiene como objetivo principal incrementar la competitividad del sector portuario, uno de los eslabones esenciales del sistema productivo.

Puertos del Estado ha llevado a cabo una profunda revisión de los ingresos del sistema portuario estatal derivados de la actividad empresarial marítima

y con el fin de ayudar al sector a superar la crisis causada por la pandemia del Covid-19, permite a las 28 Autoridades Portuarias que controlan los 46 puertos españoles de interés público, tener la autonomía para modificar "motivadamente" las tasas, reducir los mínimos exigibles de tráfico y actividad, así como conceder aplazamientos. Hay que tener en cuenta que la actividad portuaria ha descendido desde el mes de febrero por encima del 2% en movimiento de carga, con una fuerte caída en el tráfico de contenedores. Y en algunos casos, como es el del pasaje y sobre todo el de cruceros en un 95 y 100% en abril.

También desde el ámbito de las navieras, que no se han mostrado conformes con las medidas aprobadas, se recuerda que se ha producido una caída en los ingresos de un 50%.

Según el presidente de Puertos, el ahorro de los costes y la aplicación de las rebajas en las tasas, así como la inyección de liquidez con los aplazamientos de pago, tienen como objetivo evitar la destrucción de tejido logístico y de su empleo, "en esta difícil coyuntura".

El paquete de medidas aprobadas va a incidir sobre las empresas que deben abonar pagos a las autoridades portuarias por los tráficos mínimos, la ocupación, la actividad, el barco, las deudas tributarias y las terminales de pasajeros.

Toledo destaca en su presentación de estos acuerdos, que la aplicación de las reduc-



Las tasas se reducen entre el 10 y el 60%.

ciones de tasas deben de ser proporcionadas al impacto negativo que sufran las distintas actividades, "de modo que se aplique de la forma más justa y ágil para nuestros puertos", de ahí que se haya conferido a las autoridades portuarias la autonomía para la aplicación de estas medidas.

La reducción más importante es la que corresponde a la exigencia de mantener un servicio mínimo en tráfico o actividad de las empresas concesionarias radicadas en las zonas de servicio de los puertos, que podrán reducir "motivadamente" sus movimientos mínimos previstos para el 2020, evitando las penalizaciones por el incumplimiento de esos mínimos. Esta medida se contempla con las





Las Autoridades Portuarias podrán conceder aplazamientos de hasta seis meses en las liquidaciones de las tasas portuarias.

tasas de ocupación. Esta medida en la que tiene una mayor repercusión económica para las empresas, pues puede alcanzar un ahorro del orden de los 84 millones de euros. Para la aplicación de las rebajas se diferencian las estaciones o terminales de pasajeros del resto, de forma que para éstas la reducción puede llegar hasta un 60%; mientras que para el resto se marca un máximo del 20%.

La tasa por buque, que va dirigida a los armadores y navieras que concurren en el puerto, se exime del pago a todos aquellos barcos que se han visto obligados a atracar o fondear en un puerto. Si la estancia se considera prolongada la disminución de la primera semana alcanza hasta el 30%.

También contempla, el documento aprobado, la aplicación de un 10% de reducción de la cuantía básica durante el tiempo que esté en vigor el estado de alarma de todos los barcos relacionados con el transporte marítimo de corta distancia. Si se trata de un buque que ofrece un servicio regular de pasajeros o de carga *ro-ro*, la reducción llegará hasta el 50%. Precisamente esta constatación por parte de los armadores y navieros es lo que más les preocupa.

Las navieras discrepan de las medidas

La Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, ha emitido un comunicado en el que muestra su disconformidad con la reducción de las tasas portuarias anunciadas por Puertos del Estado y aprobadas por el Gobierno.

Desde ANAVE se califican de "insuficientes" para paliar la grave situación que están atravesando varias empresas navieras españolas, especialmente las que sirven tráficos regulares de carga rodada y pasajeros con territorios no peninsulares y con países vecinos, como Marruecos, Italia y Francia. La reducción de la tasa aplicada a estos servicios es de un 50%. Pero las navieras consideran que existe un problema importante, como es el ámbito temporal de la misma, ya que únicamente se contempla su apli-

100

Millones de euros, es el ahorro que pueden tener las empresas portuarias al reducirse las tasas

cación desde el 22 de abril y hasta que se levante el estado de alarma.

Desde la asociación se recuerda que se han impuesto restricciones en el tráfico de pasajeros de hasta un 70%, y que también se ha reducido la demanda de transporte de carga, que ha supuesto que algunas líneas hayan tenido una caída de un 70% en sus ingresos.

Por ello se pide que las medidas no sean temporales, sino que se mantengan hasta que la demanda haya repuntado.

Camiones eléctricos

Europa necesita 90.000 puntos de recarga de camiones eléctricos en 2030

Europa va a necesitar unos 90.000 puntos de recarga para camiones eléctricos en 2030, según los cálculos realizados por la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles. Ese número es el que se prevé preciso para el reabastecimiento de combustible necesario para que los camiones eléctricos y de bajas emisiones cumplan los objetivos previstos para 2025 y 2030. En cuanto a los puntos de recarga para camiones eléctricos, esto significa pasar de

cerca de cero hoy a esos 90.000 puntos públicos en la próxima década. Los fabricantes europeos creen que para 2030 la flota de camiones eléctricos a batería estará formada por unos 200.000 vehículos. Con unos 700 camiones eléctricos a batería de más de 3,5 toneladas vendidos el año pasado, esto significa que las ventas tendrán que multiplicarse por 28 en los próximos diez años. ACEA entiende que para 2025 serán necesarios 37.000 puntos de carga.

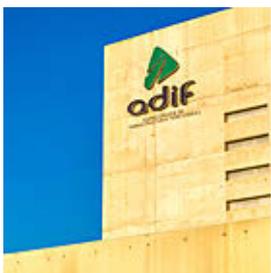
Logística

Puerto de Barcelona habilita 5 hectáreas para contenedores inmovilizados

El puerto de Barcelona habilita cinco hectáreas para contenedores inmovilizados por la crisis, ofreciendo a los operadores portuarios dos nuevos espacios de almacenamiento destinados a los contenedores de importación llenos de larga estancia. Se trata de dos zonas de tres y dos hectáreas, respectivamente, situadas dentro del recinto portuario, concretamente en el Tramo VI de la Ronda del Puerto y en el muelle Príncep d'Espanya.

Con esta medida, la autoridad portuaria sale al paso de la necesidad de sus operadores de buscar sitio a estos contenedores de importación que necesitan ser almacenados por un periodo más largo del habitual mientras dure el estado de alarma. La paralización de la actividad industrial ha comportado que un número creciente de contenedores permanezcan inmovilizados en las principales terminales del enclave catalán.

Ferrocarril

Adif adjudica el mantenimiento del carril de la red de alta velocidad

Adif ha adjudicado actuaciones de mantenimiento de carril en la red de alta velocidad por un importe superior a los 22 millones de euros a la empresa Speno International. Estas actuaciones contemplan el perfilado de carril de las líneas en servicio, así como de los nuevos tramos que puedan entrar en explotación durante la vigencia del contrato, que será de 36 meses, y así asegurar su óptimo mantenimiento, en lo que se refiere, sobre todo a tener en

buenas condiciones la superficie de rodadura, prolongando la vida útil de los carriles. Los trabajos consisten fundamentalmente en el tratamiento de la vía con ayuda de un tren de perfilado de carril. Estos trenes forman parte de la denominada maquinaria de vía, equipados con aparatos destinados a la construcción y mantenimiento de las vías férreas. El tratamiento de perfilado de vía tiene por objeto aumentar el ciclo de vida de los elementos de los carriles.

Infraestructuras

Copasa construirá el acceso ferroviario al puerto de Sagunto (Valencia)

La empresa Copasa construirá el nuevo acceso ferroviario de mercancías al puerto de Sagunto, así como las mejoras en su conexión con el Corredor Mediterráneo y el Corredor Cantábrico-Mediterráneo. El proyecto cuenta con un importe de 14,5 millones de euros y está cofinanciado por los fondos Feder. Su plazo de ejecución es de 16 meses y supone la construcción de un nuevo trazado en vía única electrificada de ancho mixto -dotada de tercer hilo- hasta

las instalaciones auxiliares del puerto. La zona de actuación comprende un total de 5,6 kilómetros de longitud de plataforma ferroviaria en el que se construirán dos ramales diferenciados, que confluyen en un tercero, y que constituyen los enlaces para el acceso de la línea Valencia-Tarragona por los lados sur y norte hacia el puerto. El primer ramal tiene una longitud de 4,6 kilómetros y cuenta con dos alineaciones rectas de 1,9 y 1,6 kilómetros



La ayuda a vuelos de residentes en islas cuestan 765 millones

Las bonificaciones dadas a los residentes en las islas por el carácter de insularidad han crecido en los últimos años, al pasar del 50% en 2017 al 75% en 2018

Felipe Alonso. Fotos: iStock

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), ha llevado a cabo un estudio analizando el impacto que tienen las bonificaciones en el precio de los billetes de aviación a los residentes en territorios no peninsulares, ante el coste que para las arcas públicas supone, ya que se ha duplicado en los dos últimos años, estimando que en el 2019 se superaron los 765 millones de euros.

En el *Estudio sobre el impacto de las bonificaciones en los precios de los billetes aéreos en territorios no peninsulares* se analizan los efectos que ha tenido el incremento de las bonificaciones a los residentes en las islas Canarias y en Baleares, sobre el mercado aéreo insular y el comportamiento de los precios. En el mismo se recuerda que en los años



Los vuelos entre Baleares y la Península tuvieron una subvención para residentes de 208 millones de euros en 2019.

2017 y 2018 se aprobaron nuevas medidas para fomentar el apoyo a la conectividad de las Comunidades Autónomas de Canarias y de Baleares, y que para tal fin se aumentó la bonificación que desde el Gobierno, a través del Ministerio de Fomento -actualmente Transportes- se daba para la adquisición de los billetes aéreos para los trayectos entre las islas y con el resto del territorio nacional, hasta un 75% del precio de los mismos, frente al 50% que se aplicaba hasta ese momento.

Según el informe del órgano supervisor, se ha registrado un aumento del 112% entre el segundo semestre del año 2016, cuando la subvención aún se encontraba en el 50%, y el segundo semestre del 2018, ya al 75%. En el 2016 la subvención se aproximaba a los 309 millones de euros, mientras que en el 2018 era ya de 563 millones, y se estima que para el 2019 se alcancen los 765 millones de euros.

La CNMC particulariza la subvención por billetes para los vuelos entre Canarias y la Península, así como en los trayectos entre las islas del archipiélago; y los vuelos

entre Baleares y la Península, y las conexiones entre sus islas.

Se estima que en el caso de los vuelos peninsulares con Baleares se han superado los 208 millones de euros en subvenciones. El descuento unitario por billete alcanzó en el segundo semestre del año los 55 euros.

75%

Es la subvención que reciben los viajeros insulares en sus vuelos con la Península

En cuanto a los vuelos entre Canarias y la Península, la subvención alcanzaría los 322 millones de euros. Con un descuento unitario por billete de 93 euros.

Sobre las rutas interinsulares, la CNMC señala que se estima que en Baleares se superaron los 33 millones de euros; mientras que en Canarias, se puede haber llegado a más de los 201 millones de euros. Fuertes incrementos con respecto a años anteriores gracias a que con el paso del 50% al 75% en las bonificaciones se ha registrado un aumento de la demanda por parte de los viajeros





La conexión entre Canarias y la Península ha contado con una subvención de 322 millones de euros en 2019

residentes en las islas, que también ha causado un alza en los precios medios de los billetes de vuelos con la Península, mientras que los no residentes, para protegerse de las subidas de precio, han optado por comprar sus viajes con más anticipación y por hacerlo con las compañías de bajo coste.

El organismo considera que se deben minimizar las consecuencias del incremento de la bonificación, como puede ser la presión sobre los precios, y recomienda que se valoren medidas para aumentar la sensibilidad al precio de los pasajeros residentes, como por ejemplo establecer topes a la cantidad bonificable o limitar los conceptos bonificables de los billetes.

También alude a que sería provechoso adoptar una visión de conjunto respecto a todas las ayudas que se dan para compensar la insularidad, dado que la bonificación a residentes coexiste con otras medidas. Y que, además, se debe realizar una continua revisión desde el punto de vista de los principios de regulación económica eficiente para garantizar precisamente esa eficacia.

Por último, se insta a la Administración a valorar otros posibles mecanismos de ayuda para compensar la insularidad, como por ejemplo puede ser, contar con un régimen de exenciones fiscales a residentes desligadas de la realización de los desplazamientos.

ALA ve un refuerzo a su posición en el informe

La Asociación de Líneas Aéreas (ALA) ha acogido favorablemente el estudio de la CNMC, y considera que es un refuerzo para su posición sobre tres temas esenciales. Se confirma que los precios no los fijan las compañías aéreas, sino la interacción



Los vuelos entre islas canarias reciben una subvención de 201 millones en 2019.

entre oferta y demanda; se reconoce que ha mejorado la conectividad de los residentes, y que los billetes entre islas y Península cuentan con precios competitivos.

Para el presidente de ALA, Javier Gándara, el estudio que ha publicado el organismo "refuerza las opiniones que llevamos expresando desde el sector los últimos tiempos", y a su juicio demuestra, además, que con el informe "se elimina cualquier duda sobre posibles prácticas fraudulentas".

Y sobre las recomendaciones de la CNMC de cara al futuro, desde esta asociación se apunta a que las compañías aéreas se limitan a cumplir con el marco regulatorio establecido por las autoridades competentes.

DISFRUTE DE LAS REVISTAS DIGITALES

de elEconomista.es

Digital 4.0 | Factoría & Tecnología

elEconomista.es

Franquicias | Pymes y Emprendedores

elEconomista.es

Comunitat **Valenciana**

elEconomista.es

País Vasco

elEconomista.es

Andalucía

elEconomista.es

Transporte

elEconomista.es

Seguros

elEconomista.es

Inversión a fondo

elEconomista.es

Pensiones

elEconomista.es

Turismo

elEconomista.es

Alimentación y Gran Consumo

elEconomista.es

Buen Gobierno | Iuris&lex y RSC

elEconomista.es

Agua y Medio Ambiente

elEconomista.es

Capital Privado

elEconomista.es

Energía

elEconomista.es

Catalunya

elEconomista.es

Inmobiliaria

elEconomista.es

Agro

elEconomista.es

Sanidad

elEconomista.es



Disponibles en todos
los dispositivos
electrónicos

Puede acceder y descargar la revista gratuita desde su dispositivo en <https://revistas.economista.es/>





Fernando Cascales

Exdirector general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, y del INTA. Expresidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA

Restablecer el equilibrio económico de las concesiones de servicio de transporte en autobús

Entre las cuestiones que la pandemia afecta al transporte, se encuentra la referida a los contratos de concesión de servicios -regulares de transporte colectivo- y de servicios -regulares de uso especial / transporte escolar- de transporte en autobús. De una parte, han de contemplarse las reparaciones económicas que son pertinentes, derivadas del art.14.2 del RD-Ley 463/2020, por el que se declara el estado de alarma y del art.34.1 y 4 del RD-ley 8/2020 -modificado por el RD- Ley 11/2020-, así como de la dispar normativa dictada por las CCAA. Estas reparaciones han de hacerse, en primer término, conforme a lo que dispongan los respectivos pliegos reguladores de los concursos para los casos de cambios por fuerza mayor y de suspensión de los contratos por esta causa. En caso de inexistencia de tal cláusula, las reparaciones, son siempre procedentes de acuerdo con lo prevenido en el art.208.2 de la Ley 9/2017, de Contratos Sector Público (LCSP), o bien del art. 220 del RD-Legislativo 3/2011-Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público-, según fuera la fecha de la convocatoria del concurso. Esta reparación, puede hacerse, en defecto de la existencia de cláusula contractual que regule la materia, ya mediante la prórroga de los contratos -conforme al límite establecido en los arts. 29.4 y 6 y 290 de la LCSP-, ya por cualquier otra vía -subvenciones directas, tarifas, etc.-.

Pero de otra parte, independientemente de estas reparaciones, se plantea la problemática de que más allá del estado de alarma y de la vigencia de tales disposiciones, durante un tiempo que seguramente será largo, se continuarán aprobando otras normativas que, entre otras materias, limiten el número de plazas a ocupar en los servicios regulares urbanos e interurbanos, así como en el transporte escolar. De ello deriva que, independientemente de cualesquiera reparaciones de orden económico que procedan, los contratos de concesión de servicios y de servicios de prestación continuada hayan de modificarse al efecto del restablecimiento del equilibrio económico.

En especial, respecto de los contratos de concesión de servicios -transporte público colectivo-, en los que rige el "principio de riesgo y ventura" -concepto desarrollado por la Junta Consultiva de Contratación en sus Informes 12/2010 y 34/2011-, de aplicación a los servicios de la clase de que se trata -art.70 del Reglamento



de la LOTT-, es indubitado que tal principio ha quebrado por razones no imputables al contratista, y además sobrevenidas e imprevisibles, existiendo causalidad directa entre el daño gravoso para el contratista y las decisiones de la Administración (*factum principis*). De aquí que sea pertinente el restablecimiento del equilibrio económico de las concesiones, conforme a la doctrina del T. Supremo sobre el "riesgo imprevisible" junto con la de la cláusula *rebus sic stantibus* (SSTT TS 18.4.2008, 27.10.2009, etc.). Es en este orden de cuestiones que las Administraciones, de oficio, en virtud del "*ius variandi*" de que gozan, deben de proceder, independientemente de las reparaciones económicas que procedan, a modificar los contratos, conforme a lo así prevenido en la LCSP (art.290), Ley Ordenación de los Transportes Terrestres (art.75) y ROTT (art.91), y similares preceptos de la normativa sectorial de las CCAA y de las Corporaciones locales. Estas modificaciones pueden y deben hacerse mediante el establecimiento de nuevas fórmulas aritméticas que hagan que no sean necesarias posteriores modificaciones, ya que tales fórmulas regularían en cada momento la realidad de la demanda y los efectos de las disposiciones que se vayan dictando.

Ahora bien, de todo este régimen de reparaciones económicas y restablecimiento del equilibrio económico de las concesiones, quedan fuera los centenares de servicios públicos regulares permanentes de uso general que están caducados -del Ministerio de Transportes y de las CCAA-, por haber sobrepasado incluso los plazos de prórroga del art.85 LOTT y art.5.5 del Reglamento UE 1370/2007 -y también de aquellos que habiendo sido anulados por decisiones judiciales, continúan explotándose por los adjudicatarios en tales concursos-. Estas concesiones al estar extinguidas por el transcurso del plazo concesional, son inexistentes, y se vienen explotando sin título alguno con el consentimiento de las Administraciones, lo que constituye una grave anomalía, que desvirtúa el régimen concesional de la clase que nos ocupa.



■

Los servicios públicos regulares que están caducados no tiene derecho a una reparación económica

■

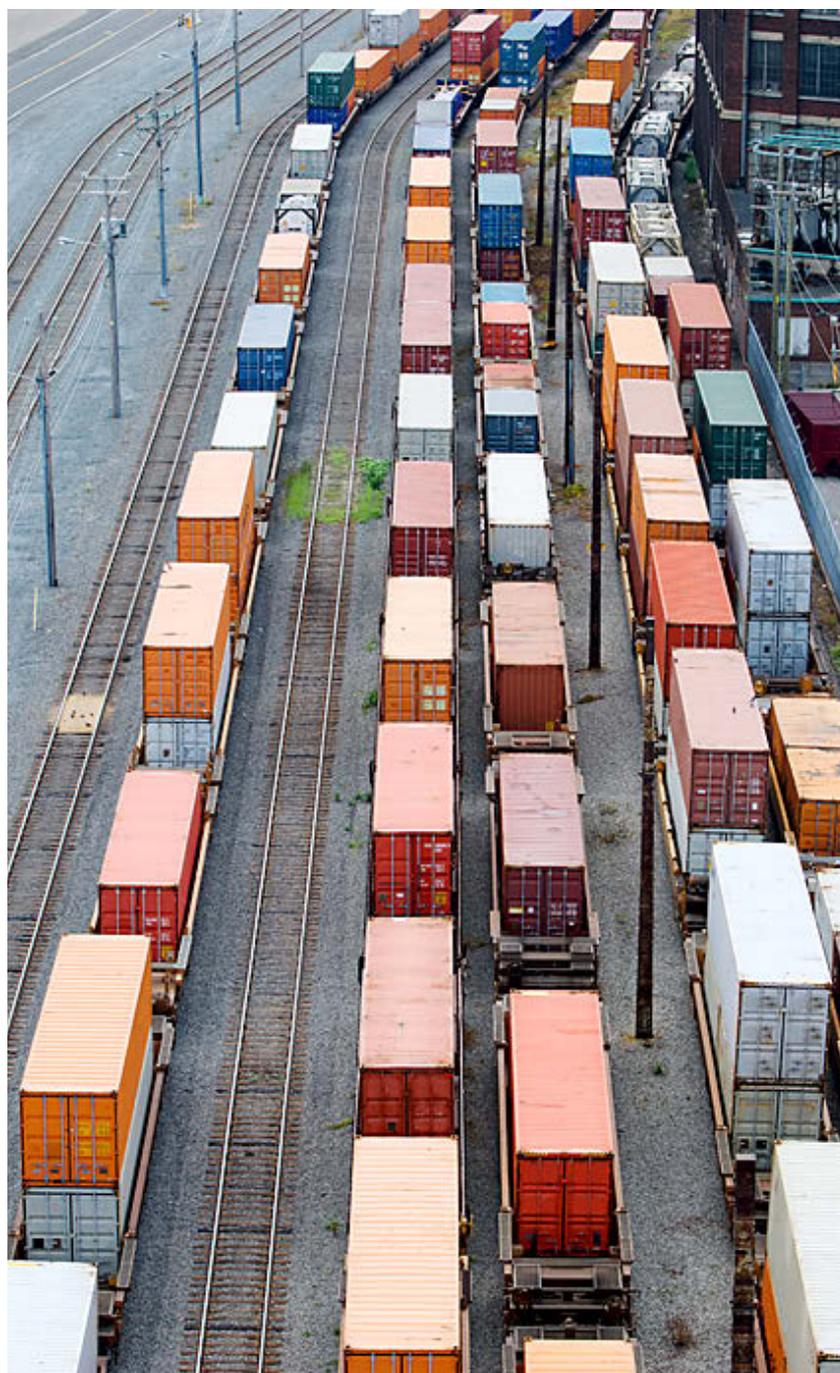
En todo caso, ha de tenerse en cuenta que durante un plazo largo de tiempo, del que se desconoce cómo podrá ir respondiendo la demanda en función de la evolución de la pandemia, el transporte en autobús no va a recuperar los índices de demanda previos al inicio de la pandemia. Es por ello que ya en el momento actual debe de actuarse con urgencia para que las reparaciones económicas y modificaciones contractuales no se retrasen, pues en otro caso muchas empresas que podrían haber tenido continuidad, habrán de cerrar definitivamente. En este sentido, sería muy positivo que todas las CCAA y Corporaciones locales, así como el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), dentro cada uno de sus competencias, adoptasen similares medidas, no rompiéndose, una vez más, la unidad de mercado, e impidiéndose la existencia de tratamientos distintos discriminatorios. Para ello considero oportuno que el MITMA dictase unas recomendaciones tanto para las CCAA como para la Federación Española de Municipios y Provincias, así como que reuniera al efecto tanto a la Comisión de Directores Generales de Transporte (art.11 LOTT), como especialmente a la Conferencia Nacional de Transportes (art.9 LOTT), constituida por el Ministro de Transportes y por los consejeros de las Comunidades Autónomas.

Finalmente, y aunque ello quede fuera del ámbito de la contratación pública, debe de resaltarse que las empresas que más difícil tienen salir de la crisis son aquellas que solamente realizan servicios discrecionales y turísticos, cuyo nivel de ingresos desde que se inició la pandemia es cero, y que lógicamente se verán afectadas por más tiempo -se trata en general de las empresas de menor volumen, pero en definitiva constituyen el mayor número de empresas del sector-, que deben ser objeto de un plan especial de ayudas cuya aplicación no puede esperar. Es en momentos como los que ahora lamentablemente se padecen, que se podrá comprobar si la nueva denominación del anterior Ministerio de Fomento como de Transportes, significa algo más que un mero cambio nominativo, defendiéndose al sector con el alcance y prontitud que es necesario.

Renfe Mercancías reduce su actividad un 16,6% hasta marzo

Renfe Mercancías mantiene el descenso en sus tráficos de transporte, con el que cerró el ejercicio del año anterior, al acumular, en el primer trimestre del 2020, una caída tanto en su actividad, con respecto al mismo periodo (enero-marzo) de 2019, del 16,6%, así como en los ingresos, un 6,9% menos

Felipe Alonso.



El tráfico de mercancías por ferrocarril no gana volumen a la carretera. iStock

El transporte de mercancías por ferrocarril, ha ganado protagonismo durante la situación actual debido a la pandemia del Covid-19, presentándose como uno de los modos de transporte idóneos por las múltiples ventajas que ofrece al poder transportar en un sólo convoy más carga que 30 camiones por la carretera. Y movilizar bienes de primera necesidad, como artículos de alimentación, medicamentos, material de protección, camas y equipamientos para hospitales e instalaciones de campaña, etc. Así como aprovechar los sistemas de intermodalidad diseñados en los diferentes puntos de distribución y logística del país. Además, al haber disminuido el tráfico de trenes de pasajeros, los convoyes de mercancías pueden emplear algunas rutas de forma casi exclusiva.

Pero esa importancia no se ve reflejada en su volumen de tráfico frente al que ofrece la carretera, que continúa superando el 90% del total de las toneladas de mercancías que se mueven por España, mientras que el tren alcanza, difícilmente el 5%. Y eso que en el año 2005 se liberalizó el servicio de mercancías por ferrocarril, y que desde entonces el operador público Renfe -desde el año 2014 Renfe Mercancías- ha contado con una decena de competidores privados.

Pese a mantener prácticamente el 80% del tráfico mercantil en el país, Renfe Mercancías mantiene una actividad a la baja, que ya cerró en el ejercicio del año 2019 con un descenso de un 7% en su actividad.

En el primer trimestre del presente ejercicio, la división de mercancías de Renfe mantiene su caída de actividad, al cerrar con una disminución del 16,6% en sus tráficos, arrastrada por los malos resultados de los meses de enero (-27,4%), y de febrero (-20,7%), pese a una recuperación en marzo con un menor descenso (-7,6%). También se ha reducido en un 16,5% el tráfico presupuestado por la compañía. Según el informe dado al Consejo de Administración de Renfe.

Durante el periodo enero-febrero los convoyes de Renfe han movido un total de 3,92 millones de tone-



Renfe Mercancías disminuye su actividad en el primer trimestre del año. eE

ladas que, frente a los 4,70 millones del primer trimestre del 2019, marcan esa caída del 16,6%. En cuanto al tráfico presupuestado, era de 4,69 millones de toneladas.

El informe indica que las toneladas por kilómetro transportadas son 1.489,2 millones, que frente a los 1.597,5 del mismo periodo del año anterior, supone un retroceso del 6,8%. Asimismo, los kilómetros-tren, alcanzan los 3,88 millones que supone un descenso del 5,5 frente a los 4,10 millones del ejercicio anterior.

El tráfico de mercancías medido en millones de toneladas kilómetro brutas (TKB) ha caído también en un 8,2%, al alcanzar en este primer trimestre los 3.622 millones, frente a los 3.945 del mismo periodo del año anterior.

En este aspecto, (TKB), por sectores, el tráfico de vagones cargados con multiproducto han movido 762.000 toneladas, es decir el 21,16% del total; los productos siderúrgicos son los segundos en importancia en el trimestre, 1,06 millones de toneladas kilómetro brutas, el 28,44 %;

Los automóviles son el 12,86% del tráfico TKB, con 463.000 toneladas; el intermodal es el principal de todos con 1,27 millones de toneladas, y un 35,27% del total. Mientras que el ancho métrico, es decir el transporte de mercancías de diferente tipo por parte de los ferrocarriles de vía estrecha, ha cerrado el periodo enero-marzo 2020 con 56.100 toneladas, es decir el 1,55%.

Lo que respecta a las toneladas kilómetro netas, TKN, el tráfico intermodal es quien presenta mejo-

Datos renfe mercancías a marzo 2020 *renfe*

Renfe mercancías: tráfico 1º trimestre 2020

TRÁFICO	ENERO-MARZO 2020	ENERO-MARZO 2019	VAR. (%)
Toneladas (miles)	3.919,0	4.700,6	-16,6
Toneladas-Km (millones)	1.489,2	1.597,5	-6,8
Km-tren (miles)	3.882,2	4.106,0	-5,5

Renfe mercancías: tráfico por sectores 1º trimestre 2020

SECTORES	TKB*	TKN**
Multiproducto	762,3	304,0
Siderúrgicos	1.065,1	487,8
Automóvil	463,8	120,1
Intermodal	1.275,0	550,7
Ancho Métrico	56,6	27,1
TOTAL	3.662,8	1.489,2

(*) TKB: millones de toneladas kilómetro brutas. (**) TKN: millones de toneladas kilómetro netas.

Renfe mercancías: ingresos primer trimestre 2020*

SECTORES	I TRIM. 2020	I TRIM. 2019	VAR. (%)
Multiproducto	10,13	13,27	-23,7
Siderúrgicos	12,06	13,26	-9,1
Automóvil	6,07	7,21	-15,7
Intermodal	16,97	15,51	9,4
Operaciones UTE	1,78	1,68	5,7
Ancho Métrico	0,99	0,64	55,0
TOTAL	48,01	51,57	-6,9

(*) Datos en millones de euros.

Fuente: Renfe y elaboración propia.

elEconomista

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

res resultados, con 550.700 toneladas, el 37,16% del total. A continuación, se encuentran los productos siderúrgicos, con 487.200 toneladas, el 21,32% del total.

El movimiento de carga multiproducto ha alcanzado las 304.000 toneladas, que suponen el 20,27% de las TKN del trimestre; los automóviles, con 120.100 toneladas, son el 8,10%; y, el movimiento a través de los convoyes de ancho métrico, suponen el 1,82%, con 27.100 toneladas.

En lo que respecta a la cuenta de resultados de Renfe Mercancías en el primer trimestre del ejercicio actual, los ingresos se han situado en 49,72 millones de euros, un 7,7% menos que en el mismo periodo del año anterior, cuando se cerró con una facturación de 53,89 millones de euros.

Los 49,72 millones de euros se reparten entre 48,01 millones correspondientes al tráfico, y 1,71 millones a otros varios.

El EBITDA -resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos- ha mejorado con respecto al año anterior en un 26,4%, con tal sólo una pérdida de 2,79 millones de euros, gracias al ajuste de gastos y a la

Renfe Mercancías ha facturado 48,01 millones en el 1º trimestre, un 6,9% menos que en 2019

disminución importante en conceptos como la energía de tracción, un 26%, con 8 millones de euros frente a los 10,8 del 2019; y los servicios de Adif, un 22,1%, de 5,07 millones de euros a 3,95 millones.

Por segmentos, el tráfico de multiproductos ha facturado, en este trimestre, 10,13 millones de euros, lo que representa el 21,09% del total. En el mismo periodo del año pasado por este tipo de carga se ingresaron 13,27 millones de euros. El movimiento de productos siderúrgicos, ha supuesto el 25,19%, con una facturación de 12,06 millones de euros, frente a los 13,26 millones del año anterior. El automóvil ha generado unos ingresos a Renfe Mercancías de 6,07 millones de euros, el 12,64% del total. Unos 7,21 millones en 2019. Mientras que la carga intermodal, se ha situado en los 16,97 millones de euros, el 35,34%. 15,51 millones en el año pasado.

Las operaciones realizadas bajo el parámetro de una unión temporal (UTE), facturaron más de 1,78 millones de euros, el 3,70% del total. 1,68 millones en 2019; y el tráfico de diferentes productos y bienes a través de los ferrocarriles de vía estrecha - ancho métrico-, 990.000 euros, el 2,06%. Con 640.000 euros en el primer trimestre 2019.



El tráfico de mercancías por ferrocarril está liberalizado desde 2005. iStock

CAF

Autobuses de hidrógeno de CAF para Alemania y Países Bajos



Solaris, la filial del Grupo CAF ha firmado un acuerdo con la empresa alemana WSW Mobil, y con la holandesa Connexion para suministrarles autobuses propulsados por hidrógeno. Se trata de un contrato por valor de 25 millones de euros. En el caso de Alemania, las localidades de Wuppertal y de Colonia, serán 25 vehículos los que se van a entregar, de ellos diez operarán en la primera de las ciudades, y el resto en la segunda. Y en el caso de Países Bajos,

serán 20 unidades para operar en la región de Holanda Meridional, que serán entregados a lo largo del año próximo. El vehículo elegido es el Solaris Urbino 12 de hidrógeno, que utiliza un conjunto de celdas de combustible con una potencia de 70 KW, que permiten recorrer distancias de hasta 350 kilómetros sin recargar. Asimismo, incluye toda la nueva tecnología de apoyo en la conducción con detección de obstáculos.

Trenes regionales

Bombardier suministrará 19 trenes regionales a Francia



Bombardier suministrará 19 trenes regionales del modelo OMNEO Regio 2N a la Compañía Nacional de Ferrocarriles de Francia (SNCF) para su uso en la Región Auvernia-Ródano-Alpes. Este pedido tiene un valor aproximado de 176 millones de euros y forma parte del contrato firmado en 2010 para la fabricación y suministro de hasta 860 trenes para distintas regiones francesas. Los nuevos trenes comenzarán a operar en las líneas Lyon-Mâcon y

Lyon-Valence en el verano de 2023. Los sistemas de propulsión de estos 19 trenes se desarrollarán de forma íntegra en la planta de la compañía canadiense en Trápaga (Vizcaya), que hasta la fecha ya trabajaba en el desarrollo de dichos sistemas para 409 trenes OMNEO de doble piso para diferentes regiones de Francia. Más del 95% de la fabricación de la planta de Trápaga en 2019 estuvo orientada al mercado exterior.

Puerto de Sevilla

Avance en el proyecto de nuevo acceso ferroviario al puerto de Sevilla



El ente de infraestructuras ferroviarias, Adif, junto con Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Sevilla han suscrito una adenda al convenio firmado en el año 2017 sobre el desarrollo del nuevo acceso ferroviario a la instalación hispalense. Este anexo permite a las tres entidades elevar al máximo sus aportaciones financieras. Este incremento de la financiación está motivado por las modificaciones previstas en el trazado proyectado para

evitar la interrupción del tráfico ferroviario al puerto. Así la Autoridad Portuaria de Sevilla invertirá hasta 13,5 millones de euros, repartidos entre los años 2021, con una aportación de 4.500.000 euros, quedando los 9 millones restantes para el ejercicio correspondiente al 2022. Por su parte, Adif mantiene otra partida inversora complementaria que integra 11,5 millones de euros con cargo al programa FEDER.

Suministro GNL

El puerto de Almería suministrará GNL a buques este verano



El puerto de Almería se está preparando para llevar a cabo el suministro de gas natural licuado (GNL), tal y como ha anunciado la Autoridad Portuaria. A lo largo de abril se ha iniciado un estudio para poder poner en marcha esta operativa, con el objetivo de "reducir las emisiones a la atmósfera y conseguir un recinto portuario más sostenible". También se plantea la posibilidad de que al ofrecer este servicio pueda haber más navieras que tengan barcos con

ese tipo de combustible y atraquen en el puerto almeriense para abastecerse. El planteamiento es que el suministro de GNL se realice con camiones. La asistencia técnica se ha adjudicado a la empresa Tramitaciones de Ingeniería para la Industria y Energía que se encargará de valorar y estudiar el suministro de GNL a ferris, por un importe de 10.587 euros. La división de seguridad del puerto estudia las medidas en esa materia.

FRANCISCO ARANDA

Presidente de la Organización Empresarial de Logística y Transporte (UNO)



“El desafío es como superarán la crisis nuestras empresas con la reducción a la mitad de la actividad”

La logística y el transporte se están convirtiendo en una actividad esencial dentro de la situación creada por la crisis del Covid-19, aunque ha pasado de tener flujos tensos a vivir flujos extremos, y a generar, a juicio del presidente de UNO, Francisco Aranda, “situaciones complicadas”, por tener que actuar a “contrarreloj”

Por Felipe Alonso. Fotos: eE / iStock

Actividad que se ha reducido a la mitad desde la declaración del estado de alarma, y que está obligando a las empresas a buscar fórmulas para adaptarse a la nueva situación.

Desde el 14 de marzo, con el estado de alarma y el confinamiento la sociedad española ha entrado en un nuevo escenario.

Sí. Hay un nuevo escenario para toda la economía y para toda la sociedad. Podríamos

decir que sabíamos lo que era una crisis económica, pero no nos imaginábamos una crisis sanitaria así en pleno siglo XX. Es un escenario que, por imprevisible, ni siquiera habíamos ensayado.

Y un nuevo escenario para la logística y el transporte

Para los operadores de logística y transporte el nuevo escenario no vendrá marcado por

las operativas en sí, porque nuestras empresas son líderes en innovación, agilidad y digitalización. El gran desafío es cómo van a poder superar esta crisis nuestras empresas con una reducción de la actividad a la mitad.

¿Qué factura cree que le puede pasar al sector la crisis?

La logística después de la crisis va a resentirse, como toda la economía. Al pasar de una etapa de crecimiento a una de recesión, las empresas se verán forzadas a optimizarse, a digitalizarse al máximo, a mejorar procesos, a usar la analítica del dato y a bajar sus costes aún más, pero ahora ya sí se valora la calidad de servicio.

¿Cómo se actúa ante una situación como la que ha causado el Covid-19?

A contrarreloj, con mucha responsabilidad y precisión absoluta. El sector logístico ha pasado de tener flujos tensos a vivir flujos extremos. Los primeros días de la crisis, el temor

en los picos que se alcanzan durante el Black Friday. La diferencia con los picos habituales es que ahora debemos sumarle que los flujos son muchos más tensos y complejos por las dificultades de esta crisis sanitaria, lo cual está dificultando la operativa al máximo. No podemos olvidar que el comercio *online*, no es sólo la última milla. Empieza con la planificación en los almacenes en la primera milla.

Se ha producido, pues, un cambio en el consumo, ¿se mantendrá en el futuro?

Esa es una incógnita. Lo cierto es que durante esta etapa hemos madurado en nuestra relación con el comercio electrónico y este cambio ha sido clave para hacer más fácil el confinamiento. Quienes nunca habían comprado por internet se han lanzado a hacerlo ahora y también se han comprado nuevos productos. Eso parece que va a incrementar esta actividad, pero entramos en un área que es la economía del comportamiento donde

“La logística, tras la crisis, va a resentirse como toda la economía al pasar de una etapa de crecimiento a una de recesión”



“Durante esta etapa hemos madurado en nuestra relación con el comercio electrónico”



al desabastecimiento generó situaciones complicadas, pero no porque hubiera un problema en la cadena de suministro, sino porque el temor llevó a todo el mundo a la vez a los supermercados. Los profesionales de la logística y el transporte han trabajado con una enorme responsabilidad, a pesar del riesgo que corrían, para garantizar en todo momento el abastecimiento a supermercados y farmacias, así como el reparto en los domicilios de productos comprados *online*. La logística es esencial siempre, pero esta crisis lo ha puesto más de manifiesto que nunca.

En ese nuevo escenario parece que quien está ganando adeptos e importancia es el comercio 'online'

Las empresas de logística y transporte están experimentando un crecimiento del 50% en los envíos procedentes de comercio electrónico, un porcentaje que sitúa su nivel de ten-

intervenir unos factores que nunca los habíamos introducido antes en las fórmulas de predicciones económicas.

¿Cómo se ha solventado el asunto de la última milla desde el 15 de marzo?

Con una cadena más tensa que nunca, con las dificultades que implica este maldito virus, la falta de EPI y de test o los distanciamientos de seguridad, operativamente la última milla no ha sufrido grandes problemas por esta pandemia. El hecho de que nuestras empresas estuvieran altamente digitalizadas ha facilitado la absorción de los picos que han duplicado, por ejemplo, las entregas de comercio electrónico, haciendo más llevadero el confinamiento de la sociedad. También quiero apuntar la gran implicación de todos los trabajadores de la cadena de suministros, desde el almacén hasta el repartidor, y su responsabilidad han

sido muy importantes, y lo quiero poner en valor, porque han sido, junto a colectivos claves como los sanitarios, los grandes héroes de esta pandemia.

Algunas empresas del sector se han ido quedando en el camino, desapareciendo, dejando trabajadores con ERTE y despidos.

Las empresas de logística han visto reducida su actividad a más de la mitad. Por desgracia, muchas se verán abocadas al cierre, otras a procesos de fusiones o adquisiciones para ser más competitivas. Lo que está claro es que de las medidas económicas, fiscales y laborales que el Gobierno tome a corto plazo dependerá el futuro empresarial a medio y largo plazo. Cuando salgamos de esto, estaremos ante un contexto diferente, con un nuevo consumidor, otros hábitos y nadie sabe hacia dónde va a evolucionar todo. Ojalá los actuales ERTE se conviertan en empleo estructural y no en ERE. Por eso pedimos una financiación muy rápida y con la menor

mayor competitividad en el resto de sectores y en la economía del país.

¿Cómo se presenta el futuro?

Estoy convencido de que en la recuperación económica de esta crisis, la logística va a ocupar un lugar fundamental, y va a ser una de las principales palancas de competitividad. Las cosas no serán como antes, pero habrá nuevas oportunidades inimaginables y nichos de negocio derivados de esta brutal pandemia. El foco en estos momentos, tras la emergencia sanitaria, debe fijarse en la empresa para poder salvar el máximo número de puestos de trabajo.

Algunos entes públicos se han sensibilizado con el sector y han aprobado medidas económicas como la rebaja de alquileres y tasas, como por ejemplo ha hecho AENA, ¿ese es un camino que debe mantener el Gobierno?

Esta situación no la ha generado la econo-

“La logística es esencial siempre, pero esta crisis lo ha puesto más de manifiesto que nunca”

“Al Gobierno le pedimos que lleve a cabo una financiación para las empresas ágil, rápida y sin burocracia”



burocracia posible. Cuanto más tejido productivo logremos mantener en este periodo, más fuerza tendremos cuando comience la etapa de crecimiento, que esperemos que llegue dentro de muy poco.

Pese a ello parece que el sector, al menos socialmente, va a salir reforzado.

Esta crisis ha permitido visibilizar definitivamente la importancia de un sector esencial para la economía. A nivel estructural, el sector se verá debilitado porque perderá muchas compañías y empleos. A nivel estratégico, la digitalización en nuestras empresas será una gran herramienta de productividad. Nuestro sector va a ser la palanca de competitividad de toda la economía, y gracias al elevado nivel de digitalización, al uso de *big data*, inteligencia artificial, *blockchain*, etc., nuestras empresas podrán aplicar prácticas como la logística predictiva que introducirán una

mía. Ha empezado por una crisis sanitaria a la que ha habido que hacer frente parando la actividad. Por eso el Gobierno ahora está obligado a ayudar a las empresas. Con una financiación ágil, rápida y sin burocracia; flexibilidad en los ERTE; reducir la fiscalidad, control máximo de la competencia desleal y flexibilidad laboral. No podemos convertirnos en un país de subsidiados. Es importante fomentar el diálogo social, para elaborar medidas que limiten el impacto negativo de esta crisis sanitaria en las empresas. Y no sólo el Gobierno, también los grandes fondos de inversión propietarios de muchas naves logísticas, que deberían acompañar los alquileres al nivel de actividad en un momento tan excepcional como éste. Acompañar a las empresas en este momento es la clave para que sigan viviendo, que a su vez es la clave para mantener el máximo número de puestos de trabajos posible.



Felipe Alonso
El Caminante

Aeropuertos españoles en caída picada

Se supone, y quizás sea mucho suponer, que a partir de principios de junio y si las previsiones del Gobierno (?) se hacen realidad, los aeropuertos españoles van a comenzar a tener una mayor actividad, al menos doméstica, de vuelos nacionales, y que para este mes de mayo las conexiones entre Península e Islas van a aumentar. Aunque, eso sí, no se sabe si para los meses posteriores, los de la estación veraniega se va a poder volar con algunos países europeos, como tampoco se conoce, incluso se habla de octubre, que va a ocurrir con los vuelos transoceánicos, fundamentales para compañías españolas de red, como Iberia o Air Europa, o de operativa puramente con latinoamericana, Plus Ultra, Evelop, etc.

Las cifras del primer trimestre del año, cuando aún no había golpeado con toda su fuerza el Covid-19, ni se había establecido el estado de alarma (14 de marzo) son de una caída preocupante, que seguramente va a ser mucho mayor cuando se conozcan las correspondientes a abril y mayo. Descensos muy importantes, tanto en la actividad aeroportuaria, como en la cuenta de resultados del ente gestor del sistema aeroportuario público español, Aena.

El beneficio neto de Aena entre enero y marzo de 2020 se ha situado en 23,1 millones de euros, un 83,1% menos que en el mismo periodo de 2019. Con unos ingresos totales consolidados de 782,1 millones de euros, un 13,4% de caída. Y el número de pasajeros, en ese tiempo ha caído en un 20,4% al contabilizarse un tráfico de 42,01 millones de pasajeros. Como es lógico, los dos aeropuertos principales, Adolfo Suárez Madrid Barajas y Barcelona El Prat, son los que más descenso han sufrido en este primer trimestre, 11,03 millones de pasajeros (-17,9%) y 8,09 millones (-23,0%). Y los considerados de importancia turística también presentan datos preocupantes. Gran Canaria (-20,3%); Málaga (-18,6%); Tenerife S. (-23,7%); Palma de Mallorca (-25,7%); y, Alicante (-19,5%).

Complicada es la situación y complicada la solución, dado que el Covid-19 no es un problema local o regional, sino mundial, y el sector aéreo precisa moverse por todo el mundo para generar viajes y negocio.

EL PERSONAJE



Luis Gallego
Presidente de Iberia

Difícil tiene la despedida de la presidencia de Iberia, Luis Gallego, que pasara a pilotar el grupo IAG cuando se normalice la situación. Difícil porque tiene que resolver antes de irse más de una situación comprometida derivada de la crisis por el Covid-19. No obstante, el aún presidente de Iberia no se ha mostrado reacio a demostrar que aún está al frente de la compañía aérea, y que hasta el último minuto va a mantenerse firme en las decisiones que haya que tomar, aunque algunas puedan ser "dolorosas" y "controvertidas", y afecten al futuro de la compañía.

LA CIFRA

130,5
millones

Son las toneladas de mercancías que se han movido en los 46 puertos de interés público españoles durante el primer trimestre del año, según las cifras facilitadas por el organismo oficial Puertos del Estado, lo que representa una caída del 4,5% con respecto al mismo periodo del año anterior. En este trimestre, la desaceleración que ya experimentaba el tráfico de mercancías en los puertos españoles se combinó con los efectos, desde mediados de mes, de la pandemia de Covid-19. El número de pasajeros de línea regular ha caído por encima del 13,60%.

EL RETUITEO

[@ALSA_Autobuses](#)

[@Alsa_Autobuses](#) #Movilidad Segura#Alsa

Aquí se puede seguir las diferentes medidas que se deben adoptar a la hora de utilizar un transporte público de viajeros. Son las recomendaciones que se realizan desde esta empresa, y que además se ofrecen en un video explicativo.

Cae un 50 % el tráfico de mercancías por carretera

El transporte de mercancías por carretera ha disminuido por encima del 50% con respecto a su actividad habitual, desde el inicio del estado de alarma

Felipe Alonso. Fotos: iStock



Transporte y Movilidad

elEconomista.es

Pese a que desde el Gobierno se considera el transporte de mercancías por carretera, como uno de los servicios esenciales dentro del tráfico de productos dentro de la crisis producida por el Covid-19, desde las empresas y las patronales del sector se están dando, un día sí y otro también, voces de alarma sobre la situación que están soportando cuando ya se ha perdido, desde la declaración del estado de alarma, más de un 50% en su tráfico habitual, y hay en peligro más de 55.000 empleos. Y se considera que el tránsito hacia la normalidad va a ser muy largo y complicado, con un descenso por encima del 20% de la actividad en el presente año.

Las diferentes asociaciones, patronales y empresas del sector muestran su preocupación por la situación que está viviendo el tráfico de mercancías por carretera, que desde el inicio de la crisis sanitaria está perdiendo tejido empresarial, y que afecta a los puestos de trabajo, ya que en muchas de las compañías se han tenido que recurrir a ERTE, e incluso en alguna a despidos y reducción de plantilla.

Tal y como indica la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), que en un análisis profundo a través de una consulta a 1.197 empresas de transporte y logística de toda España, concluye que el 42% de las empresas del ramo se han visto obligadas a realizar algún tipo de regulación de empleo. Y que con ello se han puesto en peligro más de 55.000 puestos de trabajo. Los peor parados en este aspecto son los autónomos con una pérdida de volumen de trabajo del 59%; seguidos por las empresas que cuentan con una flota de menos de 20 vehículos, cuyo tráfico ha caído por encima del 40%.

Según CETM, por actividad, los sectores más castigados son los portavehículos, con una reducción del 74%; seguidos por las mudanzas, el 61%. La carga general ha caído hasta el 48%; mientras que las cisternas se sitúan en un descenso del 31%; los operadores de transporte han tenido una bajada de actividad de hasta el 29%; el transporte multimodal del 28%; y los frigoríficos del 21%.

Por su parte, desde la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) se apunta que el tráfico ha ido cayendo desde el 15 de marzo semana a semana hasta llegar a situarse por encima del 50%. Pero que eso no es lo peor de todo, aun sien-

55.000

Empleos están en peligro en el transporte de mercancías por carretera, según el sector

do malo, sino que es muy preocupante, quizás más, la situación que se vive con los camiones que regresan en vacío, ya que la media de kilómetros que recorren en ese estado se ha disparado por encima del 30%.

La asociación indica que esa serie de trayectos que deben hacer los vehículos en vacío tras haber dejado la carga en su destino, representa un gasto que repercute en la cuenta de resultados y que no genera ningún ingreso.

Para el director general de ASTIC, Ramón Valdivia, se debe tener en cuenta que "un camión sin carga



no está exento de pagar peajes, y además, sigue consumiendo combustible, junto a otros gastos improductivos que impactan directamente en las cuentas de resultados.

En un análisis realizado por Astic en consulta con las empresas afiliadas, se destaca que el "impacto de la crisis sanitaria ha provocado un estrangulamiento económico sin precedentes a las compañías del sector", y que se corre el riesgo de llevar a un colapso a las empresas del transporte en el país.

Por eso desde esta asociación se pide que la administración no debe permanecer "en el callejón sin salida, del esperar y ver", porque se está ante un sec-

ha tenido que recurrir al ERTE para hacer frente a la gestión de sus plantillas; y un 8% se han visto obligados a recurrir a despidos entre sus trabajadores. Se concluye, y en eso coincide con CETM, en que casi un 50% de las grandes empresas de transporte de mercancías por carretera españolas no han logrado evitar algún tipo de ajuste laboral desde la declaración del estado de alarma.

Ambas asociaciones consideran que una gran parte del tejido empresarial del transporte y de la logística de mercancías se encuentra en una situación de riesgo extremo y al límite de su supervivencia, y por ello reclaman al Gobierno la puesta en marcha de un paquete de medidas de carácter laboral, finan-



tor cuya actividad es "esencial" para las exportaciones industriales, agropecuarias, químicas, textiles, etc., y en general, para todo tipo de mercancías que deban transportarse desde los centros de materias primas a los puntos industriales del país.

Además, se considera que como la situación actual se "dilata" más en el tiempo sin unas medidas económicas sólidas de ayuda al tejido empresarial, cuando llegue la fase 3, la denominada de "nueva normalidad", puede que no tenga nada de halagüeña, y como apunta Valdivia, puede que "no haya forma de que funcione eficazmente la conexión entre la nueva demanda y los centros de producción".

El resultado del estudio/encuesta confirma, según la asociación, "la situación de alarma empresarial que sufre el sector", ya que un 40% de las empresas

ciero y tributario, porque sin ello valoran que muy pocas empresas van a poder mantenerse operativas cuando acabe la crisis.

Una de esas medidas, para evitar el "estrangulamiento económico" del sector, es que se lleve a cabo una financiación específica y proporcional al tamaño de las empresas, y que ésta suponga como mínimo un 15% del volumen de su facturación anual.

También se incide en la importancia que tendría una reducción significativa de las cotizaciones sociales, pues supondría una inmediata inyección de liquidez. Así como que se adelantaran las devoluciones por el gasóleo profesional y que se eliminasen los peajes. Gasto este último que ya supone el tercero en importancia para las empresas del sector, tras el personal y el combustible.

Sistema automático de detección de vertidos en los puertos

Indra ha desarrollado, conjuntamente con Repsol, un sistema de vigilancia y de la detección de los vertidos de hidrocarburos en los puertos, capaz de llevar a cabo esa labor de una forma automatizada, y avisar de la situación para su limpieza.

Felipe Alonso. Fotos: eE

La preocupación de las empresas petrolíferas por el vertido de hidrocarburos en los puertos, ha llevado a la puesta en marcha por parte de Indra, a través de su filial Minsait, en colaboración con Repsol, de un novedoso sistema automatizado de detección de posibles residuos de hidrocarburos en la superficie marina en los puertos.

La compañía ha integrado las capacidades de One-sait Oil&Gas Environment (antes Heads), la tecnología desarrollada con Repsol para la detección temprana de fugas de crudo en el mar, con iMARE, que gestiona el tráfico de embarcaciones (VTMS) de la empresa matriz.

El sistema de detección temprana de Minsait y Repsol cubre la brecha que existe en el mercado entre las soluciones de detección y respuesta, al tiempo que ofrece información detallada y en tiempo real para agilizar la gestión y contención de los derrames. Esta tecnología hará posible la detección automática y en pocos minutos de fugas de hidrocarburos desde los centros de control portuarios, que son los responsables de gestionar la información relativa a las embarcaciones que entran y salen de los puertos para garantizar la seguridad del tráfico marítimo.

iMARE recoge la información de radares, cámaras, AIS y otros sensores para crear una imagen marítima que identifica cada embarcación, proporcionando información unificada sobre su posición, carga y ruta para que los operadores puedan tomar rápidamente decisiones que garanticen la seguridad de la navegación.

El sistema iMARE, que ha sido implantado en más de 70 puertos de todo el mundo, fusiona toda la información que facilitan los equipos de posicionamiento automático que portan todos los barcos de

Una detección y respuesta rápida a cualquier fuga que se produzca en puertos de hidrocarburos

cierto tonelaje con la proporcionada por el radar, el sistema digital de llamadas de socorro (sistema DSC) y las estaciones meteorológicas y de mareas. Facilita importantes ahorros de costes, garantiza la seguridad en las maniobras y permite la automatización de tareas repetitivas como son la asignación automática de alarmas o la creación de rutas.



Centro de control portuario.

El transporte en autobús pide una ayuda de 2.000 millones

La sectorial del transporte de viajeros en autobús pide a Europa y al gobierno español un fondo de 2.000 millones de euros para poder paliar la grave situación que atraviesa por el Covid-19

Felipe Alonso

Las asociaciones representantes de las empresas del transporte de pasajeros en autobús y autocares tanto urbanas como interurbanas españolas, han pedido al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana que se negocie con la Unión Europea un plan de acción inmediato que pueda garantizar la supervivencia del sector, que se encuentra gravemente afectado por la crisis del coronavirus, y cuya consecuencia negativa se cree que puede prolongarse hasta el año 2022, dado que la recuperación de estos servicios será muy lenta.

Por ejemplo el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) se ha sumado a la petición que ha hecho llegar la Asociación de Autoridades Europeas de Transporte Metropolitano (EMTA) a la comisaria europea de transporte, Adina Valeau, subrayando la importancia que tiene el transporte público en la recuperación europea, y solicitando medidas económicas de apoyo al sector, concretamente que el Banco Europeo de Inversiones (BEI) flexibilice sus condiciones en materia de pagos de intereses y subsidios. Así como se puedan implementar préstamos innovadores y más flexibles con una instrucción mucho más rápida, para permitir a las autoridades del transporte asegurar las inversiones necesarias en los próximos años. Desde EMTA se apunta que la ayuda al transporte público va a hacer que éste pueda con-





El transporte urbano se ha visto menos afectado que el interurbano por el Covid-19, pero también ha sufrido una fuerte caída de la demanda. eE

vertirse en una palanca importante para la recuperación económica y sostenible de los europeos.

Desde la Unión Europea se ha anunciado que a lo largo del mes de mayo se van a presentar una serie de medidas de cara a la estrategia oportuna para poder reabrir el transporte este verano. Medidas que se deben armonizar en todos los Estados miembros.

Por su parte, International Road Transport Union (IRU) también se ha sumado a las peticiones de que la UE prepare una hoja de ruta con medidas de contención ante la crisis que está produciendo en la movilidad europea colectiva la pandemia, y que intervengan las autoridades financieras para llevar a cabo lo antes posible una recuperación de un sector que ha perdido, en algunos países, más del 80% de su capacidad de transporte.

En España, la patronal sectorial Confebús, está llevando a cabo un seguimiento constante de la situación de las empresas del ramo en el país, y ya ha publicado dos Barómetros de análisis que permiten conocer como es el pulso del transporte de pasajeros por carretera a nivel interurbano, discrecional y de larga distancia.

La previsión de Confebús es que los ingresos disminuyan, de media, entre un 80% y un 100% durante el periodo de confinamiento, y consideran que las perspectivas para las empresas de transporte en

autobús siguen siendo sombrías, aunque se vayan levantando las medidas de contención, debido a las normas de distanciamiento social, las restricciones a la movilidad y el miedo a viajar. Ello supone que la mayoría de los operadores se enfrentan a importantes reducciones de la actividad durante un largo periodo de tiempo.

Por ello se pide que a través del Ministerio de Transporte se solicite a Europa medidas urgentes y un

90 %

Es la reducción de demanda que han tenido las empresas de autobuses por el Covid-19

fondo de 2.000 millones de euros a escala europea para financiar las obligaciones de servicio público que garantice la movilidad universal de las personas.

Desde esta sectorial se considera que una recuperación económica y el retorno a la normalidad dependen del funcionamiento y de la accesibilidad a los servicios de transporte de viajeros por carretera, especialmente para los ciudadanos y trabajadores más desfavorecidos y vulnerables. Y que por lo tanto es necesario apoyar ahora al sector para asegurar la recuperación de las empresas y la movilidad.



Carlos Alonso
CEO Ardanuy Ingeniería

La ingeniería española, en auge en los proyectos de transporte en todo el mundo

La implantación de nuevas redes ferroviarias sigue creciendo en todo el mundo. En los planes de transporte de numerosos países se apuesta por este medio por sus grandes ventajas en términos de capacidad, seguridad y eficiencia. Según recoge el estudio de la Asociación de la Industria Ferroviaria Europea (UNIFE) *World Rail Market 2018-2023*, esta proyección al alza pronostica que el mercado crecerá a una tasa anual de 2,7% hasta 2023, cuando se espera que el volumen anual de inversión alcance aproximadamente los 192 billones de euros.

Con todos estos programas de infraestructuras, las administraciones quieren avanzar en materia de movilidad sostenible para dar respuesta a nuevos retos como, por ejemplo, el constante incremento de habitantes en las grandes ciudades. Tal como indican las previsiones de la ONU, en el año 2050, un 70% de la población residirá en centros urbanos, lo que hace necesario poner en marcha nuevas redes de metro, tranvía, cercanías, etc.

Para poner en marcha proyectos, tanto de nuevas líneas, como de ampliación y modernización de las existentes, las autoridades buscan contar con los expertos más cualificados del sector, entre los que se encuentra la industria ferroviaria española. Las más de 1.600 ingenierías de nuestro país han visto incrementada su cartera de pedidos en el mercado internacional, que, en algunos casos, ya supera el 80% de su facturación total. Todas ellas se han convertido en socios estratégicos en iniciativas de transporte de especial envergadura en los cinco continentes, desde el ámbito de la consultoría y la elaboración de los planes de movilidad hasta la infraestructura civil.

Esta creciente demanda se basa en la amplia experiencia con la que cuentan, tras el destacado papel desempeñado en la implantación del moderno sistema ferroviario español durante los últimos 25 años. En este tiempo, sólo en las líneas de alta velocidad, la segunda red más extensa del mundo y dotada con grandes adelantos tecnológicos, se han invertido más de 51.000 millones de euros. Su participación ha sido clave en hitos como la puesta en funcionamiento del trayecto interoperable más largo de Europa, entre las ciudades de Barcelona y Mála-



ga o que estemos a la cabeza en materia de señalización, ya que contamos con más de 2.000 kilómetros equipados con ERTMS, el sistema más avanzado del mercado en la actualidad.

La destacada participación en esta red y el *know-how* adquirido no pasa desapercibido a escala internacional y ha hecho que la experiencia de las ingenierías españolas sea muy considerada para llevar a cabo nuevos proyectos en todo el mundo. Así lo indican los datos.

Según el índice de competitividad global del Foro Económico Mundial, este sector ocupa la décima posición del *ranking* mundial en materia de infraestructura. Además, de las diez principales constructoras del mundo, seis son españolas y cuentan con una cartera de proyectos de más de 35.000 millones de euros.

El trabajo de estas ingenierías traspasa fronteras y está detrás de las más destacadas iniciativas de transporte. Cabe destacar, por ejemplo, que sólo en Latinoamérica el 35% de los metros de las principales ciudades se han desarrollado con el asesoramiento, los servicios y la tecnología de estos profesionales -Bogotá, Caracas, Santiago de Chile, México DF, Monterrey, Medellín, Sao Paulo, Lima, Panamá, etc.-. En este mercado, la Corporación Andina de Fomento (CAF) ha confiado el estudio de *La electro movilidad en el transporte público de América Latina* a una firma española.



■

Las ingenierías españolas se han convertido en socios estratégicos en iniciativas de transporte en los cinco continentes

■

Se trata de un trabajo de investigación con el que esta institución quiere promover el uso de la movilidad sostenible, de cero emisiones y complementar el apoyo a varias ciudades de la región que han iniciado este proceso. Además, es muy destacable la colaboración que se ha pedido para implantar otros modos como son los teleféricos, un sistema que resuelve de forma muy positiva las necesidades de movilidad urbana en zonas de difícil acceso para otros medios por la complejidad de su topografía.

Tal es el caso del teleférico entre las ciudades de La Paz y El Alto (Bolivia), los distritos de Independencia y San Juan de Lurigancho en la provincia de Lima, en Perú, el cable aéreo entre Bogotá y el Parque Ecológico San Rafael en La Calera, en Colombia o el quinto ramal, la línea M, de Metro de Medellín, en Colombia.

A ellos se une la participación en el campo de la alta velocidad, donde han estado en las fases de diseño y dirección de obra en las primeras redes de estas características en Turquía (Ankara y Estambul) o en Arabia Saudí (Medina-La Meca), además de participar activamente en las próximas líneas previstas como la de los países bálticos (Rail Baltic) o la que unirá de Houston y Dallas/Fort Worth (Estados Unidos).

En el ámbito de la innovación, la ingeniería española también figura en los primeros puestos. Así queda patente en importantes programas, como es en la actualidad la iniciativa público-privada Shift2Rail, que define las prioridades en materia de desarrollo tecnológico de la industria ferroviaria europea. Este proyecto busca mejorar la capacidad, la calidad y la fiabilidad del ferrocarril, mediante la actuación conjunta de los principales actores del sector. El programa, que cuenta con la implicación directa de varias empresas españolas en sus órganos de gobierno, ha beneficiado a fecha de marzo de 2018 a un total de 87 empresas españolas que están involucradas en la ejecución de 35 proyectos, siendo pymes 12 de ellas, tal como indica Mafex.

Las perspectivas de futuro siguen siendo positivas para un sector que se ha consolidado dentro y fuera de nuestras fronteras por su alto grado de especialización, apuesta por la I+D y contribución a la economía y el empleo.

Crece los ingresos de la venta 'online' en nueve meses

El comercio 'online' continúa creciendo durante el tercer trimestre del ejercicio 2019-2020, pese al impacto de finales de febrero y mes de marzo del Covid-19

Felipe Alonso Fotos: iStock

El comercio electrónico ha cerrado el tercer trimestre del ejercicio -va de junio a junio-, con un nuevo récord en el volumen de facturación y de transacciones, de acuerdo con las cifras publicadas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), al superar el 23,5% de incremento. Este trimestre corresponde a los meses de enero, febrero y marzo, por lo que no se ha visto muy afectado por la situación derivada del decreto de Estado de Alarma, ni del confinamiento con el que combatir el Covid-19. Será preciso esperar a los resultados del cuarto trimestre para tener unas cifras reales del año y ver si se mantiene el aumento de ingresos que inicialmente se preveía superasen los 45.000 millones de euros. Dado que en el mes de abril las compras de algunos de los productos clásicos, sobre todo los del sector turis-



Transporte y Movilidad

elEconomista.es



El comercio electrónico continúa creciendo en España.

mo y el textil han caído prácticamente entre el 90 y el 100%, si bien han subido otros como la alimentación, un 200%, pero que tienen un menor impacto en las ventas *online* globales.

De acuerdo con la Organización Empresarial de Logística y Transporte (UNO), las compañías del sector están experimentando un crecimiento del 50% en los envíos procedentes del comercio electrónico, y el confinamiento ha disparado en las últimas semanas las ventas *online* de algunos productos que ya duplican los volúmenes previos al estado de alarma, aunque se reconoce que hay sectores como el textil, la construcción o el editorial que han visto "dramáticamente reducidas sus ventas a través de internet, sin considerar el sector turístico o el transporte que se ha desplomado por encima del 90%.

El tercer trimestre, según la CNMC, se han facturado 12.493 millones de euros, lo que permite cerrar los nueve primeros meses del ejercicio 2019/2020 con un volumen de ingresos de 35.461 millones de euros, unos 7.038 millones más que los 28.423 millones del año anterior, con un balance porcentual del 24,8%.

12.493

Millones de euros ha facturado el comercio 'online' en España en el tercer trimestre del ejercicio

De acuerdo con la CNMC, las agencias de viaje y los operadores turísticos ha sido el sector con mayores ingresos en este trimestre, unos 2.062 millones de euros (16,5% del total); en segundo lugar, se encuentra el transporte aéreo, con 975 millones de euros (7,8%). Los hoteles y alojamientos similares han cerrado con 825 millones de euros (6,6%). El textil ha alcanzado los 662,5 millones de euros de ventas (5,3%); y, el transporte terrestre, 362,5 millones (2,9%).

Como puede apreciarse el sector del turismo es quien copa mayoritariamente el volumen de facturación, aunque hay que volver a hacer la salvedad de que su situación ha caído en los últimos 15 días de abril, y durante todo el mes de mayo. Este sector que representa el 12% del PIB ha facturado globalmente en el tercer trimestre el 33,8%, unos 4.222,6 millones de euros.

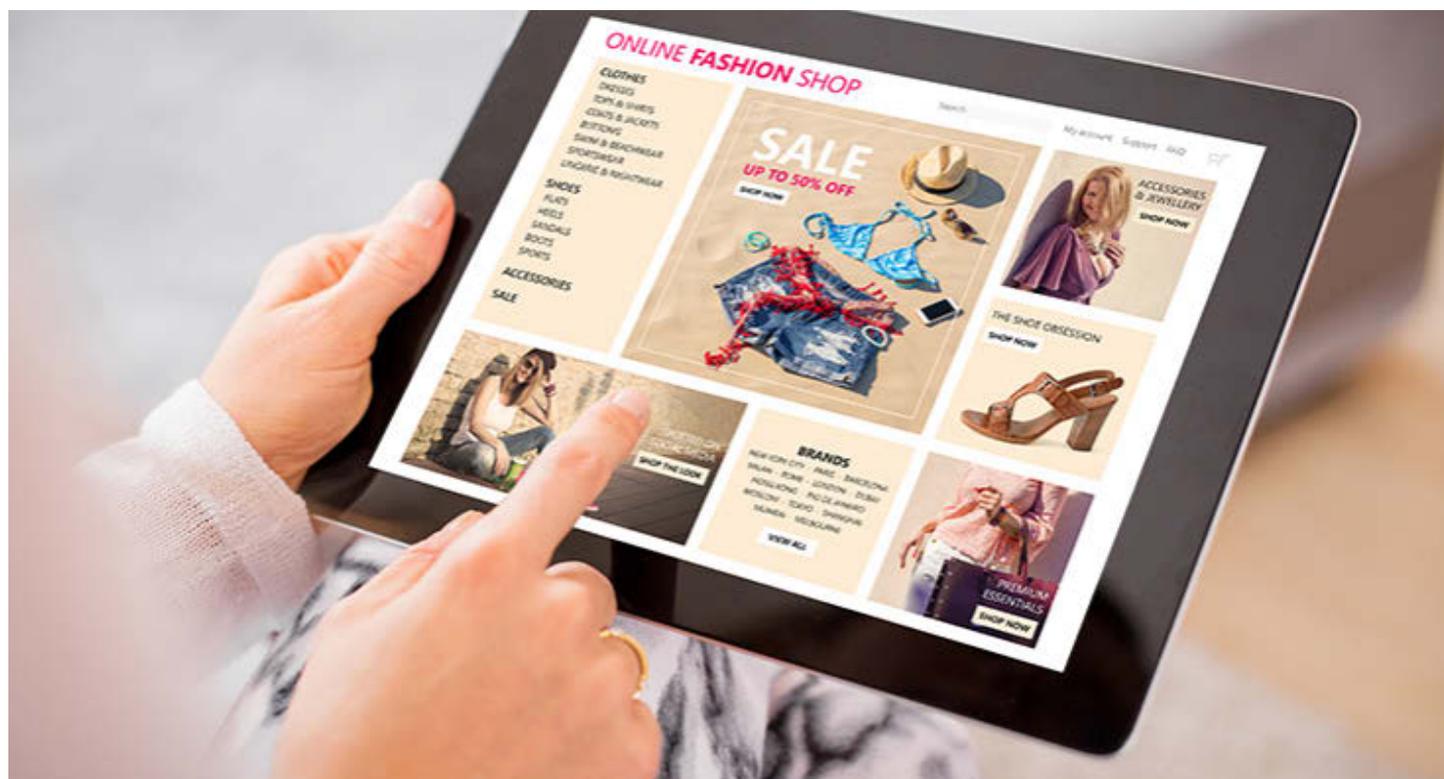
En cuanto al número de transacciones, en este trimestre se han registrado más de 210 millones de

movimientos, un 23,6% más que en el mismo periodo del año anterior. Con ello ya se acumulan 625,3 millones de operaciones de compra-venta, en los nueve meses del ejercicio. Destaca, de acuerdo con la CNMC, el transporte terrestre de viajeros, con el 6,4% del total, y el textil, con el 4,6%.

Las páginas webs de comercio electrónico que están ubicadas en España cuentan con el 51,7% de los ingresos de este trimestre, 6.458,8 millones de euros. De ellos, el 30,3% son compras domésticas, en el interior del país, y el 21,4% desde el exterior. Mientras que las compras realizadas a webs sitas en otros países, suponen el 48,3%.

El negocio del comercio electrónico desde España con el exterior supone una facturación de 6.033 millones de euros en este trimestre y es mayoritario con los países de la Unión Europea, el 95%; mientras que





con Estados Unidos alcanza el 2,1%; con la región Asia-Pacífico, el 1%; con América Latina el 0,2% y el 1,5% con el resto de áreas geográficas.

Por su parte, las ventas desde webs españolas hacia el exterior han facturado 2.677 millones de euros. El 65,4% corresponde a la UE; el 4,8% a los Estados Unidos; el 6,1% a América Latina; el 8,9% a la región Asia-Pacífico; y el resto de países alcanza el 14,7%.

El saldo neto exterior -la diferencia entre lo que se compra desde el extranjero a sitios webs españoles- arroja un déficit trimestral de 3.357 millones de euros.

Las ventas 'online se duplican', pero...

Las empresas de logística y transporte afrontan un pico de actividad durante las últimas semanas, debido al incremento de las ventas *online* que, según la patronal UNO, se han duplicado debido al confinamiento, y que marcan registros insospechados en determinados productos. Como por ejemplo en el material deportivo, en juguetes, en la alimentación, en papelería, etc.

Pero ese aumento no compensa la caída de la actividad logística en general. Ya que el cierre de comercios y restaurantes durante el estado de alarma y su situación actual de posible apertura escalonada y bajo determinadas circunstancias y protocolos, ha generado una reducción próxima al 60% de la

Mayor demanda 'online' en estado de alarma

En porcentaje

PRODUCTO	INCREMENTO DE VENTAS
Material deportivo	200
Juguetería	100
Pequeñas reparaciones del hogar	100
Vino y cerveza	60
Industria farmacéutica y parafarmacia	54
Productos para mascotas	50
Pequeñas piezas reparación vehículos	45
Papelería	40
Electrónica e informática	36

Fuente: UNO y elaboración propia.

elEconomista

actividad de los operadores del sector, y, en algunos casos una paralización de la actividad empresarial en ambas direcciones.

Para Aranda, esta situación ha complicado más que beneficiar a las empresas del ramo, dado que las ventas *online* se caracterizan por pedidos unitarios, lo que es menos eficiente y más caro operativamente que el suministro a establecimientos, que es de grandes volúmenes.



África Semprún
Periodista

2020, el año que el transporte vive a ciegas

El pasado tres de marzo Valencia confirmó la primera muerte por coronavirus en España. Ese día, los jefes de grandes aerolíneas europeas estaban reunidos en Bruselas más preocupados, aparentemente, por las emisiones de CO2 y los impuestos medioambientales que por la pandemia que se avecinaba. Una semana antes, los contagios en Italia se dispararon y las aerolíneas empezaron a estudiar si cancelar los vuelos, tal y como ya habían hecho con las rutas a China. Ni la UE ni los gobiernos recomendaron dejar de volar y nadie se planteaba un cierre de fronteras o la suspensión de eventos.

La falta de información accesible y contrastada sobre el verdadero alcance del coronavirus y lo que estaba pasando en China, donde sólo hay 4.300 muertes oficiales, hacía imposible prepararse. Y la poca que había era ninguneada por el Ejecutivo que hasta casi el último momento mantuvo el mensaje de que en España no habría más de dos casos confirmados, que el virus era menos mortal que la gripe común. Ese 3 de marzo, Michael O'Leary, presidente de Ryanair, aseguró que la debilidad de la demanda por el miedo de la población se iba a alargar "dos o tres semanas" y que luego todo volvería a la normalidad. Willie Walsh, de IAG, habló de "impactos en el corto plazo" y de "una recuperación en meses". El consejero delegado de Lufthansa, Carsten Spohr, fue el único que señaló "la gran incertidumbre".

Menos de 15 días después de esa reunión se empezó a prohibir volar en toda Europa. Las restricciones a la movilidad fueron expandiéndose por el mundo obligando a las compañías a dejar sus aviones en tierra y "enfrentar la peor crisis de su historia". A finales de marzo no sabían cuánto tiempo estarían paradas y ahora, más de dos meses después, siguen sin tenerlo claro. No saben cuánto durará la crisis. Cuándo podrán volar con normalidad. Cuándo se abrirán las fronteras. Algunas compañías empiezan a hacer planes para junio o julio, pero sujetos a cambios. Los escenarios cambian cada día y las cúpulas directivas tienen listo desde el plan A hasta el Z. Sólo saben que el año está perdido y que tardarán mucho en recuperarse. "A la luz de la incertidumbre sobre el impacto y la duración del Covid-19, IAG no va a proporcionar previsiones de beneficios para 2020. El grupo espera que el segundo trimestre sea peor", se limita a transmitir IAG. Un mensaje repetido por easyJet, Ryanair, Aena y cualquier empresa del sector.

EL PERSONAJE



Stefano Patuanelli
Ministro de Desarrollo
Económico de Italia

La nueva Alitalia recibirá del Gobierno italiano por lo menos 3.000 millones de euros como primer paso para volver a manos públicas y reactivar su operativa. El Gobierno italiano ha preparado un plan de 500 millones de euros para nacionalizar a Alitalia, en concurso de acreedores desde mayo de 2017, tras la ausencia de inversores interesados en reflotarla. En este tiempo, ha recibido dos préstamos estatales de 900 millones y de 400 millones para garantizar su operatividad. Paralelamente ha aprobado un ajuste temporal de empleo de 6.622 trabajadores.

LA CIFRA

-40%
de tarifa

La asociación internacional de aerolíneas (IATA) publicó la semana pasada que las compañías chinas redujeron hasta un 40% el precio medio de sus billetes nada más reactivar los vuelos en el mercado doméstico. China, que es más grande que Europa y EEUU, vió como la demanda no terminaba de despejar por pérdida de confianza y el impacto que el cierre de las fábricas y las ciudades había tenido en la economía. En Europa, donde se habla de limitar la capacidad de los aviones, se espera que pase algo similar porque la demanda seguirá débil "varios años".

LA OPERACIÓN



Lufthansa se prepara para dar entrada al gobierno alemán en su capital. La aerolínea está negociando un rescate de 9.000 millones con el Ejecutivo de Angela Merkel que incluye un préstamo garantizado y una inyección de capital que, como contrapartida, implica dar al Estado una "participación sin voto" del 25,1% en la compañía. Así, la firma está estudiando varias alternativas para llevar a cabo una ampliación de capital, que incluye un aumento del valor nominal de las acciones para los accionistas antes de crear una participación del 25,1% para Alemania.

MASSIMO MARSILI

Director general de transporte Iberia de XPO Logistics



“Nos hemos adaptado a las nuevas necesidades de los clientes durante la pandemia”

La crisis sanitaria del Covid-19 ha sido un reto para todos los sectores de la sociedad española, sobre todo para los que tienen que desempeñar un papel esencial en momentos de crisis, y para el director general de Iberia de XPO Logistics, Massimo Marsili, “ese es el caso del sector logístico y del transporte”

Por Felipe Alonso Foto: eE

Para el responsable de la estrategia de desarrollo de negocio y operativa del área de transporte y distribución de la compañía en España, Portugal y Marruecos, con el Covid-19 “una de las lecciones que hemos aprendido es que el sector de la logística y del transporte es esencial para el desarrollo del país”.

¿Cómo ha afrontado XPO esta crisis?

Desde XPO Logistics hemos respondido desde el primer minuto a las necesidades de nuestros clientes gracias a nuestra flexibilidad, rápida capacidad de adaptación y eficacia, tres elementos clave en momentos como el actual. Hemos estado, desde el primer momento al lado de nuestros clientes, y afortunadamente contamos con una gran variedad de servicios y recursos que supimos adaptar y aplicar.

Usted es el responsable de XPO Logistics para España, Portugal y Marruecos. ¿cómo es la situación en cada país?

La situación es bastante parecida en los tres países. Hay que tener en cuenta que España fue de los primeros en adoptar estrictas medidas de movilidad y que, aunque no llegaba ni de lejos a las cifras de España, el gobierno de Portugal decretó el confinamiento del país prácticamente a la par que el nuestro. En Marruecos la medida se adoptó un poco más tarde.

¿Qué representa el mercado español para XPO?

Somos uno de los grandes proveedores de logística y transporte en el país. El año pasado generamos unos 759 millones de euros, un 6% más que el año anterior.

¿Está funcionando bien la intermodalidad?

En este momento es más importante que nunca poder utilizar todos los recursos a nuestro alcance para acelerar la entrega de todo tipo de productos allí donde más se necesitan.

¿Cómo cree que saldrán las empresas del sector de esta crisis sanitaria?

Las que, como la nuestra, cuenten con una diversificación de servicios superarán la crisis e incluso creo que saldrán reforzadas. Sin embargo, las que no disponen de una gran capilaridad en sus centros notarán en mayor medida las consecuencias.

¿Cuál es entonces el futuro?

El sector tiene que apostar más por la última tecnología, sólo así podremos ser más eficientes y tendremos más capacidad para afrontar futuras crisis. Apostar por la digitalización y la automatización. Nosotros, nos caracterizamos por el uso de la tecnología en todos los procesos. La aplicamos tanto al servicio de mejorar la experiencia de los clientes, como al uso de los recursos.