

Revista mensual | 8 de marzo de 2023 | N°117

# Movilidad y Transporte

elEconomista.es

## LAS MUJERES SE ABREN CAMINO ENTRE LAS GRANDES EMPRESAS DEL TRANSPORTE

La representatividad se hace visible en las firmas referentes de la industria aérea y ferroviaria



AÉREO

**LA AVIACIÓN PRIVADA SE  
RALENTIZA EN ESPAÑA  
TRAS LA PANDEMIA**

# Movilidad y Transporte

elEconomista.es



Actualidad | P6

## Las mujeres se abren camino entre las grandes empresas del transporte

Las principales ejecutivas de las empresas referentes del sector repasan su trayectoria en conversación con 'elEconomista Movilidad y Transporte'.



Aéreo | P26

## La aviación privada se ralentiza tras la subida post-pandémica

Tras el crecimiento de los últimos años, la demanda se ralentiza y se espera una disminución del tráfico.

Transporte tradicional | P13

## Faltan 20.000 transportistas para cubrir la demanda

El sector del transporte por carretera vive una emergencia debido a la falta de conductores y al envejecimiento de la plantilla.

Legislación | P22

## Los operadores ferroviarios piden rapidez en los cánones de Adif

Tras la entrada en vigor de la nueva Ley del Sector Ferroviario (LSF), Renfe, Ouigo e Iryo piden celeridad al gestor de infraestructuras para una mejor gestión de costes.



Un día en... | P36

## Sending, el transporte urgente que crece entre gigantes

Juan Pablo Lázaro atiende a 'elEconomista Movilidad y Transporte' desde los cuarteles generales de la empresa que fundó en 2009.



Logística | P40

## Trasplantes de órganos, la logística que salva vidas

España es uno de los países punteros gracias a la estudiada red logística que trabaja en conjunto integrado de transportes.

Edita: Editorial Ecoprensa S.A.

Presidente Editor: Gregorio Peña.

Vicepresidente: Clemente González Soler. Director de Comunicación: Juan Carlos Serrano.

Director de elEconomista: Amador G. Ayora

Coordinadora de Revistas Digitales: Virginia Gonzalvo Director de elEconomista Movilidad y Transporte: Cristian Reche

Diseño: Pedro Vicente y Alba Cárdenas Fotografía: Pepo García Infografía: Clemente Ortega Tratamiento de imagen: Dani Arroyo Redacción: Juan Díaz Riquelme



## Un progreso constante y natural que cada año se acelera sin obstáculos

**E**l sector del transporte tiene un problema con la representatividad de la mujer. Da igual qué cifra se mida, compare y analice: el número de empleadas en puestos de alta o escasa responsabilidad es inferior al de la mayoría de sectores. El caso de España no es distinto al de otros países europeos, pero sí algo más preocupante si se analizan al detalle algunas estadísticas. En el foco están la inmensa mayoría de las empresas de la industria, tanto de transporte ferroviario, aéreo y marítimo. La nota positiva, por rescatar alguna, es la radiografía en el transporte de pasajeros respecto al de mercancías.

Por todas estas razones, en *elEconomista Movilidad y Transporte* hemos querido este 8 de marzo, Día Internacional de la Mujer, poner el foco en los logros conseguidos. Para ello hemos contado con los testimonios de mujeres en la primera línea ejecutiva de empresas públicas y privadas, como la presidenta del gestor ferroviario Adif o la directora general del operador ferroviario Ouigo. Son dos de las distintas voces que han participado en esta edición y llenan los medios en los últimos años. Todas ellas han querido poner en valor las prácticas internas promovidas desde sus organizaciones para equilibrar el terreno de juego en materia de género.

■  
La representatividad ha mejorado en muchas empresas a través de políticas que rompen con los estereotipos de género

Las conclusiones son positivas y motivo de -comedida- celebración. Entre ellas que una gran aerolínea como Iberia haya pasado de una proporción de mujeres en la alta dirección del 18% al 30% en solo cuatro años o que en Uber el porcentaje de mujeres sea superior al 40% del total. Como es habitual, el diablo está en los detalles y no todos los departamentos cuentan con la misma representatividad, si se analiza cuántas mujeres figuran en el cuerpo administrativo, en el de tripulantes de cabina de pasajeros o en el de pilotos. En cualquier caso, la mejora pone de manifiesto que sin imposiciones y únicamente rompiendo los estereotipos de género asociados a determinados puestos de trabajo el sector transporte puede despertar el interés de ambos sexos.

La incorporación de la mujer a determinados grupos del transporte puede corregir grandes necesidades. Basta con ver la radiografía del transporte de mercancías por carretera. El porcentaje de mujeres camioneras en España es de apenas un dígito, pero con el agravante de que el sector cuenta ahora mismo con un déficit de fuerza de trabajo que se cuenta por decenas de miles. Esa combinación de factores ha empujado a organizaciones como la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) a firmar la Declaración *Women in Transport* de la plataforma de la UE para fomentar el interés de las mujeres por el sector del transporte por carretera.

# Movilidad y Transporte

elEconomista.es

## 16

### Congreso Ibérico La Bicicleta y la Ciudad

El objetivo es presentar las novedades y experiencias más importantes alrededor de la bicicleta como medio en España, Portugal y Europa.



## 22

### Summit de empresas de movilidad sostenible

Encuentro que forma parte del movimiento Climate Pact y que contribuye conectando a las empresas del sector de la movilidad sostenible.

## 10

### El INE publica nuevos datos de transporte de viajeros

El Instituto Nacional de Estadística publica cifras del mes de febrero relativas al uso de los principales medios de transporte y su evolución.

## 9

### Airspace World

Es el evento de gestión del espacio aéreo y del espacio cercano más grande e influyente del mundo. Se reúnen en torno a él proveedores, profesionales y propietarios de nuevas tecnologías durante tres días para una agenda repleta de aprendizaje, conexión, colaboración, intercambio y negocios.

## 23

### Foro Nacional del Transporte

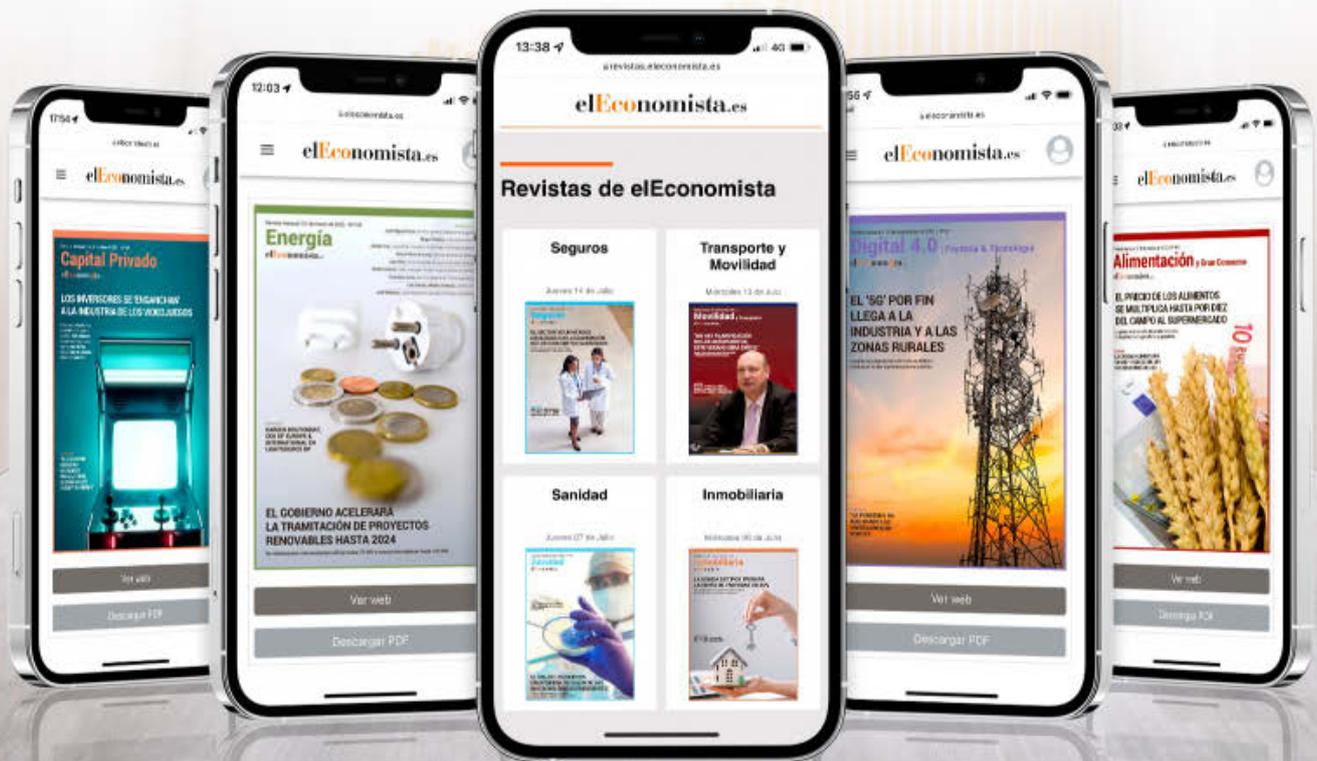
Transportistas, operadores, usuarios del transporte y administraciones públicas se dan cita para analizar la situación del sector y los nuevos retos a los que se enfrentan.



Marzo

## Nuestras revistas sectoriales en todos los formatos digitales

Agro • Agua y Medio Ambiente • Alimentación y Gran Consumo  
Buen Gobierno, Luris&lex y RSC • Capital Privado • Catalunya • Comunitat Valenciana  
Digital 4.0, Factoría & Tecnología • Energía • Franquicias, Pymes y emprendedores  
Inmobiliaria • País Vasco • Sanidad • Seguros • Movilidad y Transporte



Accede y descarga desde tu dispositivo todas las revistas en: [revistas.eleconomista.es/](https://revistas.eleconomista.es/)

Síguenos en nuestras redes sociales: @eleconomistaes    



Principales ejecutivas de empresas del sector. eE

## Las mujeres se abren camino entre las grandes empresas del transporte

Aunque se va avanzando en la incorporación de la mujer al sector del transporte y existen excepciones, con especial incidencia en empresas jóvenes, que rozan o superan el 50% de mujeres en sus filas, queda un largo camino por recorrer, sobre todo en puestos directivos.

Juan Díaz.

**E**n tiempos en los que parece que la incorporación de la mujer al trabajo *a priori* ya está más normalizada, el análisis de los datos revela que todavía queda mucho camino por recorrer para que la igualdad y la paridad sean reales. Para poner negro sobre blanco y ver realmente la montaña que queda por escalar hasta alcanzar la cima de la igualdad solo hace falta fijarse en los datos de Eurostat del 2021. Dicho estudio refleja que del to-

tal de los puestos de trabajo a nivel europeo un 3,1% corresponden al sector del transporte y la movilidad, y de ese 3,1% solo el 17% de las personas que trabajan en el sector son mujeres.

Pero el sector del transporte y la movilidad es muy amplio y aunque queda mucho camino por recorrer hay empresas que se han marcado objetivos muy ambiciosos y han puesto en marcha planes para ha-

# Movilidad y Transporte

elEconomista.es



**Hélène Valenzuela, dir. gen. de Ouigo.** J. R. Aguirre

cer realidad ese aumento de mujeres en el sector. Este es el caso de UPS, que se ha marcado como objetivo tener en su plantilla un tercio de mujeres en la dirección para el 2025 a nivel mundial. "En España hoy tenemos el orgullo de poder decir que contamos con la mitad de mujeres en nuestro equipo de dirección desde hace dos años e invertimos muchísimos recursos en desarrollar a las mujeres", declara Romina Lorenzo, directora general de UPS España y Portugal en una entrevista para el *elEconomista Movilidad y Transporte*. Esto se concreta en la puesta en marcha de varios proyectos para la integración sólida de la mujer dentro de la empresa cómo es el *Women Leadership Development*, proyecto formativo por el cual se capacita a mujeres para que ocupen puestos de responsabilidad dentro de UPS.

Aunque el sector ferroviario es uno de los sectores con menor número de mujeres, desde Adif han incrementado el porcentaje de mujeres en los equipos y han pasado de una representación del 14,1% en 2018 al 18% en 2022. La apuesta por la igualdad de género en Adif y su división de alta velocidad (Adif AV) cuenta con el liderazgo y la implicación de la alta dirección. En la actualidad, cuatro mujeres de un total de doce miembros integran el comité de dirección de la compañía.

"Trabajamos en diferentes ámbitos con un objetivo principal: conseguir referencias de mujeres en su ámbito profesional, conocer sus experiencias y poner en valor la capacidad transformadora para ciu-

dadanos, empresas y sociedad en general del trabajo que realizamos en Adif. De esta forma, tratamos de romper estereotipos de género desde las primeras decisiones, las relacionadas con la formación y con el momento de hacia dónde enfocar mi talento", explica M<sup>a</sup> Luis Domínguez, presidenta de Adif y Adif AV en declaraciones a *elEconomista Movilidad y Transporte*.

En el marco de esta colaboración, Adif y Adif Alta Velocidad han puesto en marcha el *Programa Lidera*, que consiste en la mentorización de trabajadoras recientemente incorporadas a la empresa -procedentes tanto de las disciplinas STEM como de ámbitos relacionados con las Humanidades, las Artes y las Ciencias Sociales- por parte de profesionales *seniors* de ambas compañías

Otra empresa que apuesta fuertemente por las mujeres es el operador ferroviario Ouigo, que a día de hoy cuenta en su plantilla con un 58% de mujeres. No obstante, Hélène Valenzuela, su directora general en España, también apunta que el caso de su compañía es una excepción. Los números globales del sector ferroviario muestran que solo entre el 15% y un 20% son mujeres, incluyendo en esta cifra también a los constructores. "El sector ferroviario es un sector difícil porque no atrae mucho a las mujeres, pero nosotros hemos tenido la increíble suerte de crear una empresa desde cero. Lo hemos tenido mucho más fácil. Hoy, por ejemplo, en mi casa madre, que son los ferrocarriles franceses (SNCF), que



**Mujer realizando el control logístico.** iStock



Mujer pilotando un avión. iStock

tienen más de 80 años, la transformación es mucho más difícil que si tú formas tu equipo desde un inicio" afirma la ejecutiva gala en declaraciones a *elEconomista Movilidad y Transporte*.

Uno de los sectores que más acusa esta diferencia es el aéreo, que, atendiendo a datos posteriores a la pandemia, refleja que solo el 5,18% de los pilotos eran mujeres y en el ámbito de la ingeniería aeronáutica solo el 11% hoy son de sexo femenino. No obstante, desde la Asociación de Líneas Aéreas (ALA) aseguran que "se están dando pasos firmes para avanzar en la actualidad en el sector aéreo", especifica Carolina Herrero, su directora de comunicación.

Para aterrizar sobre el papel los datos ofrecidos por ALA, *elEconomista Movilidad y Transporte* ha hablado con María Jesús López Solás, directora Comercial, de Desarrollo de Red y Alianzas en Iberia, que forma parte del Comité de Dirección de la aerolínea y es miembro de los Consejos de Administración de Iberia, Iberia Express, Iberia Cards e IAG Loyalty, quien ha puesto sobre la mesa que el 38% de la plantilla de Iberia son mujeres. Desgranando este porcentaje se observa que la proporción de mujeres en la alta dirección en Iberia ha pasado del 18% en 2018 al 30% en 2022. La estadística se eleva hasta el 41% si se tienen en cuenta las posiciones a partir de manager. También se observa que las mujeres son mayoritarias en el cuerpo administrativo y en el de tripulantes de cabina de pasajeros, que asciende al

69% en ambos casos. La representación minoritaria se encuentra en el colectivo de pilotos con 6%, aunque ligeramente por encima de la media mundial de este colectivo y en el de técnicos de mantenimiento solo 2%.

"Las mujeres tenemos que ocupar más espacio en los puestos de liderazgo de las empresas porque somos capaces de complementar la orientación a resultados que debe primar en cualquier corporación, con una mayor creatividad, innovación y orientación a personas, que se han demostrado que son clave para incrementar beneficios y mejorar la reputación de las empresas", reivindica María Jesús López Solás.

Para fomentar la incorporación de la mujer a puestos de altos cargos, tras realizar un ejercicio de identificación del talento femenino, en Iberia se puso en marcha el programa de desarrollo y mentorización *Take the lead*, con el objetivo de impulsar la carrera profesional de mujeres hacia posiciones de mayor responsabilidad.

Uno de los sectores en los que también la ausencia de mujeres es notable es en el sector marítimo. Según el último informe sobre oferta y demanda de marinos, publicado por BIMCO e ICS (*Seafarer Workforce Report, 2021 Edition*), en 2020, de los cerca de dos millones de marinos que operaban los más de 74.000 buques de la flota mercante mundial, menos de 25.000 eran mujeres, es decir, únicamente el 1,3%.

## Ocupación por sexo en el transporte

IV trimestre de 2022

	HOMBRES		MUJERES	
	MILES PERSONAS	%	MILES PERSONAS	%
Transporte y almacenamiento	899,3	8,2	248,7	2,6
Transporte terrestre y por tubería	556,2	5,1	92,9	1,0
Transporte marítimo y por vías navegables interiores	11,8	0,1	6,6	0,1
Transporte aéreo	42,5	0,4	21,5	0,2

En el primer trimestre de 2020, como consecuencia de la declaración del estado de alarma (Reales Decretos 463/2020 y 487/2020) motivado por la pandemia del COVID-19, el tamaño muestral de las primeras entrevistas de EPA en las semanas 11 a 13 ha sido inferior al de otros trimestres, por lo que los coeficientes de variación de las estimaciones más desagregadas pueden ser superiores a lo habitual.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

elEconomista

La lectura positiva es que en el último quinquenio el número de mujeres ha crecido un 46%.

Según el mismo informe de BIMCO, del total de alumnos matriculados en centros de formación marítima, los futuros marineros, las mujeres suponían menos del 10%. Por todo ello se puede concluir que, aunque es probable que la tendencia creciente continúe, los datos apuntan a que seguirá existiendo a corto y medio plazo un desequilibrio importante.

“Quizá la principal razón por la que no hay más mujeres a bordo de los buques es simplemente el arraigado estereotipo de que el sector marítimo es sólo para hombres, lo que probablemente desanima a las mujeres a incorporarse a este mercado laboral, aunque esta idea no sea más que una reminiscencia del pasado”, puntualiza Elena Seco, directora de Anave en una entrevista para *elEconomista Movilidad y Transporte*.

En el caso del transporte por carretera -tanto de mercancías como de pasajeros-, la realidad es que en España, a pesar de tener una de las tasas de desempleo femenino más altas de Europa un 14%, solo el 2% de los conductores profesionales de camión son mujeres. En contraste con las mujeres conductoras de autobuses y autocares que asciende a un 12%. “Es urgente que la administración pública, los representantes políticos, las compañías, las organizaciones empresariales y los colectivos sociales fomenten una verdadera integración de la mujer en el sector del transporte de mercancías por carretera ante el apabullante desequilibrio de género que existe en la actualidad en nuestro país”, reclaman desde Astic.

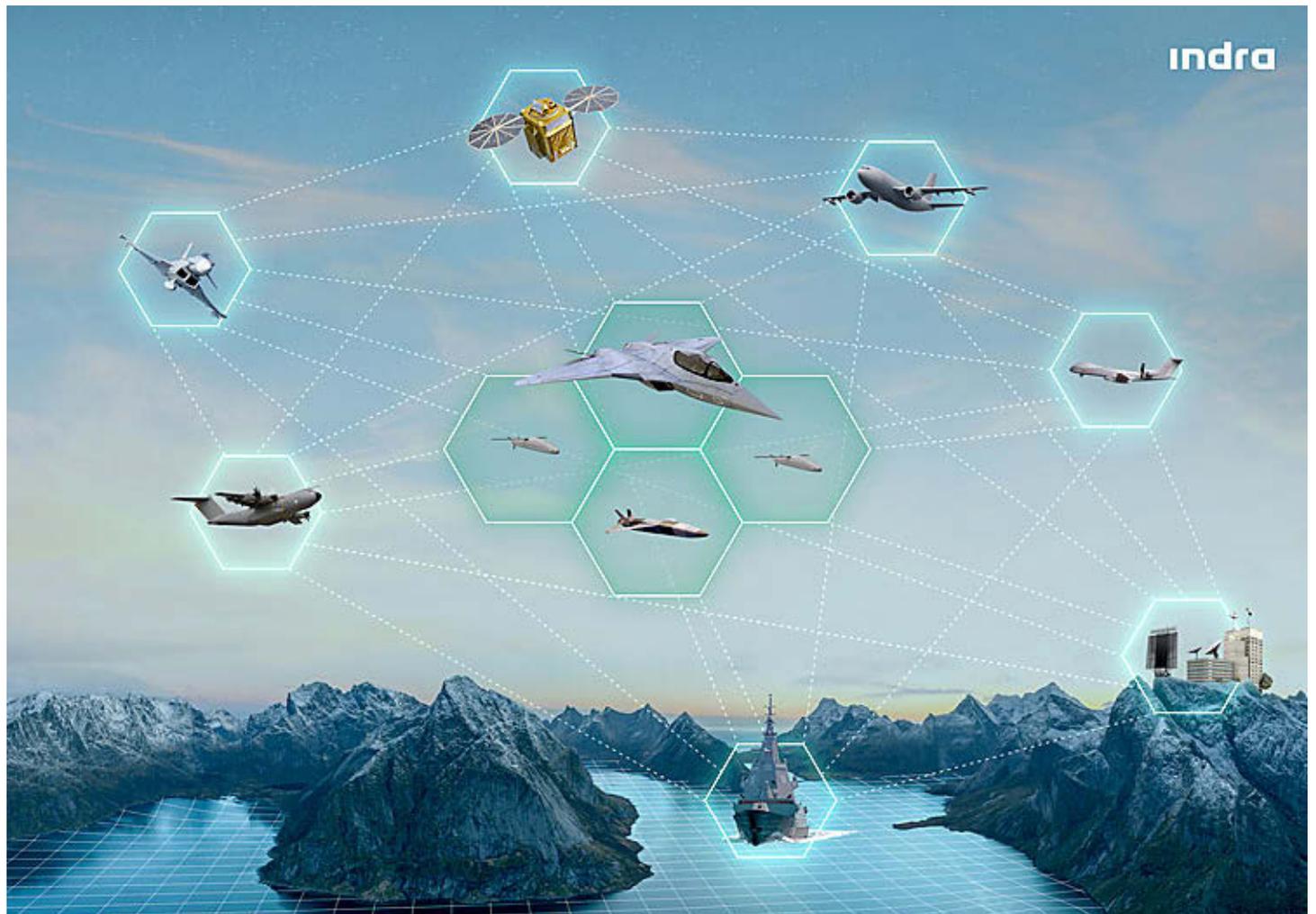
Las empresas afiliadas a Astic, grandes compañías de transporte y logística con una “edad” media empresarial de 30 años registran un 8% de mujeres conductoras entre sus filas, un porcentaje que, aunque cuadruplica la media nacional, sigue siendo extremadamente bajo.



Mujer transportista en el camión. iStock

Las principales causas por las cuales se cree actualmente que el número de mujeres es tan ínfimo responden a varios factores, como la complejidad para conciliar la vida familiar con la laboral siendo camionera y, además, la inseguridad en las áreas de descanso.

La paridad también es una asignatura pendiente en el sector VTC. En Uber el 42,5% de los empleados son mujeres. Este porcentaje ha ido creciendo paulatinamente cada año. “Analizando por tipología de trabajo o especialidad, las mujeres somos mayoría en servicios de soporte, administración y cargos *non-tech*. Aunque estas distan mucho de las bajas cifras bajo la anterior dirección y ha habido mejoras notables desde 2017 con la incorporación de nuestro CEO, Dara Kosrowshahi”, apunta Lola Vilaso en declaraciones a la revista.



Esquema del proyecto FCAS.

## España, Francia y Alemania se unen en la apuesta europea por la defensa

El Caza de Nueva Generación ('New Generation Fighter') es un proyecto por el que se pretende aumentar la conectividad de los elementos de la defensa, añadiendo nubes de drones interconectadas y reduciendo la huella de detección.

Juan Díaz. Fotos: iStock

**E**l Caza de Nueva Generación (*New Generation Fighter*, NGF) o caza del Sistema de Armas de Siguiete Generación, NGWS, dentro del programa *Future Combat Air System* (FCAS) se concibe como un *Command Fighter*: una sólida capacidad de combate independiente, que proporciona la capacidad de controlar componentes no tripulados y comandar otros aviones de combate, pudiendo realizar funciones de mando y control. "Deberá te-

ner potencial de crecimiento para seguir mejorando esas capacidades e integrar tecnologías y desarrollos futuros", declaran fuentes del Ejército del Aire y del espacio en una entrevista para *elEconomista Movilidad y Transporte*. El proyecto NGWS arranca fundamentalmente por dos razones: la necesidad de adaptar las capacidades de las Fuerzas Armadas a lo que demandan los escenarios actuales y futuros; y segundo, y como consecuencia del pri-

# Movilidad y Transporte

elEconomista.es

mero, el diseño y desarrollo de un sistema de armas que sustituya las actuales flotas de cazabombarderos de los tres países participantes en el programa: Eurofighter para Alemania y España, por un lado, y Rafale en el de Francia, por otro.

“No cabe duda que, a semejanza de lo que ocurrió cuando se puso en marcha el programa Eurofighter, en segundo plano existe una motivación adicional que es la potenciación de la industria de defensa de los tres países, y muy importante con el objetivo de alcanzar, en la medida de las posibilidades, una independencia tecnológica que se debe traducir en una soberanía de operación de nuestros sistemas de armas”, enfatizan desde el Ejército del Aire y del Espacio.

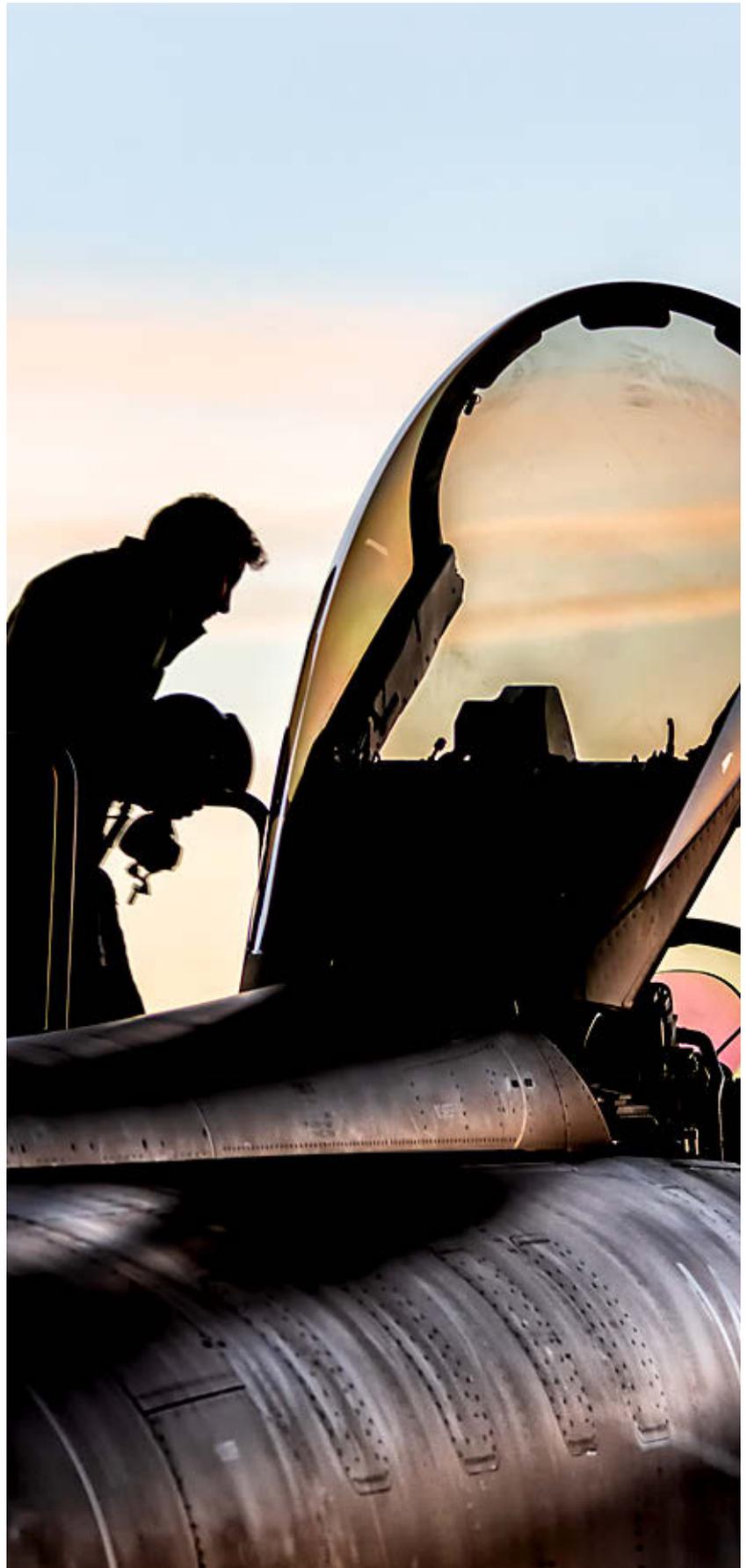
Desde el punto de vista de país, este programa debe de servir como impulso del tejido industrial de España con una fuerte inversión en I+D+i en tecnologías de uso dual, que debe de situar a nuestras industrias donde les corresponde dentro del panorama internacional. Además, y de forma muy especial, este tipo de programas internacionales son una forma muy importante de rentabilizar la inversión en Defensa, puesto que cada euro que se invierte se traduce en un retorno industrial y, en definitiva,

**“FCAS va a garantizar la seguridad de nuestras Fuerzas Armadas”**

en puestos de trabajo de alta cualificación e impuestos que se recaudan.

“La ambición de España desde el comienzo de su participación en el programa ha sido el ser un socio al mismo nivel que sus socios”, añaden desde el Ejército del Aire. A pesar de que España entró más tarde que Alemania y Francia, socios fundadores, y que iniciaron el programa en 2018, y de los grandes esfuerzos que fueron necesarios para conseguir esta paridad (especialmente en el área de reparto industrial), el último *Acuerdo de Implementación nº 3* fue el primero concebido y negociado desde un principio con la participación de España en las mismas condiciones que el resto de socios.

Esto se traduce en que en todas las áreas o pilares en los que se ha dividido el programa hay una participación de empresas españolas de alrededor del 33% de reparto industrial y que se corresponde también con otro 33% de financiación del programa. En el caso español, Indra fue nombrada por el Ministerio de Defensa como coordinador nacional del programa, liderando además el pilar 6 de sensores, al igual que Airbus DS SAU, aunque participa en otros pilares, lidera el pilar 7 de Baja Observabilidad.



Avión de combate y piloto.



Cazas en vuelo.

Esta fase de desarrollo tecnológico supondrá una contratación a Indra superior a los 600 millones de euros para ejecutar en los próximos tres años y establecerá las bases para la Fase 2, de otros tres años, que dará continuidad al programa hasta 2029 y finalizará con pruebas en vuelo mediante demostradores funcionales. “Este sistema de sistemas no solo pretende sustituir a los cazas actualmente en servicio, sino constituir el núcleo de un sistema de combate que incluye, además de un caza de nueva generación, plataformas no tripuladas, sensores, tecnología de baja observabilidad y, sobre todo, una nube de combate que permitirá la operación colaborativa de todos estos activos, gestionando toda la información del combate aéreo y en un futuro de todo el campo de batalla digital”, ha destacado el consejero delegado de Indra, Ignacio Mataix.

Por su parte, Airbus España participa en la parte correspondiente al desarrollo del *fighter* y el concepto de caza de sexta generación, y otro de los pilares fundamentales en los que están trabajando como ya se ha mencionado anteriormente es en el desarrollo y puesta en marcha de tecnologías de baja observabilidad. “Creamos el *environment* para trabajar de forma conjunta con todos los *partner* y con todos los socios del programa”, apunta Miguel Ángel Morín, Head of FCAS Spain & ELOT PD de Airbus España en una entrevista para *elEconomista Movilidad y Transporte*.

Pero, sin duda, uno de los puntos fundamentales del que se encarga a Airbus es la tecnología de ba-

ja observabilidad, por la cual estiman que una vez puestas en marcha estas tecnologías se pasaría de una detección hoy de 10 metros cuadrados a que los radares solo captarán los aparatos en un radio de aproximadamente 0,01 metros cuadrados. “Gracias a estos avances dividiríamos por 1000 la huella de detección de los aparatos”, estima Miguel Ángel Morín. En concreto en el pilar de maduración tecnológica de baja observabilidad Airbus identifica cuáles son los desarrollos del sistema completo tra-

# 1.000

Número de veces en que el sistema de baja visibilidad reducirá la huella de detección

bajando en distintas áreas como son los nuevos materiales, instalación de antenas e instalación de armamento.

Por otro lado, Airbus también participará en el diseño de las cabinas. “Las cabinas del *fighter* serán disruptivas totalmente y distintas de lo que conocemos hasta ahora” y también participarán en los nuevos sistemas de comunicación y en las bahías de armamento del nuevo avión de combate. “FCAS va a ser el defensor y el adalid de la seguridad europea y va a garantizar la seguridad de nuestras Fuerzas Armadas”, concluye Miguel Ángel Morín.

# Faltan 20.000 transportistas para cubrir la demanda

**El sector del transporte de mercancías por carretera vive una emergencia debido a la falta de conductores y al envejecimiento de la plantilla.**

Juan Díaz. Fotos: iStock

**E**n plena globalización, el sector del transporte vive un gran problema a nivel mundial: la falta de transportistas, algo que sin duda resulta contradictorio, ya que cada vez crece más la demanda de este servicio. En concreto, según los últimos datos aportados por la Organización Internacional de Transporte por Carretera (IRU), en España se necesitan entre 18.000 y 20.000 conductores de camión. Y en el conjunto de Europa faltan más de 500.000 transportistas. Un déficit que también se nota en muchos otros países de todos los continentes (en Estados Unidos, por ejemplo, faltan unos 80.000).





Camiónes en carretera.

Esto es algo tremendamente paradójico, porque el 95% de las mercancías en España se mueve en camión, concretamente a bordo de unos 560.000 vehículos pesados. En Europa, los camiones transportan el 75% de las mercancías (en volumen) y el 85% de productos perecederos como vacunas y alimentos.

Sin camiones, los centros de producción no se conectarían con los centros de consumo, lo que provocaría un desabastecimiento de la población. “El transporte terrestre de mercancías es esencial y, por tanto, debe ser foco de atención prioritaria. Si colapsa, no habrá forma de sostener la economía”, apunta Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC). Por eso, la falta de profesionales para conducir estos vehículos amenaza con paralizar las cadenas de suministro de bienes y productos, tanto a las industrias como a la población en general.

Otro de los puntos que debería hacer que se preste más atención al mantenimiento óptimo de esta actividad es el hecho de que este sector aporta cerca del 5% al PIB, genera más de medio millón de empleos directos y gestiona el 75% de las exportaciones españolas hacia la UE.

Otro aspecto que refleja el riesgo en el que se encuentra la salud del sector de los transportistas es que más del 70% de los transportistas en activo

en España supera los 50 años. “En una década se perderá más del 30% de esta fuerza laboral por falta de relevo generacional”, afirma Ramón Valdivia a *elEconomista Movilidad y Transporte*. En Europa, añade Valdivia, la edad media de estos profesionales es de 47 años.

A pesar de que España arrastra un paro juvenil del 33,4%, faltan 18.000-20.000 transportistas en nuestro país. Una coyuntura que se explica por un aba-

# 95%

El elevado porcentaje de mercancías que en España a día de hoy se mueve en camión

nico de factores: estancamiento salarial, actuales condiciones laborales (la dureza física que exige este trabajo, los horarios especiales, falta de áreas de descanso seguras y confortables), el elevado coste económico que supone acceder a esta profesión, falta de flexibilidad por la exigente normativa del sector y enorme fragmentación del sector.

Este fenómeno se hace tangible, dado que en España hay más de 103.000 compañías de transporte terrestre de mercancías y solo el 4% son grandes empresas, a lo que se suma el escaso reconocimiento social de la profesión (exceptuan-

# Movilidad y Transporte

elEconomista.es

do el confinamiento de 2020, cuando la sociedad supo reconocer la imprescindible labor de los transportistas.

Dada esta escasez, desde Astic abogan por facilitar los permisos de trabajo a las personas inmigrantes. La organización asegura que los nacidos en España no están dispuestos a día de hoy a trabajar como transportistas y, pese a que el nuevo Reglamento de Extranjería aprobado en julio de 2022 facilita la incorporación de nuevos trabajadores al mercado laboral, el sector del transporte se topa con la excesiva burocracia administrativa exigida para capacitar a un extranjero como conductor profesional en España. "Nuestro Gobierno debería impulsar la contratación de conductores profesionales extranjeros, de América Latina o Marruecos, por ejemplo, permitiéndoles obtener fácil y rápidamente el permiso de residencia permanente y también validando sus permisos de conducción", recomienda Ramón Valdivia.

El último de los escollos para los transportistas es la falta de formación. Tanto La Academia del transportista como ASTIC consideran que esto se debe corregir vinculando el proceso de obtención del carné de conducir al sistema educativo reglado. Y no solo eso, sino que se debería financiar la formación porque supone una gran barrera para quien quiere ser conductor profesional. "Para hacerse una idea, en España el coste de obtener un carné profesional -cuya expedición únicamente se obtiene en las escuelas privadas- asciende a "aproximadamente 5.000 euros", según explica el presidente de relaciones internacionales de La Academia del transportista, Francisco Paz, en una entrevista para *elEconomista Movilidad y Transporte*.

"La formación profesional es una vía que no se utiliza porque no tienes el carnet de conducir cuando la acabas y, por tanto, nadie quiere estudiar algo que no te de la herramienta para trabajar y al mismo tiempo te



**Transportista en el camión.**

obliga a hacer una inversión de entre 4.000 y 6.000 euros si quieres ejercer", añade Paz.

Sin duda, si este problema no se soluciona a tiempo se verá reflejado en un fallo en la cadena de suministro de las grandes superficies, por eso desde la Asociación Española de fabricantes y distribuidores (AECOC) abogan por ampliar el abanico de alternativas que palien la falta de transportistas.

"Se debe trabajar en diferentes ámbitos y con un espíritu de colaboración, porque el problema va a repercutir directamente en el resto de actores que participan en la cadena de suministro", apunta Javier Jasso, responsable de transporte de AECOC. Jasso añade que "ya no es una urgencia, sino una emergencia incorporar nuevos profesionales al sector fomentando la formación continua o mejorando la eficiencia con la optimización de rutas".



**Grúa cargando un contenedor en camión.**

**Marcos Basante**

Presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)

## Ecocombustibles: realidad ¿para cuándo?

**M**arty McFly pudo viajar en el tiempo en *Regreso al futuro* gracias a monedas de plátano y un poco de cerveza con las que el excéntrico científico *Doc* consigue hacer funcionar el mítico DMC DeLorean. Casi 40 años después de esta película, los ecocombustibles han abandonado la ciencia ficción para erigirse en una alternativa realista, inclusiva e inmediata para descarbonizar el transporte; no solo el protagonizado por turismos, sino también aquel realizado por camiones, barcos y aviones.

Los ecocombustibles se producen a partir de dióxido de carbono previamente capturado de la atmósfera -o de procesos industriales que producen CO<sub>2</sub> antes de que llegue a difundirse en ella-. Si la captura corre a cargo de seres vivos, como las plantas, cuyo natural desarrollo se basa en capturar CO<sub>2</sub>, tenemos biocombustibles; pero también se puede realizar esa captura artificialmente, en cuyo caso estaremos ante combustibles sintéticos para cuya producción también se utiliza hidrógeno renovable.

Los primeros, pues, pueden producirse bien a partir de cosechas de vegetales directamente plantados con ese fin (separando la componente alimenticia, por un lado, y los elementos ricos en carbono, por otro) o bien de residuos orgánicos.

En línea con los objetivos de neutralidad en emisiones de CO<sub>2</sub> que Bruselas tiene fijados, la contribución neta de estos productos al entrar en combustión dentro de los motores es nula -en el caso de algunos biocombustibles puede incluso resultar negativa- pero, además, a nadie se le escapará el enorme potencial que suponen en el campo de la economía circular, la lucha contra la despoblación rural y, por supuesto, la potenciación de nuestra independencia energética.

Según la normativa española, estos combustibles ecológicos deben representar el 10% del carburante con el que repostamos nuestros vehículos en las estaciones de servicio. Cada punto porcentual de estos ecocombustibles añadidos a la gasolina o gasoil (bioetanol y biodiésel) reduce la emisión de 800.000



toneladas de CO2 en España. Una cifra nada despreciable que nos da una idea de su enorme potencial como energía limpia. Sin embargo, ni nuestro Gobierno ni la Comisión Europea, que ha marcado para 2030 una cuota mínima de eco-combustibles del 14%, mueven ficha para establecer un marco regulatorio y medidas de incentivo para impulsarlos. Si queremos alcanzar los retos climáticos marcados por la UE en el transporte de mercancías y viajeros por carretera -por no mencionar, por ejemplo, el sector aéreo- no solo se necesita una tecnología adecuada, sino también una política coherente. Una política que dé un empujón a esta fuente de energía. Esto es precisamente lo que demanda la Plataforma para la Promoción de los Ecocombustibles, que representa a más de 348.000 empresas.

Los ecocombustibles son compatibles con el actual parque de vehículos -pueden usarse en los motores de combustión convencionales- y con los sistemas de suministro vigentes (gasolineras o camiones cisterna) y su producción y distribución se puede llevar a cabo utilizando instalaciones industriales ya existentes como las refinerías. Además, aumentan la independencia energética de España y Europa porque para producirlos se usan materias primas autóctonas, a diferencia del petróleo o los minerales que se requieren para la fabricación de baterías. Estos combustibles *verdes* también generan grandes oportunidades de creación de empleo y riqueza industrial y su papel puede ser crucial para el impulso económico de la España vaciada.



■

**Si queremos alcanzar los retos climáticos, no solo se necesita una tecnología adecuada, también una política coherente**

■

La UE ya le ha redoblado los deberes al transporte pesado en su iniciativa reciente *FitFor55*: reducir sus emisiones de CO2 un 15% para 2025 y un 30% para 2030, en comparación con los niveles registrados en 2019. Un objetivo inalcanzable si los 27 continúan instalados en el discurso maniqueo de la electromovilidad.

Las administraciones -europea y nacional- deben respetar el principio de neutralidad tecnológica y contemplar un *mix* de soluciones energéticas. Dentro de este abanico de alternativas viables para que nuestro sector pueda dejar atrás los combustibles fósiles -el 96% de nuestros camiones se mueve gracias al diésel- solo se vislumbra, a día de hoy, el gas natural y los ecocombustibles.

Parece que ni la UE ni el Ejecutivo español se han percatado aún de que la electricidad y el hidrógeno son inviables para las empresas de transporte pesado de larga distancia. Un sector estratégico para nuestra economía, tanto en el ámbito doméstico como internacional, e imprescindible para abastecer tanto a la población como a casi todos los sectores económicos, máxime en un país como el nuestro donde el 95% del movimiento terrestre de nuestras mercancías y el 75% de las exportaciones a Europa se realiza por carretera.

Una docena de autobuses de la flota de Bilbobus circulan desde el pasado verano por las calles de Bilbao alimentados con HVO, un biocombustible avanzado; y desde finales del año pasado, todos los aviones que despegan del Aeropuerto de Sevilla están propulsados con biocombustible elaborado a partir de huesos de aceituna y subproductos de la industria aceitera. Ecocombustibles que han llegado hasta el campeonato francés de Fórmula 4, que se ha convertido en la primera competición de monoplazas en usar 100% biocombustible avanzado.

Los ecocombustibles son una opción de sentido común en este camino hacia la descarbonización de sectores difícilmente electrificables. Estamos en condiciones de que para 2050, o incluso antes, cada litro de combustible que salga de las refinerías sea cero emisiones. Pero las Administraciones deben dejar de mirar para otro lado y proveer a esta alternativa de las mismas oportunidades de desarrollo que la electricidad y el hidrógeno. Aún estamos a tiempo.

# FELIPE FERNÁNDEZ ARAMBURO

Director general y manager de España y Portugal de Uber



*“Necesitamos captar más conductores en Uber para poder adaptarnos al nuevo nivel de demanda”*

‘elEconomista Movilidad y Transporte’ ha hablado con Felipe Fernández Aramburo, director general de Uber España y Portugal. En la conversación, el alto directivo cuenta cómo ha sido el crecimiento de la empresa y dónde tienen puesto el foco en el futuro, con la integración de los taxis en la plataforma VTC.

Por Juan Díaz Fotos: Alberto Martín

Felipe Fernández Aramburo, director general y manager de España & Portugal, visita la redacción de *elEconomista Movilidad y Transporte* para repasar las principales líneas estratégicas de la compañía.

**¿Cómo han sido los resultados obtenidos por Uber en el último año?**

En el 2022, en Uber crecimos un 50%, incluso superamos los datos prepandemia de

2019. El pasado año fue un ejercicio que avisa de lo que vendrá en el futuro. Por otro lado, el 2022 fue importante por una apuesta muy grande que tenemos en España con respecto al taxi que se materializó con más de 4.000 taxistas registrados para integrarse en la aplicación de Uber. De esos 4.000, el 75% (3.000) son de Madrid.

**¿Qué ha supuesto el taxi para Uber?**

Para nosotros es algo crítico, no solamente en España, sino a nivel mundial. La visión que tenemos como compañía es la de incorporar todos los taxis del mundo en nuestra plataforma. Es una visión muy ambiciosa, pero loguable. Eso en España se materializó como comentaba antes en 4.000 taxistas registrados en nuestra aplicación para generar ganancias. En España estamos presentes en cuatro ciudades: Madrid, Barcelona, Valencia y Málaga. Creemos que sus números se dan porque para quien trabaja con un taxi hoy sumarse a la aplicación de Uber es igual a mayores ganancias al final de la jornada. De promedio, un taxista integrado en nuestra aplicación duplica sus ganancias mensuales, algo que se ha visto en diferentes ciudades siendo Madrid no solamente un ejemplo a nivel España, sino también un ejemplo a nivel mundial, donde puedes seleccionar el producto Uber X y por tanto le puede llegar tanto un coche VTC como también un taxi.

## ¿Cuántos conductores necesitarían?

No hay un número concreto que podamos dar.

## Dada la legislación más restrictiva que se da en la ciudad de Barcelona ¿Cómo estáis gestionando ese mercado?

El decreto 9/2022 aprobado en Cataluña lo que genera es muchísima incertidumbre y muchísimos desafíos para todas estas personas que necesitan de las aplicaciones VTC para generar ganancias, por un lado, y también para esas personas que se apoyan en las aplicaciones VTC, por otro. Específicamente en Cataluña seguimos cumpliendo con todas las normativa que tenemos que cumplir, pero también vemos que lo que la legislación impulsada por el gobierno catalán es contraria a las recomendaciones de la Comisión Europea.

## ¿Cómo vais a gestionar la formación que exige la regulación madrileña a todos los

*“En el 2022, en Uber crecimos un 50%, incluso superamos los datos previos a la pademia”*

*“Creemos que el decreto de la Generalitat es contrario a las recomendaciones de la Comisión Europea”*



## ¿Están teniendo problemas para encontrar conductores?

No sé si diría problemas, pero actualmente hay muchísima demanda. Y por tanto tenemos una necesidad de mayor cantidad de conductores. Las flotas con las que trabajamos tienen numerosas vacantes abiertas para poder incorporarse. Cada semana se incorporan cientos de conductores.

## ¿Pero se está cubriendo esa demanda?

Creo que hay oportunidad de cubrirla aún más. Los tiempos de espera los queremos seguir mejorando. Entonces para poder mejorar esos tiempos de espera y también la variabilidad de los precios sí necesitamos todavía más conductores. Esa necesidad se refleja en las ofertas abiertas que tienen las flotas. La respuesta corta es que en Uber, a día de hoy, necesitamos más conductores en general.

## conductores de VTC?

Esto son todas discusiones que se están dando en este momento. De nuestro lado, cumplimos y cumpliremos siempre las normativas vigentes, y en la medida que se discutan estas normativas trabajaremos en conjunto con los gobiernos y con nuestros socios de flotas para poder ayudar a cumplirlas. De nuestro lado, siempre hay que realizar un balance entre los requisitos y los obstáculos que se generan para incorporar conductores. Al final, lo que se puede provocar es que esa necesidad no se satisfaga tan rápido como deseamos.

## También la legislación madrileña establece que será obligatorio la adaptación del 5% de las flotas de VTC. ¿Cómo va la adaptación de los vehículos?

Sí, sin duda se trata de un tema muy importante. Es otra normativa que estamos revisando.

sando desde hace tiempo. Muchas flotas en su momento intercambiaron coches que tenían por otros vehículos más pequeños. En la manera que apoyamos a las flotas es apoyándoles en todo el proceso de negociación con *partners* financieros, si es necesario. En la adaptación de los coches les ayudamos de manera consultiva. A día de hoy tenemos 40 o 50 coches adaptados que trabajan con nuestros socios. Pero ese número debería aumentar significativamente entre tres o cuatro veces más en función de las flotas. Esto es lo que sucede con Uber WAV, un producto de coches adaptados para personas con movilidad reducida y que ya tenemos en otras partes del mundo. Esperamos traerlo próximamente a España.

**¿Se sabe cuándo llegará UBER WAV a España?**

No tenemos una fecha específica, lamentablemente en este momento, pero sí es algo que venimos trabajando muy de cerca

de mujeres de un 9% a un 14%. El porcentaje sigue subiendo todos los años.

**En cuanto a Uber Eats, ¿Qué porcentaje trabajan bajo contrato de acuerdo a la ley de *riders* y qué porcentaje lo hace como autónomos?**

Uber Eats no está bajo mi paraguas, pero entiendo que ese *mix* ha ido cambiando entre modelos de flotas y autónomos siempre cumpliendo con la legislación vigente. El porcentaje no lo decimos tampoco por cuestiones de competencia, pero sí aseguramos que lo que ha hecho Uber es un modelo novedoso que aumenta la flexibilidad y permite que el trabajador elija lo que quiere hacer o no en relación a lo que le interesa ganar.

**¿Cuáles son esas perspectivas de futuro?**

Hoy por hoy, el plan de desarrollo está muy focalizado en asentar lo que se hizo en 2022 y hoy seguir materializando nuestra apues-

*“A día de hoy tenemos entre 40 y 50 coches adaptados, pero ese número debería aumentar significativamente 3 o 4 veces”*

■

*“Se sigue incrementando la proporción de mujeres de un 9% a un 14%, algo que sigue subiendo todos los años”*



con las flotas y nuestros socios estratégicos. El objetivo es que esté lo antes posible.

**¿Cómo ha sido la incorporación de la mujer a la plataforma de Uber? ¿Está creciendo?**

Aunque el 2020 fue un año de menos movilidad, sí que pudimos ver un crecimiento que se mantuvo hasta 2022. El crecimiento en el 2022 en comparación con el 2021 fue de un 89% en el número de mujeres conductoras. Y en ciudades como Madrid este número creció un 50% durante el 2022.

**¿Cuántas mujeres hay ahora mismo trabajando en Uber?**

No damos números absolutos, porque tampoco damos el número de coches que tenemos por una cuestión de competencia, pero se sigue incrementando la proporción

ta por el taxi, que es una apuesta global. Y a ello hay que sumar la tercera pata, la de la sostenibilidad. En este sentido, para 2025 el 50% de los kilómetros que realicemos tienen que ser con vehículos cero emisiones, sumando el cómputo global de las flotas.

**¿Qué van a hacer para conseguir ese 50% de kilómetros con vehículos cero emisiones?**

Para conseguir esto, más que aumentar el número de vehículos hemos trabajado en poner a punto el ecosistema, de todo lo que tiene que ver con vehículos eléctricos. Por ejemplo, hemos trabajado con socios como Wallbox, que provee de cargadores, con Repsol, o con Santander. Por otro lado, el 14 de enero de 2022 pusimos en marcha Uber Green, que da la posibilidad a los usuarios de seleccionar un coche eléctrico para que les vaya a buscar.

## Operaciones

**IAG cierra la compra de Air Europa por 500 millones de euros**

El *holding* de aerolíneas ha conseguido tras meses de duras negociaciones cerrar la adquisición de Air Europa. La matriz de Iberia ha anunciado a la CNMV que ha acordado hacerse con la aerolínea propiedad de la familia Hidalgo tras la compra del 80% restante que no tenía de la compañía. Los términos sobre el precio no varían -la valoración total de la compañía sigue siendo de 500 millones de euros-, con la adquisición del paquete de títulos restantes por

400 millones de euros. De acuerdo a los términos del acuerdo remitidos al regulador bursátil, los primeros 200 millones de euros se pagarán cuando se reciba la aprobación por parte de las autoridades de Competencia, 100 millones de euros en acciones ordinarias de IAG y los últimos 100 millones de euros restantes se abonarán en efectivo. Hasta el momento, IAG era accionista de Air Europa únicamente con un 20% del capital social.

## Actualidad

**El Supremo 'tumba' la precontratación de 30 minutos de las VTC**

El Tribunal Supremo ha eliminado la precontratación de 30 minutos para los servicios de VTC (alquiler de vehículo con conductor). Así se recoge en el fallo al que ha tenido acceso *elEconomista.es* del recurso de casación presentado por el Gobierno vasco, la Asociación Nacional del Taxi y la Federación Vasca del Taxi contra una sentencia de la sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en el que

se desestima la petición. La sentencia impugnada considera que la exigencia de que exista un intervalo de 30 minutos para solicitar el servicio de contratación de un arrendamiento de vehículo con conductor y su prestación constituye un impedimento que "dificulta de forma extraordinaria para las VTC el acceso al mercado", considerando que "las posibilidades de acceso al mercado por parte de los VTC serían limitadísimas".

## Resultados

**Cooltra mejora resultados tras un 2022 marcado por la expansión**

Cooltra continúa su plan de expansión y crecimiento internacional y ha cerrado el ejercicio 2022 con una facturación de 47 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 48% respecto al año anterior. Estos resultados récord, impulsados especialmente por los contratos estratégicos que la compañía mantiene en España y en Europa, con empresas, la administración pública y los cuerpos policiales, representan un espaldarazo para los inversores de

Cooltra. Recientemente han inyectado 25 millones de euros a través de una ronda llevada a cabo durante el pasado ejercicio con el objetivo de propulsar su crecimiento en el mercado europeo. La compañía cuenta con presencia en siete países a través de sus dos líneas de negocio: B2B y B2C. En 2022 destacan dos nuevos aterrizajes internacionales: la entrada en Alemania y Polonia a través de su negocio de *renting* de vehículos de dos ruedas.

## Encuesta

**Moovit y Cabify, entre las 'apps' de transporte más usadas**

Moovit y Cabify, junto a otras aplicaciones como Renfe Cercanías, Uber y Bolt, fueron las aplicaciones de movilidad más utilizadas en España en los últimos seis meses, según se desprende del *Observatorio de Movilidad Urbana* realizado por Smartme Analytics. El mismo estudio también recoge que el 40% de la población digital española ha utilizado alguna *app* de movilidad durante este mismo periodo, ya sea de contratación de ser-

vicios de Taxi o VTC, *carsharing* o *motosharing*, micromovilidad, transporte público o estacionamiento. Por edades, destaca Moovit, la *app* para organizar los viajes en transporte público, con el 21,6% de la cuota del mercado entre los usuarios entre 18 y 24 años. Por su parte, en los perfiles más adultos (entre 35 y 54) comenzaron a aparecer aplicaciones destinadas al estacionamiento como Telepark o El Parking.



Trenes de Ouigo e Iryo. Guillermo Lucas

## Los operadores ferroviarios reclaman rapidez en los cánones de Adif

La gran mayoría de los operadores ferroviarios piden celeridad en la aprobación del reglamento que indicará cómo serán los nuevos cánones impuestos y manejados por Adif a raíz de la reforma de la Ley del Sector Ferroviario (LSF).

Juan Díaz Riquelme.

La reforma de la Ley del Sector Ferroviario (LSF), que ha llegado tras la liberalización del transporte de pasajeros, se considera una prioridad de primer orden. Los operadores como Iryo creen que existe poca transparencia por parte del gestor ferroviario Adif a la hora de elaborar el reglamento que fijará los cánones, hasta el momento impuestos por el Estado sin seguir necesariamente criterios técnicos. Por otra parte, los ope-

radore alertan de la urgencia en su aplicación. "Para nosotros la Ley del Sector Ferroviario óptima se tendría que haber desarrollado antes de la liberalización, para que comenzara ágil y con las herramientas adecuadas. Al llegar tarde, hay unos primeros años en los que una incorrecta estimación de cánones impacta el mercado de forma negativa y penaliza el desarrollo de la liberalización", apuntan desde Iryo. "Nosotros nos quejamos un

# Movilidad y Transporte

elEconomista.es

poco de la falta de transparencia que hay a la hora de redactar el reglamento por el cual se fijarán los cánones”, declara Hélène Valenzuela, directora de Ouigo en una entrevista para el *elEconomista Movilidad y Transporte*.

La modificación del sistema de cánones, incluida en la Ley del Sector Ferroviario, se alinea con la Directiva Europea 2012/34/UE, que determina que los administradores de infraestructuras serán responsables de la gestión, administración y control interno en materia de cánones, incluyendo la fijación de su cuantía.

Hasta ahora, el hecho de que los cánones tuvieran en España la consideración de tributos y que sus importes figurasen especificados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado (PGE) no hacía posible que el administrador de infraestructuras fijara o modificase con libertad la cuantía de los cánones.

En base a este marco normativo europeo, España abordó el estudio de la reforma de los cánones para atribuir al administrador la capacidad de fijarlos, reforma en la que han participado los ministerios de Transportes y Hacienda, CNMC y

## Los costes elegibles de la infraestructura ferroviaria aumentarán un 25%

Adif, “escuchando también a las empresas ferroviarias y alcanzando un consenso con todos los actores implicados”, según aseguran fuentes del sector.

En la modificación de la Ley del Sector Ferroviario, los cánones ferroviarios se dejan de considerar como tributos, si bien sí conservan su consideración como prestación patrimonial de carácter público (no tributaria). De esta forma, mediante la nueva normativa, los cánones pasan de ser un tributo a ser una prestación patrimonial de carácter público no tributaria.

Es necesario entender que dichos cánones vienen a cubrir los costes elegibles, aquellos que hacen referencia al gasto ocasionado por las compañías por el uso de la infraestructura. La ley describe estos costes como los “directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario” que “podrán modularse por los administradores de infraestructuras ferroviarias, tomando en consideración los distintos grados de desgaste de las infraestructuras con arreglo a uno o varios parámetros”. Estos condicionantes son la longitud del tren, el número de vehículos del convoy, el peso, la veloci-



Estación de Zaragoza. Alamy

dad, la potencia de tracción de la unidad motriz o el uso efectivo de equipos de protección contra deslizamientos. Pero también estos cánones cubren los denominados costes no elegibles, que en este caso hacen referencia al resto de costes que Adif tiene que soportar y que se reparten entre las compañías ferroviarias.

En este sentido, también es fundamental señalar que estos costes no elegibles solo se podrían aumentar, siempre y cuando el mercado lo pueda



Trenes de alta velocidad de Renfe. Guillermo Lucas

soportar. Así lo impone en sus especificaciones la Unión Europea y por eso los operadores ferroviarios ven fundamental que se establezca cuanto antes el reglamento que indique los cánones. A esto se le suma que otra de las condiciones fijadas por la Unión Europea: que el mercado siga siendo competitivo, es decir, que los cánones no afecten al precio de los billetes. "Estos costes, una vez terminadas las medidas específicas del Covid, está previsto que suban un 25%. La consecuencia que puede tener esto es que tienes unos operadores que se están lanzando abriendo nuevas rutas, haciendo una inversión tremenda, en nuestro caso asciende a 630 millones de euros. A todo esto, hay que sumar la subida de la parte de cánones y la parte de energía y esto se traduce en que el 80% de nuestros costes está en manos del Estado y de Adif", declara la presidenta de Ouigo.

Otro punto en el que tanto Ouigo como Iryo coinciden de pleno es que sería importante que el criterio de la CNMC sea vinculante para que así Adif le haga caso en su totalidad, ya que consideran que no se la está teniendo suficientemente en cuenta, ni a la institución ni a los operadores, a los que todavía no se ha consultado a pesar de lo que establece la reforma.

Renfe, por su parte, considera positiva esta reforma, porque permite -mediante una disposición transitoria- que se pueda seguir usando el

sistema anterior hasta que no se aprueben las cuantías de los cánones con el sistema nuevo. Un factor que cobra mucha importancia a la vista de que en la actualidad no existe ningún plazo fijado para la aprobación de la regulación que establecerá los cánones para la alta velocidad española.

### Proceso para fijar los cánones

Con la nueva Ley del Sector Ferroviario, los administradores de infraestructuras ferroviarias adoptarán una disposición para la fijación de las cuantías del sistema de cánones, que recibirá el nom-

**"El 80% de nuestros costes está en manos del Estado y de Adif a día de hoy"**

bre de *Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios*.

Con esta disposición, se llevará a cabo una revisión, con carácter anual, de la cuantía de los cánones, adiciones, recargos y otros elementos del sistema de cánones. No obstante, con carácter excepcional y siempre que varíen las condiciones del mercado de manera objetiva y demostrable, la revisión podrá realizarse antes de concluir el periodo de un año.



eE

### Cabina de pasajeros HyperloopTT en el MWC

Este avance futurista corresponde a un diseño realizado por estudiantes de Elisava del interior de un vagón del tren hyperloop. Se trata de un medio de transporte que debería entrar en funcionamiento en 2030 y que podría alcanzar los 1.200 kilómetros por hora, es decir, conectar Madrid y Barcelona en tan solo 30 minutos.

# La aviación privada se ralentiza tras una subida post-Covid

La crisis sanitaria impulsó el sector, pero la vuelta a la normalidad lo ha enfriado. Los datos de inicio de año muestran que los vuelos comerciales ganan la partida.

Christina Thykjaer. Fotos: Luna Aviation Group

**R**etrasos infinitos, colas y múltiples cancelaciones. Así recuerdan muchos turistas veraniegos las escenas caóticas en los aeropuertos europeos desde la pandemia. La falta de personal aeroportuario y las restricciones sanitarias empujaron a muchos viajeros, tanto de ocio como de negocios, al sector de la aviación privada tras la reapertura de las fronteras.

Para los brókers de alquiler de jets privados que operan en España, el desarrollo de la industria durante los últimos años ha sido notable. No obstante, en los últimos meses, la demanda parece haberse estancado y desde la Asociación Europea de Aviación Ejecutiva (EBAA, por sus siglas en inglés) esperan que el tráfico de aviones privados disminuirá ligera-



Avión en pista.



Pasajero subiendo a un avión privado.

mente este año en todos los grandes mercados europeos como consecuencia de la situación económica. “La industria suele seguir las tendencias económicas, por lo que esperamos que la demanda en España y Europa ha experimentado ya la mayor parte de su crecimiento post-pandémico”, aseguró el portavoz de EBAA, Róman Kok a *elEconomista Movilidad y Transporte*.

Según la organización, el número de viajes en aviones privados en España cayó un 11% en enero de 2023 con respecto al mismo periodo del año anterior, pero sigue en niveles muy por encima de antes de la pandemia. Desde 2019, la media diaria de vuelos ejecutivos en España ha subido un 37% hasta los 314,7 vuelos por día en 2022.

“La mayoría de los clientes nuevos que conseguimos como consecuencia de la pandemia están ahora volviendo a vuelos comerciales. Seguimos por encima de los niveles de 2019, pero ha habido un gran reajuste del auge que tuvimos en 2020 y 2021”, comentó el CEO de Luna Aviation Group, Eyméric Segard, que abrirá su primera oficina en Madrid el próximo mes de abril.

Sin embargo, desde la empresa Air Charter Service aseguran que la demanda es la habitual y que la pandemia y las limitaciones de las líneas regulares invitaron “a nuevos usuarios, que nunca antes se habían planteado reservar un jet privado, a probar nuestros servicios”. Hasta la fecha, la compañía ha

visto un incremento del 34% de los vuelos privados frente a los años prepandemia. “El volumen de vuelos que tenemos actualmente ya ha superado significativamente al número de vuelos de la época de prepandemia”, aseguró la directora de jets privados de Air Charter Service, Anna Goma Oliva.

#### Experiencias personalizadas

A pesar de la creciente preocupación por su impacto en el cambio climático, el uso de los aviones

# 314,17

Media de vuelos diarios en jets privados que se llevaron a cabo en España durante 2022

privados ya llevaba tiempo creciendo en España. La posibilidad de personalizar los vuelos, minimizar el tiempo de espera y la privacidad que garantiza el uso de la aviación privada son algunas de las razones por las que cada vez más pasajeros han optado por este medio de transporte durante la última década.

“Hay que cambiar la percepción que tiene la gente de los aviones privados como un lujo”, destacó Gerardo Manzano, CEO del bróker aéreo Europair. “El 90% de los aviones privados que vuelan en el mundo están basados fundamentalmente en el nego-

# Movilidad y Transporte

elEconomista.es

cio”, aseguró y añadió que las empresas buscan, sobre todo, ahorrar tiempo y aumentar la productividad. “Lo que se busca es cumplir con una agenda y hacer una ruta mucho más directa para poder hacer tres reuniones en tres países diferentes en el mismo día”, aseguró.

También desde Iberia están detectando una demanda mayor de vuelos personalizados y con su servicio de alquiler de vuelos chárter la compañía realizó un total de 695 vuelos especiales en 2022, transportando a más de 91.200 pasajeros, lo que supone un crecimiento del 31% con respecto a 2019.

“Nuestro objetivo es poder ofrecer a los clientes una alternativa excelente, ajustada a sus necesidades, volando a la hora que el cliente solicite y al destino que nos demande”, señaló el director de ventas de España, Portugal y Norte de África de Iberia, Antonio Linares.

## Una opción cada vez más accesible

Desde Europair aseguran que “el mercado español aún tiene un recorrido para llegar a la interpretación de la aviación ejecutiva como herramienta de trabajo” en comparación con otros países como Francia, Inglaterra o Alemania, que lideran el tráfico de

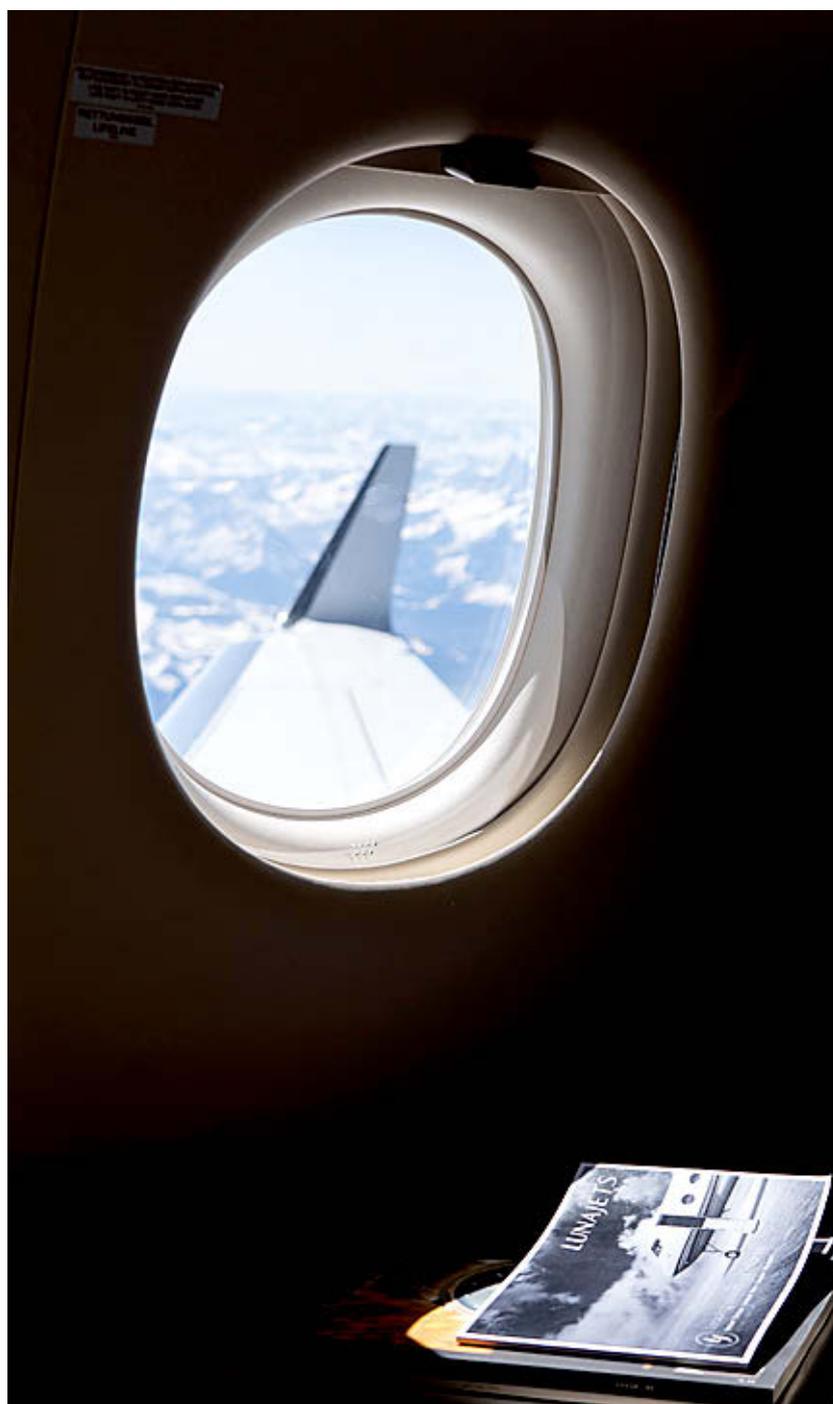
**Un turista que vuela en avión privado desde Londres a Ibiza gasta de media unos 4.550 euros en la ida y vuelta**

jets privados en Europa. El mercado de aviación ejecutiva en España contribuyó en 2021 con más de 3.000 millones de euros en actividad económica, según datos de la EBAA, y empleó a más de 21.000 personas de forma directa e indirecta.

El pico de la actividad en el mercado español se registra en los meses de verano y en destinos turísticos como las Islas Baleares o la Costa del Sol. Según datos de Avia Solutions Group, un turista que voló en avión privado en 2022 gastó de media unos 4.550 euros en un vuelo ida y vuelta de Londres a Ibiza, un coste que ha subido significativamente durante este último año con los altos niveles de inflación. “La inflación no solo ha elevado los precios, sino también las expectativas de nuestros clientes”, indicó Segard.

Desde las compañías no se arriesgan a hacer un pronóstico sobre lo que les espera este año, pero desde Luna Aviation Group están viendo por primera vez desde la pandemia más demanda de clientes de Estados Unidos y de Asia para viajar a Europa.

Por otra parte, el CEO de Europair aseguró que la fuerte reubicación que está viviendo el mercado en



Vista desde la ventana de un avión.

estos momentos hace imposible hacer previsiones. “No sabemos si los cambios del mercado son permanentes o si han sido puntuales”, aseguró Manzano e insistió en que el 99% de las peticiones que recibe la compañía no son peticiones de lujo.

España se situó el año pasado como el quinto país europeo con más vuelos ejecutivos con más de 120.000 viajes en avión privado durante todo el 2022, lo que supone un crecimiento de un 9% con respecto a 2021.

## Alianza

**DHL y Alibaba se unen para internacionalizar las pymes españolas**

El operador logístico DHL Express y Alibaba.com, el *marketplace* internacional B2B de Alibaba Group, anuncian un acuerdo de colaboración para impulsar la internacionalización de las pymes españolas a través del *e-commerce* B2B. Mediante este acuerdo, DHL Express se convierte en el socio logístico preferencial en España del *marketplace* B2B Alibaba.com y ambas compañías unen fuerzas para proporcionar a las pymes españolas una solución glo-

bal que dará cobertura a sus necesidades en cuanto a las ventas B2B *online* a escala internacional. El acuerdo entre Alibaba.com y DHL Express permite que las pymes españolas incorporen una solución integral que les ayudará a acceder a un negocio *e-commerce* B2B a nivel mundial. La colaboración entre Alibaba.com y DHL Express pone así a disposición de las pymes españolas el acceso a compradores de todo el mundo a través de la plataforma.

## Resultados

**Cartagena bate a Bilbao y se alza como cuarto gran puerto de España**

El tráfico de mercancías en los puertos de España volvió a números prepandemia en 2022, gracias al particular acelerón de puertos como Cartagena, que batió su propio récord y le colocó en el top 5 de puertos españoles con 36 millones de toneladas transportadas. Supera ya a Bilbao y Tarragona y se queda por detrás de los tres grandes puertos cuyas posiciones son inamovibles: Barcelona, Valencia y Algeciras. De acuerdo a un informe elaborado por

Ocean Capital Partners, se espera que para este 2023 y los próximos años la tendencia "se mantenga estable" si se cumplen las previsiones de crecimiento económico. Gran parte del impulso de Cartagena se debe al crecimiento del tráfico de los graneles sólidos por la guerra de Ucrania. Esta división ha experimentado tendencias bien diferenciadas en los distintos puertos españoles por la disparidad de productos movidos en unos y en otros.

## Nombramientos

**Raül Blanco será el nuevo presidente de Renfe**

El Ministerio de Transportes mueve ficha tras la dimisión de los máximos responsables de Renfe y la secretaria de Estado de Transporte por la polémica de los trenes a Cantabria. Raül Blanco, hasta hace meses secretario general de Industria, será el nuevo presidente de la operadora ferroviaria, mientras que David Lucas sustituirá a Isabel Pardo de Vera y será el secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Los cargos han sido apro-

bados por el Consejo de Ministros. La ministra Raquel Sánchez se refirió en rueda de prensa a estos relevos, sin entrar a dar nombres. Con esta decisión, el Ministerio de Transportes trata de zanjar la crisis institucional desatada por el error en el diseño de los trenes de ancho métrico que iban a circular por Asturias y Cantabria, principalmente, y cuyas dimensiones iniciales eran incompatibles con túneles de la comunidad cántabra.

## Estadísticas

**España recuperó el 98% de los pasajeros internacionales en los aeropuertos**

España recibió en enero 5,2 millones de pasajeros procedentes de aeropuertos internacionales, lo que representa el 98% de los que llegaron en el mismo mes de 2020, según datos publicados este viernes por Turespaña. El 55,8% de éstos eligieron compañías de bajo coste para desplazarse, superando el nivel prepandemia de 2020, mientras el 44,2% restante viajaron en compañías tradicionales, que ya están en el 91% respecto a enero de 2020. Para la

ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, "estos datos muestran un excelente inicio de año y consolidan una tendencia de reactivación del turismo internacional que va a permitir la plena recuperación del sector turístico durante este año". "Desde el Gobierno estamos desplegando una política turística muy ambiciosa para modernizar nuestro modelo turístico que ya está teniendo sus resultados en términos de calidad".

# Cabify lanza un nuevo plan para sumar taxistas con mejores comisiones

La plataforma española establece cuatro categorías para dividir a los taxistas que colaboran con la compañía en función de su desempeño. El objetivo es premiar a través del número de viajes al mes que realicen con la aplicación y sin perder de vista la valoración de los usuarios.

elEconomista.es.



Taxis libres en Madrid. EFE

**C**abify ha evolucionado su propuesta para los taxistas que quieran trabajar en la plataforma. El nuevo esquema de trabajo permite que aquellos que tengan un mejor desempeño ganen más. La compañía española ha lanzado para esta tarea una nueva oferta en el mercado de todas las plataformas en España, con unas condiciones que duplican en beneficios a la competencia.

El nuevo sistema ha entrado en funcionamiento a partir de este mes de marzo, cuando los taxistas han empezado a contar con una comisión del 5%, la tarifa más competitiva del mercado.

La plataforma española ha establecido cuatro categorías (*Bronce, Plata, Oro y Platino*), donde se agrupará a los taxistas que colaboran con la compañía en función de su desempeño. De esta manera, en función del número de viajes al mes que realicen con la aplicación y de la valoración de los usuarios, estos taxistas se situarán cada mes en una de estas cuatro categorías.

Dicho de otro modo, si un taxi decide colaborar de manera más habitual con Cabify, se situará en una de las categorías con mejores condiciones, *Oro* y *Platino*. En estos casos, las comisiones que percibirá Cabify son del 7% y del 5%, respectivamente. Por el contrario, si el taxista decide colaborar de forma más esporádica, se situará en las categorías *Plata* o *Bronce*, con comisiones del 10% y del 15%, respectivamente. Los taxistas que empezaron a colaborar con Cabify en febrero mantuvieron la oferta de 0% de comisión durante los dos primeros meses.

### Premiar a los mejores colaboradores

A pesar de que todos los taxistas colaboradores han realizado viajes a través de la *app*, existen diferencias significativas entre ellos. En este sentido, cabe destacar que el *top 10* de los taxistas que más viajes han realizado han ingresado de media más de 42.000 euros en 2022, lo que supone un ingreso extra por colaborar con Cabify de 3.500 euros mensuales, añadidos a su facturación a mano alzada o viajes en paradas habilitadas. Estos taxistas han lle-



Cúmulo de taxis en Madrid. Óscar Cañas / Europa Press

gado incluso a superar los 5.000 euros en determinados meses del año.

En el otro lado, no obstante, hay taxistas que colaboran con Cabify que han realizado menos de cinco viajes al mes, ya que cada uno de ellos decide sus horas de conexión con la plataforma. En este sentido, los ingresos de cada taxi a través de Cabify dependen del volumen de conexión y aceptación de viajes de manera directa: a mayor número de horas conectado y viajes aceptados, mayor volumen de ingresos.

Desde la plataforma española explican que cada conductor podrá seguir sus avances en cualquier momento únicamente abriendo la *app* y viendo en qué punto se encuentra para llegar al siguiente nivel.

#### Ciudades disponibles

Desde mediados de julio de 2019, Cabify anunció que integraba el taxi en su aplicación para ofrecer este servicio a sus usuarios. Desde entonces, la *app* española ha ido abriendo progresivamente este servicio en diferentes ciudades, y actualmente lo ofrece en cinco mercados distintos.

Se trata de plazas como A Coruña, Alicante, Madrid, Santander y Valencia, si bien la mayor parte de los taxistas colaboradores se sitúan, por el momento, en la capital española. Es de destacar que, de los taxistas que colaboran con Cabify, la mayoría cuenta con un perfil de flota sostenible: el 83% de ellos

cuentan con etiqueta ECO o Cero y el 17% dispone de un distintivo 'C'.

No hay taxis registrados en la *app* de Cabify que cuenten con otro tipo de etiqueta.

La plataforma española mantiene todas las ventajas que ofrecía hasta ahora a los taxistas colaboradores, que se suman al valor añadido que ofrece la propia *app* en materia de seguridad.

# 5%-15%

Horquilla para los taxistas que utilizan Cabify y que se fija en función del uso de la aplicación

En este sentido, los viajes están localizados a tiempo real y todos los pasajeros están identificados. Además, los taxistas pueden elegir si quieren aceptar viajes a través de la *app* en efectivo o únicamente con pago electrónico, en función de sus preferencias.

La oferta de Cabify a los taxistas colaboradores incluye completa libertad para conectarse con la *app* en el horario que considere el profesional, pago semanal de la facturación y bonus de bienvenida o por recomendar a otros compañeros que se sumen a la *app*.



**Emilio Domínguez del Valle**  
Abogado, experto en movilidad y transportes.

## Adiós a la precontratación en las VTC. Una victoria para los usuarios

**S**i leyéramos que algunos gobiernos autonómicos como los de Cataluña, Baleares, Galicia, Valencia y el País Vasco, han promulgado normas que impiden hacer y enviar fotos con el móvil y que resulta obligatorio acudir a revelar las fotos a una tienda para poder enseñárselas a amigos y familiares, así como que esta medida se aprueba para "proteger" a los fotógrafos profesionales y tiendas de fotografía, seguramente habría una abrumadora mayoría de gente a quienes les parecería una locura y un retraso inasumible ¿no?

Aunque siempre saldrían protestando presuntos afectados que incluso apoyarían tal disparate por intereses espurios, la mayor locura sería comprobar que una medida así calase y se llegara a aprobar por políticos y gobernantes de todos los colores ¿verdad? Además del sentido común, ¿dónde quedarían los derechos de los usuarios a beneficiarse de un hito tecnológico como es la fotografía digital e instantánea? Y lo que es peor, ¿Por qué han sido pisoteados por sus gobernantes para "proteger" tecnologías caducas o a empresarios que en vez de adaptarse y competir en ese nuevo contexto prefieren imponer su voluntad por la fuerza en perjuicio del conjunto de la sociedad?

La mayoría de las personas esperarían que en última instancia la Justicia tomase cartas en el asunto y permitiera que las cosas progresen ¿no? Vale, eso no ha ocurrido. Pero esto otro, sí. Veamos.

El Tribunal Supremo acaba de anular por ilegal la norma vasca que obligaba a que los servicios de arrendamiento con conductor (VTC) tuvieran que ser contratados con una antelación mínima de 30 minutos antes de prestarse. También ha tumbado la prohibición de geolocalización de esos vehículos en el móvil previa a su contratación, al no ser compatible con el derecho a la libertad de empresa, ni superar el canon de necesidad, adecuación y proporcionalidad exigido por la ley sobre unidad de mercado.

Esta medida, es decir, tener que esperar obligatoriamente media hora a iniciar un servicio aunque el vehículo que tiene que recoger te esté a un minuto de tu ubicación, no es una noticia de "elmundotoday.com", sino que se había aprobado bá-



sicamente para "proteger" a los taxistas de la competencia de los vehículos de arrendamiento con conductor, y aún sigue vigente con rango de ley en otras autonomías -como Galicia o Cataluña- en perjuicio de todos los usuarios de transportes, lo que impide al Supremo anularla allí, pues sólo el Tribunal Constitucional puede suprimir preceptos de este estilo cuando residen en leyes, en vez de en decretos u otras normas de menor jerarquía, donde puede intervenir la jurisdicción ordinaria.

Es decir, sigue habiendo usuarios de segunda maltratados por sus gobernantes y la iniquidad se perpetúa. Asimismo, esto produce un impacto económico negativo e indemnizable para las empresas de VTC, que resulta también sangrante para el ciudadano.

Para el Supremo, el detalle jurídico se ha centrado en determinar si aquellas restricciones responden al interés general y cumplen con los tres requisitos impuestos por la jurisprudencia (idoneidad, necesidad y proporcionalidad). Asunto que despeja la sentencia y ha sido tratado suficientemente en otros muchos artículos estas últimas semanas. El análisis de legalidad ha sido tajante, como antes lo fue en igual sentido el del Tribunal Superior de Justicia vasco, aunque el Eusko Jauriaritza no asumió tal dosis de racionalidad y lo recurrió junto con los taxistas; lo que inclina a pensar que la restricción a la libertad del denostado usuario era más dogmática e interesada que pertinente.



■  
**Aún hay usuarios de segunda maltratados por sus gobernantes, perjudicando además a las empresas de VTC**  
 ■

Por eso, en este caso, especialmente quiero poner el foco en los grandes olvidados y maltratados en toda esta batalla entre taxistas y servicios de VTC, que son precisamente los usuarios de los servicios de movilidad. Y recordar que la desconsideración y vulneración de derechos la comete el gobernante y la sufre el usuario, antes incluso que los empresarios de arrendamiento con conductor o, en su distorsionada versión de la realidad, las asociaciones más radicales de taxistas que impulsaron estas normas en perjuicio de todos los usuarios.

Porque los usuarios ahora lo son de un taxi, a media mañana de una VTC, en un rato del metro, luego del autobús, más tarde quizá incluso tomen una bici, un tren, o qué se yo, hasta van en moto, en patín, a pie o en avión ¡En lo que quieran! Es decir, los usuarios no son siervos de ninguna modalidad de transporte y no hay derecho a impedirles que tomen otras. Como mucho incentivarlos para que tomen las más sostenibles, pero nada más. Los usuarios, todos nosotros (*"we are the people"*), somos soberanos, libres, y tenemos además el derecho a la libre elección de modo de transporte reconocida en la ley sectorial: ("En el marco del principio de unidad de mercado, los poderes públicos buscarán la armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, tenderán a evitar situaciones de competencia desleal, y protegerán el derecho de libre elección del usuario, y la libertad de gestión empresarial, que únicamente podrán ser limitadas por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios").

Algunos gobiernos autonómicos, contumaces, se empeñan en que la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor y la actividad del taxi responden a necesidades distintas, cuando la necesidad del usuario es la misma: ir de un sitio a otro en coche ajeno.

Que las regulaciones de ambas modalidades sean tan dispares a día de hoy es solo un "accidente" del legislador y no una actuación lógica, cuando nos encontramos ante un mismo mercado, donde lo lógico es aplicar las mismas reglas y que se establezcan en beneficio del usuario, del ciudadano en suma. Nunca más deberían ser utilizadas para perjudicar a los usuarios, ni para el mantenimiento de intereses gremiales que además se fundan en mermar la inversión, el desarrollo tecnológico y, en definitiva, la modernización de los servicios de movilidad.

# Vueling y WheelTug se unen y reducen emisiones en pista

Este sistema permite que los aviones en pista sean propulsados por un motor eléctrico, algo que hasta ahora se ha llevado a cabo con motores de combustión.

elEconomista.es. Fotos: Vueling

En el camino hacia la sostenibilidad, cada sector cuenta con sus peculiaridades y cada mejora puede suponer un gran avance hacia la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. En este sentido, Vueling, compañía perteneciente al grupo IAG, ha firmado una alianza con WheelTug, empresa responsable del desarrollo del sistema homónimo WheelTug de propulsión eléctrica de aeronaves. El motivo de esta alianza es la instalación de este dispositivo de última generación en los aviones de la compañía *low cost*, avanzando así en el futuro de la aviación.

Este innovador sistema permite que los aviones se muevan en tierra con la propulsión de un motor eléctrico, sin necesidad de encender los motores



Tren de aterrizaje con sistema eléctrico.

# Movilidad y Transporte

elEconomista.es

de reacción, como hacen actualmente durante las maniobras de rodaje, en las que el avión se mueve desde la puerta de embarque hasta la pista antes del despegue, y regresa a la terminal tras el aterrizaje. De este modo, es posible reducir el consumo de carburante, así como mitigar el ruido de forma significativa.

“El compromiso de Vueling con la sostenibilidad es rotundo y, como parte del grupo IAG, nos hemos comprometido a alcanzar las emisiones netas cero de CO2 en 2050. Alianzas como la que anunciamos hoy con WheelTug se alinean completamente con nuestra línea de trabajo de optimizar la eficiencia de nuestras operaciones, y nos permite seguir avanzando en nuestros objetivos tanto a corto como a largo plazo”, explica Oliver Iffert, Chief Operations Officer de Vueling.

A nivel técnico, el sistema WheelTug se compone de un motor eléctrico adaptado a la rueda del morro y alimentado por la unidad de potencia auxiliar. El dispositivo, que permite reducir la dependencia de los tractores de *push-back* tradicionales, facilitará la reanudación de las operaciones tras interrupciones debidas a factores externos como condiciones meteorológicas adversas, y agilizará la

## WheelTug ha firmado cartas de intención con dos docenas de aerolíneas en todo el mundo

recolocación de los aviones en las bases, permitiendo mejorar la predictibilidad de las operaciones en tierra.

Vueling y WheelTug trabajarán conjuntamente para introducir este dispositivo, que contribuirá a alcanzar los objetivos de la aerolínea en clave de sostenibilidad, apostando por soluciones innovadoras y que tendrán impacto directo en los retos de la compañía en esta área.

### Otros acuerdos

WheelTug ha firmado cartas de intención con dos docenas de aerolíneas en los cinco continentes que ya han asegurado entregas para más de 2.000 sistemas WheelTug. Una de las operaciones más importantes que ha puesto en marcha es que WheelTug PLC y el aeropuerto de Düsseldorf, en Alemania, han firmado un Memorando de Entendimiento (MoU) sobre la realización de un estudio de viabilidad. El objetivo es evaluar la preparación del aeropuerto para los procedimientos de aterrizaje electrónico e identificar brechas tecnológicas, de seguridad, procesos y las medidas de mitigación correspondientes que permitirán al aeropuerto aprovechar al máximo los beneficios de este sistema.



Ala de un avión en vuelo.

## UN DÍA EN...



**E**n un momento en el que el transporte crece al calor del *ecommerce* y sirve a los grandes grupos de una palanca de crecimiento, todavía hay empresas independientes que tratan de hacerse hueco. Es el caso de Sending, impulsada por Juan Pablo Lázaro desde 2009. Lázaro, quien ya se adentró en la industria en 1987 con la constitución de ASM Transporte Urgente (hoy GLS), dejó el mundo del asociacionismo (presidente de la Confederación Empresarial de Madrid-CEOE durante varios años) para centrarse en su segunda aventura empresarial, en la que ya acumula más de diez años en la primera línea ejecutiva de la empresa.

Con una red de distribución y transporte que le permite gestionar en España, Andorra y Portugal los envíos procedentes de Europa y de la Península Ibérica, Sending se ha alzado como una de las compañías más relevantes y al mismo tiempo una *rara avis*, a la vista de que es la única compañía que actualmente no pertenece a ningún gran grupo público o privado.

La empresa continúa con una dinámica de crecimiento emprendida desde hace años. El 2022 lo cerró con unas ventas de aproximadamente 70 millones de euros, según explica Lázaro a *elEconomista Movilidad y Transporte*. La compañía ha si-

### *Sending prevé crecer un 22% en 2023 entre los grandes grupos del transporte*

‘elEconomista Movilidad y Transporte’ se traslada hasta la sede central de Sending, en Madrid, desde donde se reparten todos los días cerca de 150.000 envíos diarios a farmacias, clínicas o grupos textiles.

Por Cristian Reche.  
Fotos: Sending

do identificada desde hace años como uno de los operadores del segmento CEP (*courier, express and parcel services*) para la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia (CNMC) y tiene en mente seguir expandiendo su huella durante los próximos años. Para este

2023 la previsión es situarse en la cota de los 86 millones, es decir, crecer en torno a un 22% respecto al año anterior.

La evolución de Sending se visualiza en el crecimiento de sus rutas y flota de vehículos. Si en 2009, año de su nacimiento, la empresa daba sus primeros pasos con 52 rutas terrestres regionales o nacionales, hoy ese número se ha multiplicado por más de cinco (345 rutas de vehículos ligeros y pesados). El crecimiento de la flota también ha sido exponencial, hasta doblarse tras sus diez primeros años de vida. El número actual de vehículos es de 1.510 vehículos.

Pese a ello, el presidente ejecutivo de la compañía española, accionista único de la empresa, pone en valor que crecer no es la única meta de la compañía, pues no debe dejar de lado la rentabilidad. “Tenemos un resultado de explotación de en torno al 8% de las ventas y los beneficios de cada año se revierten en la compañía, no hay reparto de dividendos”, explica el presidente de la compañía.



A la derecha, una de las plataformas de clasificación de Sending, que este año prevé nuevas inversiones para automatizar pedidos.

El empresario también huye de las dinámicas de crecimiento a toda costa, con el consiguiente endeudamiento elevado que comporta y sus peligros, sobre todo en el contexto actual de encarecimiento de tipos. En este sentido, Lázaro explica que la estructura patrimonial de Sending está muy saneada, únicamente con deuda bancaria y con un ratio de apalancamiento bajo.

La actividad de Sending se concentra principalmente en el transporte urgente. Sus áreas principales de actuación, donde cuenta con el grueso de clientes, son el mercado de las ópticas, las clínicas dentales, ortopédicas y farmacias. El calzado y textil también supone gran parte de los esfuerzos de la compañía, con clientes como Calzedonia, Kiko Milano y H&M o la automoción, a través de servicios específicos para la entrega de piezas y repuestos a concesionarios con diversos plazos de entrega -día siguiente, mismo día y servicios dedicados- para optimizar los plazos de sus clientes.

Con nombres propios, otro de sus grandes clientes es Herbalife, que no dudó en entregar a la empresa

española su premio al mejor proveedor de transporte y logística a nivel mundial, al que también calificó como mejor *partner* logístico en EMEA (*Europe, Middle East, and Africa*).

### 'Boom' del 'ecommerce'

La otra gran palanca de crecimiento de Sending es el *ecommerce*. La empresa española está intergradada entre las plataformas líderes de comercio electrónico, como PrestaShop, Woo Commerce, Shopify o Magento. Curiosamente no figura en esta lista el gigante Amazon, por decisión personal del propio Lázaro.

Esta ventana de crecimiento para la compañía augura a empujar su resultado en los próximos años, a la vista de los datos del sector. El informe *European Ecommerce Report 2022*, elaborado por Ecommerce Europe y EuroEcommerce con la participación de Adigital, prevé que España cierre el año con una facturación estimada de 65.300 millones euros en compraventas, de los que a la venta *online* le corresponde el 17%.

La compañía, que moviliza en la actualidad 150.000 envíos diarios, trata de maximizar los ratios de entre-



Arriba a la derecha, Juan Pablo Lázaro, presidente de Sending, en los exteriores de la sede central de la compañía en Madrid.



ga en estos servicios y la gestión de fenómenos cada vez más crecientes como la logística inversa, en el que en la cadena de suministro se trasladan los materiales desde el punto de consumo hasta el fabricante u otros puntos de recogida.

La tercera pata de Sending es la logística. La compañía cuenta con más de 75.000 metros cuadrados para almacenaje. Una de sus grandes naves se ubica en San Fernando de Henares, en pleno Corredor de Henares, desde donde da servicio a todo tipo de clientes para tener lista la mercancía en el momento preciso. La compañía suma un total de 14 plataformas para el intercambio de mercancías.

Esta nave cuenta con un sistema *pick to light* de última generación que le permite realizar las tareas de almacenaje. La ubicación de esta plataforma es estratégica, al situarse cerca de la A-2 que conecta Madrid con Zaragoza y Barcelona y al contar con conexión directa por la M-50 con el resto de carreteras nacionales. También goza de una buena conexión con el aeropuerto de Madrid-Barajas.

Pese a la enorme presencia física que conlleva una empresa de transporte y logística, Lázaro defiende la etiqueta de Sending como empresa con un fuerte componente tecnológico, gracias a, entre otras cosas, las fuertes inversiones en los sistemas de clasificación de paquetes, capaces de clasificar 8.000 paquete por hora. El uso de la tecnología tiene una gran incidencia en otras tareas como el seguimiento, la trazabilidad de los envíos y, sobre todo, el uso eficiente de la enorme cantidad de datos que genera su negocio.

Sobre la fiebre que está viviendo el sector del transporte, con fusiones y adquisiciones que empujan hacia la consolidación en torno a pocos *players*, Lázaro bromea. "Me llegan ofertas cada dos meses", contesta a preguntas de *elEconomista*. Como prueba de este apetito inversor está la reciente adquisición de Envalia por parte de Ontime o El Mosca por parte de Logista. Pese a no tener un relevo generacional aparente, Lázaro tiene en mente seguir ejecutando su plan de negocio en un sector donde cree que todavía tiene espacio para crecer.

EcoEtruxure™  
Innovation At Every Level

Innovation is in the

AIR



Azienda Milanese decarbonizza su infrastruttura  
elettrica para su flota de 1200 autobuses eléctricos  
con la innovadora tecnologia de **media tensión sin SF<sub>6</sub>**

Descubre la apuesta de Milán por SM AirSeT para una infraestructura  
de carga de su flota de autobuses sostenible.



[se.com/es](https://se.com/es)

©2022 Schneider Electric. Todos los derechos reservados. Todas las marcas registradas  
son propiedad de Schneider Electric SAS o sus compañías afiliadas.

Life Is On

Schneider  
Electric

# Trasplantes de órganos, la logística que salva vidas

España se sitúa como uno de los países punteros en trasplantes de órganos gracias, en parte, a la estudiada red logística que trabaja en conjunto integrando transportes.

Juan Díaz. Fotos: iStock

España es uno de los mayores referentes mundiales en lo que a trasplante de órganos se refiere. En el país se han realizado en 2022 hasta 5.383 trasplantes de órganos, algo que solo es posible gracias a un engranaje perfectamente estructurado que permite que cuando una persona fallece y el centro médico cuenta con el consentimiento para utilizar ese órgano para alguien que lo necesita, la maquinaria se pone en marcha. El resultado: en horas se realiza el traslado y se lleva a cabo la implantación del órgano donado en el paciente receptor. Un protocolo fundamental teniendo en cuenta que los órganos tienen un tiempo de isquemia (falta de suministro de sangre) limitado para que se puedan trasplantar.



Órgano en una nevera para trasplantar a las puertas del hospital.



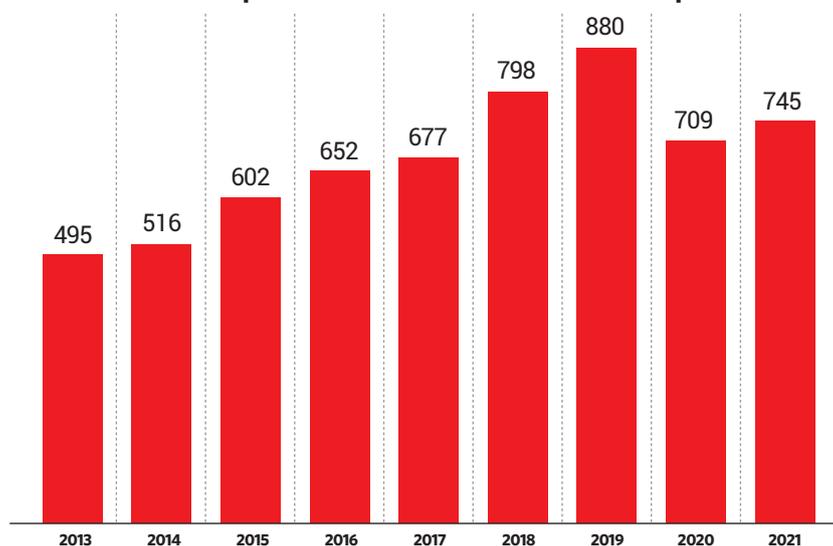
Equipo médico trasladando una nevera en una ambulancia.

Una vez el donante fallece en el hospital, la Organización Nacional de Trasplantes realiza la asignación atendiendo en primer lugar a unos criterios clínicos o geográficos. "Nosotros como coordinadores lo que hacemos es recibir esta información del potencial donante, analizar las pruebas clínicas e instrumentales que nos proporcionan de ese donante y procedemos a la asignación de órganos", explica Rocío Vega, enfermera de la organización nacional de trasplantes en una entrevista con *elEconomista Movilidad y Transportes*.

Un aspecto muy importante a tener en cuenta para entender la importancia de la logística para llevar a cabo el trasplante de los órganos es que no en todos los centros de España existen programa de trasplantes. Por lo tanto, la ONT es la encargada de distribuirlos atendiendo a criterios clínicos y geográficos. Solo en el caso de que exista una urgencia cero, es decir, un paciente en lista de espera con alta prioridad, se hace una asignación directa al paciente, sí no los órganos se reparten por los diferentes hospitales españoles.

Para que los trasplantes que no se realizan en el mismo centro donde se encuentra el donante puedan llevarse a cabo, se cuenta con la delimitación del territorio en zonas de actuación junto a un protocolo y medios de transporte que hacen viable que el órgano llegue a tiempo de ser trasplantado antes de que se supere el tiempo de isquemia. Dicho tiempo de isquemia empieza a contar cuando se corta el riego sanguíneo del donante y termina cuando ese órgano tras-

## Número de operativos aéreos de trasplante



Fuente: Organización Nacional de Trasplantes.

elEconomista

plantado vuelve a recibir sangre. Es importante señalar que la mayoría de las ocasiones también es necesario que el equipo que va a realizar el trasplante viaje al hospital, donde se encuentra el donante para realizar la extracción del órgano que implantarán al receptor. Dicho traslado se puede llevar a cabo en ambulancia -en el caso de que sean trayectos cortos en la misma ciudad- o en coche entre dos ciudades, siempre y cuando haya seguridad de que el órgano puede llegar en buenas condiciones. Lo que entraña mayor dificultad es el traslado con medios aéreos.

# Movilidad y Transporte

elEconomista.es

## Medios aéreos

El traslado de órganos mediante la utilización de medios aéreos es uno de los pilares fundamentales de la eficacia del Sistema Nacional de Trasplantes. A día de hoy, los medios aéreos de los que se dispone son pequeños aviones de 6 o 8 plazas provenientes de empresas privadas que prestan sus servicios para este fin. "Desde la oficina de la Organización Nacional de Trasplantes, nosotros nos encargamos en cada operativo de contactar con diferentes empresas para ver qué disponibilidad tiene de medios aéreos para hacer ese traslado", apunta Rocío Vega.

En algunas comunidades, las compañías aéreas encargadas de dar este servicio son asignadas mediante concurso público, aunque la dependencia de vehículos aéreos privados puede generar incertidumbre, ya que no existe total seguridad de que haya disponibilidad hoy en el momento que se necesite, sobre todo en comunidades que no disponen de convenio, es muy raro que un órgano se pierda por esta cuestión.

"Si en algún momento nos hemos encontrado con esa situación compleja de no disponer de medio de transporte, lo que hemos hecho ha sido retrasar lo máximo posible la extracción, pero es algo que no se suele dar", aclaran desde la ONT. Otro aspecto a tener en cuenta en este proceso logístico es que hay ocasiones que la Organización Nacional de Trasplantes tiene que solicitar que no cierren determinados aeropuertos. La alternativa es avisar al aeropuerto más cercano en el caso de que no dispongan de controlador. Una cifra que pone de manifies-

to la importancia del buen funcionamiento del traslado por aire actualmente es en el número de vuelos realizados para esta misión: en el año 2022, último con cifras disponibles, se realizaron 745 vuelos con órganos para trasplantar.

Por otro lado, también se encuentra el traslado del paciente que en ocasiones se encuentra en otra comunidad distinta a la del hospital en la que debe ser intervenido. En este caso, se pone en marcha un protocolo similar al anterior, en el cual el paciente previamente ha hablado con el hospital, para llegado el momento del trasplante como realizar ese traslado que a no ser que sea mediante coche paga la comunidad correspondiente. El citado traslado se puede realizar mediante coche, tren, o avión. "A veces hemos tenido que recurrir incluso al ejército como último recurso. Aquí todo el mundo colabora", declara Belén Estebáñez, coordinadora médica de trasplantes del Hospital Universitario la Paz.

La tecnología se abre camino también en este ámbito. NTT Data, la antigua Éveris, está desarrollando un proyecto de traslado de órganos y medicamentos junto con el hospital de la paz mediante el uso de drones. Según asegura Enrique Sánchez, responsable de la división de soluciones aéreas no tripuladas de NTT Data, "en los próximos años el rol de los drones para optimizar toda la parte del transporte va a ser fundamental". Esta idea es acogida con menos optimismo por la ONT, que piensa que queda todavía mucho recorrido. Desde el Hospital La Paz sí consideran que esta tecnología puede ayudar, ya que con ello se puede acceder a lugares más complicados y ganar tiempo.



# elEconomista.es

Diario líder en información económica en español

## Fin de semana perfecto

*Del lat. Finis - Del lat. tardío septimāna - Del lat. perfectio, -ōnis.*

1. Dícese de los días sin despertador, huele a café recién hecho y tu ejemplar de **elEconomista.es** espera sobre el sofá.
2. m. Sinónimo de recibir el periódico **elEconomista.es** cada mañana de sábado, a domicilio.



**58€**  
al año  
antes 114,40€

## OFERTA 50% DTO.

Sábados **Naranjas**

Suscripción anual a la edición impresa del fin de semana

Acceso ilimitado a la edición diaria en PDF

Entrega todos los sábados a domicilio

Quiosco gratuito de revistas y especiales



Suscríbete ahora en [www.eleconomista.es/suscripciones/](http://www.eleconomista.es/suscripciones/) o en el **91 138 33 86**

Promoción válida hasta el 30 de marzo de 2023

## ENRIC OCHOA

CPO de Tuklo



### La plataforma logística Tuklo se alía con Boyacá en el reparto de publicaciones

'elEconomista Movilidad y Transporte' ha hablado con Enric Ochoa, CPO y uno de los socios fundadores de Tuklo para que nos desgrane todo sobre esta solución tecnológica orientada a la gestión integral de la logística. La empresa da sus primeros pasos y cuenta qué perspectivas de futuro tienen.

Por Juan Díaz. Fotos: Tuklo

En un contexto en el que la operativa del sector logístico en la mayoría de las ocasiones se encuentra fragmentada, algunas empresas apuestan por aunar toda la cadena de valor de una entrega en una solución tecnológica. Este es el caso de Tuklo. Esta plataforma SaaS con vocación internacional se ha convertido, tras su lanzamiento, en un SPOC (punto de contacto único) entre los *retailers*, transportistas y destinatarios, simplificando todo el proceso.

Una solución global y la única necesaria para abarcar la gestión de todas las operaciones logísticas desde que se realiza la compra hasta que lo recibe el cliente, incluyendo las devoluciones y post venta y que con su optimización de rutas genera un ahorro de combustible a los transportistas de aproximadamente un 30%. "Tuklo ofrece una tecnología probada y capacitada para gestionar, simultáneamente, más de 60.000 expediciones por día y ha superado pruebas de estrés de 1 millón de entregas diarias", según aseguran desde la compañía.

Esta solución no acaba con la entrega, sino que proporciona o abarca la gestión de todas las operaciones logísticas, desde la venta hasta que el cliente lo recibe: devoluciones y post venta, gestión en el almacén, RRHH (fichajes, control horario, reclutamiento), flota, finanzas, compras, facturación, atención al cliente, automatización de procesos, entre otras tareas.

Otra ventaja con la que cuenta esta solución tecnológica es que es muy rápida de implantar. "Nos integramos con cualquier tipo de cliente con los sistemas que ya tenga. Tuklo puede ser un complemento de valor a otras tecnologías de otras compañías", declara Enric Ochoa, CPO y uno de los fundadores de Tuklo, en una entrevista para el *elEconomista Movilidad y Transporte*. Ochoa asegura también que han comprobado que gracias a esta tecnología el éxito de las entregas asciende a un 96%.

Entre sus principales clientes se encuentra Boyacá, compañía de transporte especializada en el reparto de publicaciones editoriales como periódicos o revistas, que abrirá una nueva línea de negocio apoyados en Tuklo, según asegura Enric Ochoa. Por otro lado, también han llegado a un acuerdo con Acerca en Zaragoza para así fomentar el comercio local de la ciudad maña.

Con apenas un año de vida, la compañía tiene un nivel de ventas que se sitúa en torno a 60.000 euros mensuales. "Nuestra intención ahora es duplicar la facturación a un año vista", adelanta el jefe de producto de Tuklo. Por otro lado, la compañía está intentando implantarse en Sudamérica con gente local y aunque están empezando confían en que funcione.