

Revista mensual | 13 de abril de 2022 | N°107

Transporte y Movilidad

eEconomista.es

APOYO AL TRANSPORTE HASTA JUNIO, PERO ¿CUÁNDO LLEGUE EL VERANO?

El Gobierno ayuda al transporte por el aumento
del precio del combustible por tres meses

AÉREO

**LAS AEROLÍNEAS
REMONTAN EL VUELO
EN SEMANA SANTA**



Transporte y Movilidad

elEconomista.es



Actualidad | P6

El transporte recibe ayudas hasta junio y queda el verano en el aire

El Gobierno ha acordado por la guerra de Ucrania y el aumento del precio de combustible, una serie de ayudas y subvenciones al transporte de mercancías y pasajeros.



Aéreo | P18

Las aerolíneas recuperan tráfico en Semana Santa y ante el verano

El tráfico aéreo remonta el vuelo en Semana Santa y se aproxima en verano al 2019.

Ferrocarril | P22

Ayudas a las mercancías y olvido de los viajeros

Se apoya al tráfico ferroviario de mercancías con una ayuda de 1.500 euros por locomotora diésel, pero hay olvido hacia el coste eléctrico del tráfico de pasajeros.

Entrevista | P14

Jair Roig, general manager de Finnair para el Sur de Europa

"Reorganizamos rutas este verano con mayor conectividad en América y nuevo destino en Asia".



Marítimo y portuario | P10

El precio de los fletes cae un 4% en el primer trimestre del año

El coste del transporte de contenedores ha caído hasta marzo, aunque no se espera que esta bajada se mantenga en el tiempo.



Logística | P26

La intralogística busca fórmulas para mejorar la eficacia

La cadena de suministros se resiente ante la situación actual por la pandemia y la guerra en Ucrania, y busca nuevas formas de actuar.

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 Directora de elEconomista Transporte: Lucía Gómez

Diseño: Pedro Vicente y Alba Cárdenas Fotografía: Pepo García Infografía: Clemente Ortega Tratamiento de imagen: Dani Arroyo Redacción: Felipe Alonso



Solución tras la presión... ¿Y a largo plazo?

El sector del transporte de mercancías por carretera consiguió, tras una nueva amenaza de paro, medidas para paliar el alza de costes que están sufriendo las compañías en los últimos meses. Una rebaja de 20 céntimos por litro de combustible y una ayuda directa dotada con hasta 450 millones de euros. Lo mismo ocurrió en diciembre, las medidas llegaron con la amenaza de paralización de la actividad. Entonces se aprobó un Real Decreto-ley con nuevas normas sobre la carga y descarga de camiones y la posibilidad de trasladar costes a los cargadores. También se hizo frente a una situación similar hace poco más de un año, cuando José Luis Ábalos se vio obligado a actuar ante la presión de las empresas del sector.

Tres ocasiones en los últimos meses en los que el Gobierno ha respondido ante la presión. ¿Las medidas solo llegan cuando la situación es desesperada? ¿Qué pasa entonces con los problemas que se han enquistado y que necesitan una solución a largo plazo y no un nuevo parche temporal? El sector ha hecho, en numerosas ocasiones, una evaluación y un diagnóstico sobre las dificultades a las que se enfrenta en su día a día. También se han propuesto medidas y sugerido actuaciones para tratar de poner freno a estas situaciones y lograr la sostenibilidad de la actividad -tanto a nivel medioambiental como económico- sin conseguir una solución clara para hacerles frente de forma inequívoca. Por ahora, estas propuestas no se han materializado.

Ganar tamaño es clave para la pervivencia del sector. Y esta situación es especialmente grave en el segmento de mercancías, pero también afecta al de pasajeros. En el lado de los camiones, más de la mitad de las licencias corresponden a autónomos y una parte muy relevante de ellas a empresas con menos de una decena de trabajadores. Esta atomización merma, según señala el informe del Think Tank de Movilidad elaborado por GAD3, la capacidad de negociación del sector frente a las presiones de los diferentes agentes de la cadena de suministro. Es por ello que un aumento del tamaño de las empresas es clave para poder hacer frente a problemas claves para su supervivencia.

Las Administraciones públicas, a todos los niveles, deben poner solución a estos problemas con actuaciones a largo plazo, sin esperar a que la situación vuelva a enquistarse de nuevo. Las medidas que se han aprobado recientemente tienen una vigencia, por ahora, de tres meses, lo que puede llevar a la casilla de salida al sector a las puertas de la temporada estival. La inflación y la situación geopolítica ha puesto en jaque, de nuevo, a todo el sector, pero la Ley de Movilidad, una vez que en su proceso de tramitación tenga en consideración las aportaciones de los diferentes actores, puede ser el revulsivo que necesitan para comenzar a solucionar esta situación.

■
La Ley de Movilidad con las contribuciones de los agentes del sector puede ser el punto de partida para una solución
 ■

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

14

Transporte de viajeros durante el mes de febrero

El Instituto Nacional de Estadística (INE) publica el movimiento de pasajeros en los distintos transportes públicos durante el mes de febrero.



20

Comportamiento compañías aéreas de bajo coste en España

Se publica el tráfico de las compañías de *low cost* en España durante el mes de marzo y su evolución durante el primer trimestre del año.

28

Tráfico de mercancías en los Puertos españoles

El ente público Puertos del Estado, publica el tráfico de mercancías registrado durante el mes de febrero y su acumulado anual, comparado con el año anterior.

06

Capacidades aéreas para el verano 2022

Turespaña publica la previsión de plazas ofertadas por las compañías internacionales que vuelan desde los principales mercados emisores hacia España, correspondientes al periodo mayo-julio.

07

Situación de los aeropuertos españoles en mayo

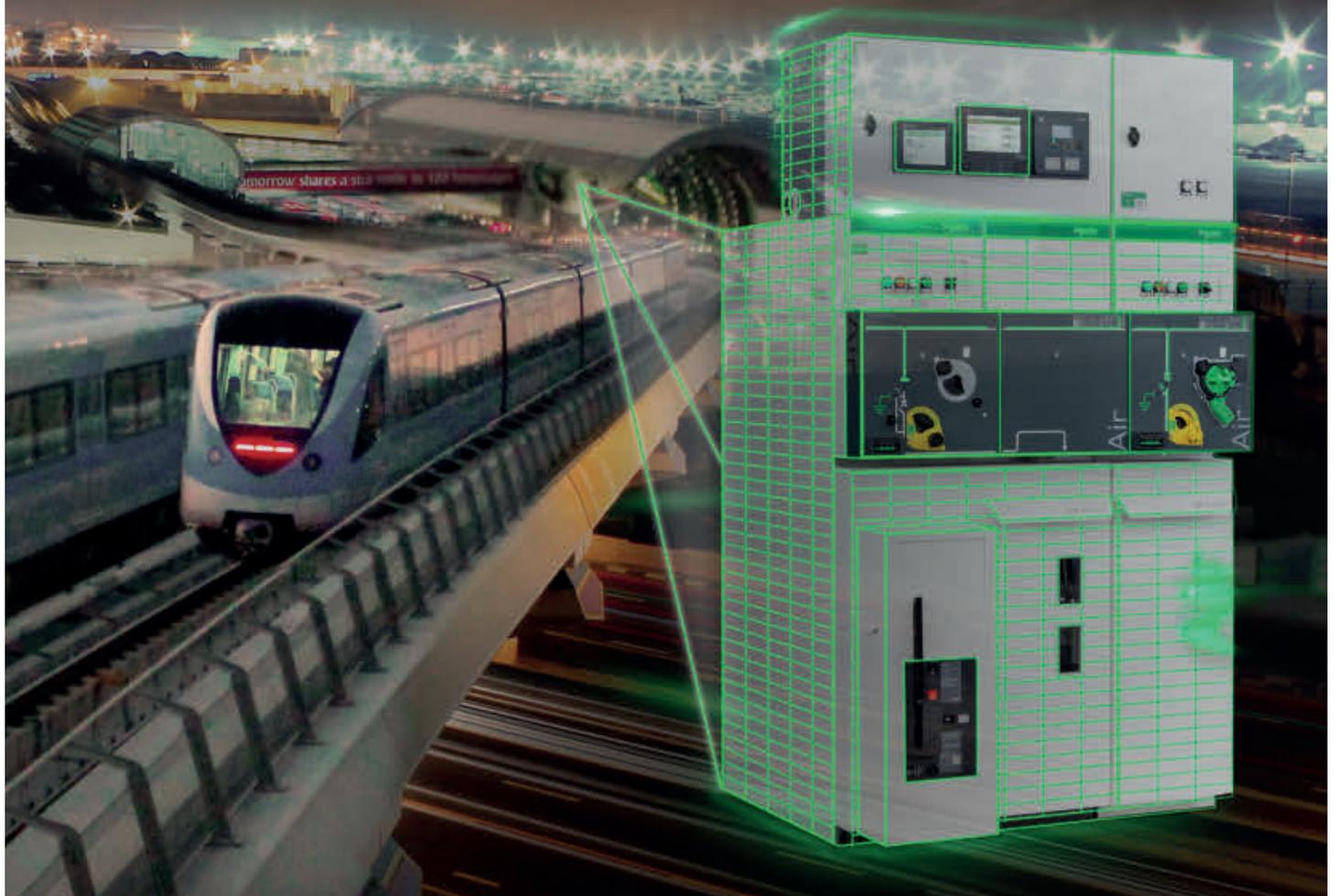
Aena informa de cual ha sido la situación registrada en los aeropuertos de la red española que gestiona durante el mes de abril, así como del acumulado anual.



Abril

EcoEtruxure™
Innovation At Every Level

Innovation is in the
AIR



El aire es la mejor alternativa al gas SF₆
en nuestras celdas de **media tensión SM AirSeT**.

Conoce como la sostenibilidad y la digitalización contribuyen a reducir
la huella de carbono en infraestructuras robustas, eficientes y sostenibles.

#CuálEsTuGranIdea

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



El Gobierno intenta paliar el incremento del precio del combustible con ayudas directas y subvenciones. David García

El transporte recibirá ayudas hasta junio pero el verano se queda en el aire

La situación derivada de la guerra en Ucrania ha generado consecuencias en todos los órdenes, y en especial en el aumento del precio de los combustibles, tanto de los carburantes, como de la energía eléctrica, que está poniendo en riesgo a numerosas empresas del transporte de mercancías y pasajeros

Felipe Alonso.

La situación bélica en Ucrania ha añadido nuevas consecuencias negativas en todos los órdenes económicos, agravando la situación que se venía registrando en la escalada de precios de los combustibles y energía eléctrica en Europa desde el último trimestre del año pasado. Esto ha obligado a aprobar medidas de ayuda para el sector del transporte que, por ahora, estarán vigentes hasta marzo pero dejan en el aire lo que pasará en

verano si la situación de alza de los precios persiste.

El 2021 ya se cerró con un alza tanto del gasóleo y gasolina, como de la electricidad, precios que en los primeros meses de este año han continuado su evolución al alza, situando el litro, de gasóleo, combustible más empleado por el transporte por carretera de mercancías y pasajeros, y en ciudad, por encima

Transporte y Movilidad

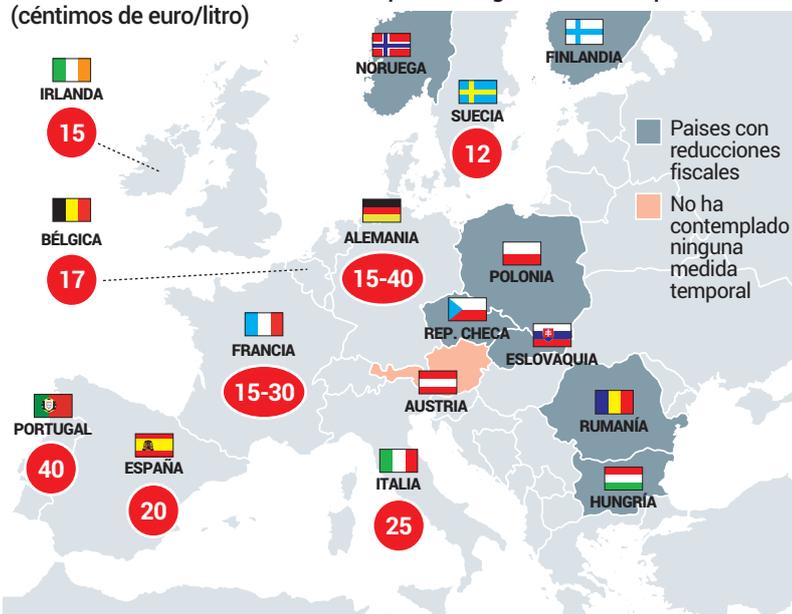
elEconomista.es

Evolución precios y medidas ante el conflicto en Ucrania

Evolución precio medio del gasóleo (céntimos de euro/litro)

MES	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022
Enero	115,61	124,09	109,69	138,76
Febrero	120,36	120,27	114,00	147,08
Marzo	122,85	111,28	118,38	183,70
Abril	124,47	101,83	118,18	-
Mayo	125,78	98,97	120,61	-
Junio	120,74	102,37	123,60	-
Julio	121,04	105,77	127,37	-
Agosto	120,40	106,03	126,45	-
Septiembre	121,51	103,91	122,22	-
Octubre	121,45	102,69	135,51	-
Noviembre	121,54	102,76	138,13	-
Diciembre	122,60	106,49	134,69	-
Media	121,55	107,21	124,46	163,30

Subvenciones ante el incremento del precio del gasóleo en Europa (céntimos de euro/litro)



Fuente: CETM, Petroleras y Ministerio Transición Ecológica y anuncios de los Gobiernos respectivos.

elEconomista

del 30%, superando, en algunos días, los 2 euros por litro, con un coste medio hasta marzo de 163,30 euros por litro. Y en el caso de la energía eléctrica, fundamental para el transporte del ferrocarril, se ha disparado por encima de los 284 euros por megavatio/hora, e incluso ha habido días, como por ejemplo el 8 de marzo que se llegó a un récord de 700 euros por megavatio/hora.

Ante la situación, y las reclamaciones por parte de los sectores del transporte en todos sus ámbitos, el Gobierno ha aprobado el Real Decreto Ley 6/2022 de 29 de marzo de aplicación de medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra de Ucrania, donde se contemplan diversas actuaciones, tanto económicas como sociales, con una especial dedicación a algunos de los elementos correspondientes al transporte terrestre y marítimo. Aunque las medidas aprobadas tan sólo contemplan el periodo abril-junio, dejando abierto el verano a la espera de acontecimientos en el conflicto bélico, lo que preocupa a las empresas de transporte que demandan soluciones a año completo.

En el ámbito del transporte y del aumento del precio del combustible (gasóleo y gas), el Gobierno apuesta por una subvención y ayudas directas, que superan 1.100 millones, lo que representa el 0,1% del PIB del país. Esta cantidad se reparte en 450 millones de ayuda directa para empresas del transporte por carretera de mercancías y pasajeros, y de 600 millones en bonificaciones al coste de combustible.

En el caso de las ayudas directas, se contemplan, por vehículo, 1.250 euros para los camiones, 950 para autobuses y autocares; 300 para taxis y VTC; y 500 para servicios sanitarios y furgonetas. El límite por empresa se sitúa en los 400.000 euros.

Y en lo que se refiere a las subvenciones por el precio del litro o kilo de combustible, se ha aprobado una rebaja de 20 céntimos, de los que 15 los soportará el presupuesto público, y 5 los operadores petrolíferos.

1.100

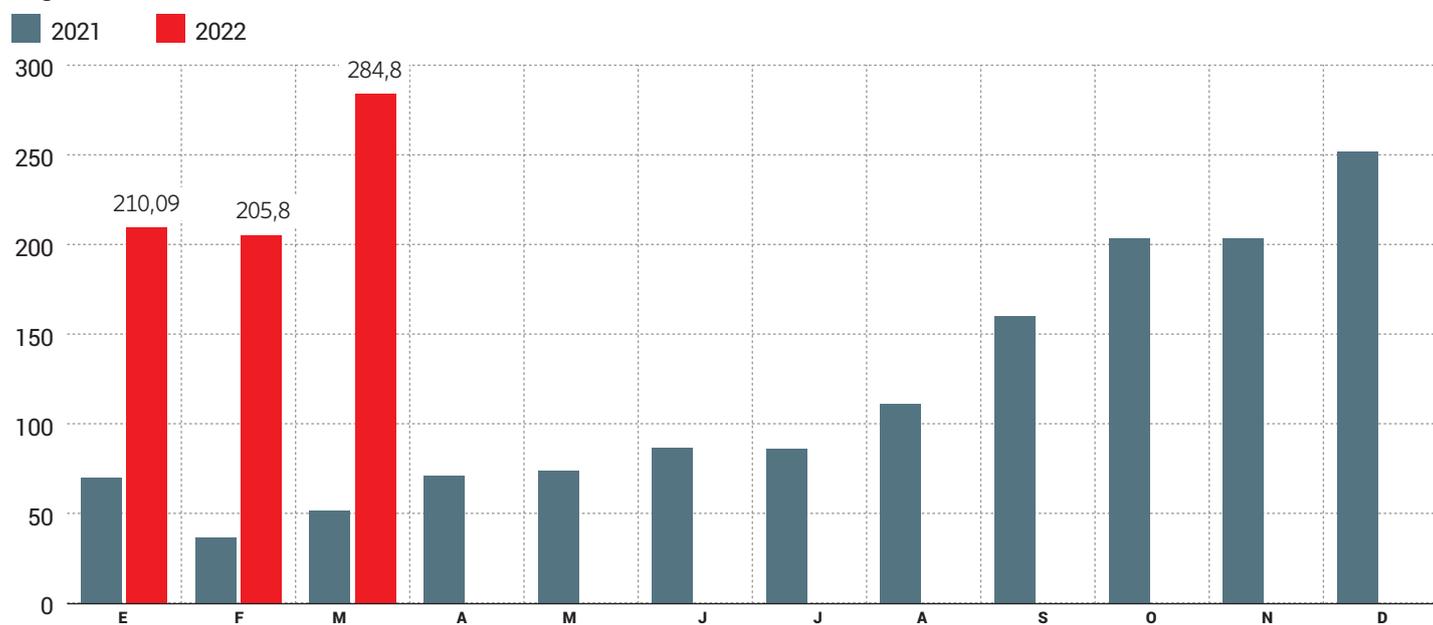
Millones en ayudas directas y subvenciones para el transporte aprobadas por el Gobierno

Esta medida es similar a las que se están dando en otros países europeos, como es el caso de Alemania, que oscila entre 15 y 40 céntimos; o Francia, de 15 a 30; Italia, 25 céntimos, o Portugal que se va hasta los 40 céntimos.

Otros países han adoptado las medidas de reducir los impuestos sobre los carburantes e incluso hacerlos desaparecer temporalmente, o bien dotar con partidas apoyos a la población más vulnerable. Por ejemplo, ese es el caso de Suecia o de los otros países escandinavos; o el de Polonia que ha rebajado el IVA de aplicación a los carburantes desde el 23% al 8%. En el caso de España, el Gobierno ha decidi-

Evolución de los precios de la energía eléctrica 2021-2022

Megavatio/hora en euros



Fuente: eléctricas y elaboración propia.

elEconomista

do no tocar los impuestos y ha renunciado a llevar a cabo cualquier descenso en el gravamen que tienen los combustibles.

En cuanto a otros tipos de transportes, se fija también una cantidad de ayuda en el combustible del ferrocarril, pero sólo en el referido a las mercancías, con un monto de 1.815.000 euros para las empresas con locomotoras de tracción diésel. Cada unidad recibirá 15.000 euros de ayuda y el total de la misma no podrá superar los 400.000 euros.

El transporte marítimo contempla la posible aplicación de bonificaciones de las Autoridades Portuarias a las navieras, tanto en el tráfico de mercancías, como en el de pasajeros; así como la reducción del tráfico mínimo que se exige en cada puerto. Y una especial atención a los servicios que unen la Península con los archipiélagos balear y canario.

Sin embargo, hay dos servicios que han sido olvidados en el decreto de ayudas y subvenciones del Gobierno.

Por una parte los trenes de viajeros, caso de la alta velocidad, que no percibe ningún tipo de consideración en esta situación, y que ha visto incrementado su coste energético por el precio de la electricidad. Hay que considerar que un tren AVE que une Madrid con Barcelona a una velocidad comercial de 300 kilómetros a la hora consume 11.400 kilowatios por hora, y lo que hace unos meses suponía entre un 12% y un 15% del coste total, ahora se ha quintuplicado, subiendo de una media de

60 euros por megavatio a 300 euros, con picos que alcanzan los 700.

Y por otro lado, parece que para el Gobierno la aviación comercial y de carga no existe, dado que no hay ni una referencia a este tipo de transporte en el texto publicado el pasado 30 de marzo en el Boletín Oficial del Estado.

La Asociación de Líneas Aéreas (ALA), organización líder del sector en España con el 85% del tráfico aéreo en nuestro país, ha mostrado su disconformidad y descontento al estar excluido de las medidas anticrisis contenidas en el Plan de Cho-

Los olvidados, la alta velocidad ferroviaria y el transporte aéreo de pasajeros y carga

que de Respuesta a la Guerra de Ucrania, pese a que también está soportando las consecuencias del conflicto bélico. En este sentido, el presidente de ALA, Javier Gándara, ha lamentado que el Ejecutivo haya dejado fuera de este plan anticrisis a un sector tan estratégico como el aéreo, que transporta a más del 80% de los turistas internacionales que nos visitan. Un sector que no escapa de las consecuencias de esta guerra, y que también está soportando el alza del precio del combustible, además de una subida desbocada del IPC de hasta el 9,8% en marzo.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

Ferrocarril

Indra y Talgo se unen al mayor programa de innovación ferroviaria



Indra y Talgo han firmado un acuerdo estratégico para ser *Founding Member* y parte del *Governing Board* de Europe's Rail que, con un presupuesto de 1.200 millones de euros, toma el testigo del anterior programa, Shift2Rail, y se convierte en el mayor programa europeo de I+D+i ferroviario de la historia. Como parte de la Europe's Rail Joint Undertaking, Indra y Talgo colaborarán con las principales empresas, entidades y universidades eu-

ropeas para desarrollar y probar a gran escala nuevas soluciones digitales y sostenibles que sitúen al tren en el centro de la nueva movilidad verde. Ambas compañías apuestan por tecnologías como CiberRail IoT, ERTMS satelital, *big data*, Inteligencia Artificial, gemelos digitales, *smart maintenance* o plataformas inteligentes que integran los datos del transporte para facilitar una visión transversal y multimodal.

Infraestructuras

Adif y Adif AV buscan alianzas en el mercado de las telecomunicaciones



Adif y Adif AV analizan alianzas para consolidarse en el mercado de las telecomunicaciones. Su objetivo pasa por continuar el desarrollo de su red, impulsar el crecimiento para atender a las demandas del mercado y generar una nueva fuente de ingresos, con la que seguir mejorando y ampliando sus infraestructuras. Contemplan distintos modelos de colaboración, desde la cesión temporal del uso y explotación de su red de telecomunicaciones a la cons-

titución de una sociedad público-privada. Los activos de telecomunicaciones de Adif y Adif AV están integrados por una red de fibra óptica de más de 24.000 km, 900 edificaciones técnicas y más de 700 emplazamientos de comunicaciones móviles. Entre las líneas de negocio ya identificadas se encuentran los servicios de fibra oscura e iluminada, la configuración como administrador neutro 5G en el ámbito ferroviario y los servicios de conectividad.

Aviación

Air Europa se convierte en la segunda aerolínea más puntual de Europa



Air Europa cerró el mes de febrero como la segunda aerolínea más puntual de Europa, según el informe mensual publicado por Cirium, principal proveedor de datos estadísticos del sector de la aviación comercial. El índice de puntualidad de la compañía fue del 94,73%, lo que la sitúa como una de las referencias en este aspecto dentro de la aviación continental. Este dato es fruto no solo de la recuperación progresiva de la operativa, sino sobre todo del

trabajo y el esfuerzo realizado a lo largo del último año por el conjunto de la plantilla para garantizar el mejor servicio al pasajero y recuperar la normalidad. La puntualidad ha sido desde siempre uno de los aspectos prioritarios para la aerolínea. Cuenta, de hecho, con un "área de puntualidad", desde donde se trabaja en absoluta coordinación con el resto de departamentos de Air Europa para agilizar los procedimientos y garantizar los ratios de calidad.

Corredor Mediterráneo

Un paso más en el Corredor Mediterráneo: se licita el tramo de Totana



El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana licita, a través de Adif Alta Velocidad (Adif AV), el contrato para la ejecución de la plataforma ferroviaria del tramo Totana-Totana (Murcia) y de una nueva estación intermodal que sustituirá a la actual. El contrato de este tramo, correspondiente a la línea Murcia-Almería y que forma parte del Corredor Mediterráneo, cuenta con un valor estimado de 178.838.554,74 euros y tiene un plazo de ejecu-

ción de 30 meses. Con esta licitación, todos los tramos entre Murcia y Almería se encuentran en obras o en fase de contratación (licitación o adjudicación), a excepción de la integración en el núcleo de Lorca. Esta actuación reafirma el compromiso de Mitma y de Adif AV con la planificación y el desarrollo del Corredor Mediterráneo, con nuevas actuaciones que impulsan y avanzan en la construcción de esta infraestructura estratégica.



El precio de los fletes cae un 4,1% pese a Rusia y el freno de China

El precio de los fletes marcan un descenso de costes en marzo y encadena once semanas de bajadas, aunque se mantiene un incremento del 72,5% con respecto a 2021.

Felipe Alonso. Fotos: iStock

Más del 60% de las mercancías mundiales se mueven por mar en contenedores.

El coste de los fletes parece que ha entrado en una etapa de recesión tras haber superado, el año pasado, costes superiores en algunos casos por encima de los 10.000 dólares (8.975 euros). A cierre del primer trimestre, su precio se ha colocado por debajo de los 9.000 dólares (8.077 euros), de acuerdo con el *World Container Index* elaborado por la consultora británica Drewry. Esta cifra supone un descenso en el cómputo general de entre el 3,8% y el 4,1% en función del tipo de contenedor del que se trate, de 20 pies o de 40 pies, y del trayecto que la mercancía lleve a cabo.

Según los expertos, aún no se está repercutiendo en los costes de los fletes el conflicto bélico en Ucrania, aunque de mantenerse en el tiempo va a suponer un incremento en los alquileres de los diferentes tipos de contenedores usados en el transporte marítimo de mercancías. En este primer trimestre del año los precios se han visto favorecidos, a la baja, por los costes promedios marcados en los puer-

tos chinos de Ningbo, Shenzhen y Qingdao, gracias a la celebración del Año Nuevo Lunar y al cierre por vacaciones de algunas fábricas.

Tanto el *World Container Index*, como el índice que marca la autoridad china de Shanghai, *Shanghai Container Freight Index* (SCFI), contemplan la evolución de precios de dos tipos de contenedores diferentes, por una parte, el conocido como Teus, de veinte pies, más empleado en Europa; y, el llamado Ceus, que con 40 pies de tamaño, que es el que más se emplea en las conexiones en Asia y con los Estados Unidos.

El registro del tráfico de contenedores es el que más mercancía marítima mueve en el mundo, de hecho, y según las cifras oficiales del comercio marítimo, al menos el 60% de todos los bienes que se comercializan viajan en contenedores. Y, precisamente Asia en general, y en especial China, es una de las regiones que más unidades de este tipo de medios

Precios fletes en las principales rutas febrero-marzo 2022

En dólares

RUTA	24/02	24/03	PORCENTAJE 2022	PORCENTAJE 2021/2022
INDICE COMPUESTO	9.477	8.470	-4,00	74,00
Shangahi-Rotterdam	13.625	11.192	-8,00	47,00
Rotterdam-Shangahi	1.439	1.490	-2,00	0,00
Shanghai-Genova	12.759	12.201	-3,00	55,00
Shanghai-Los Angeles	11.030	9.926	-2,00	137,00
Los Angeles-Shanghai	1.247	1.267	1,57	130,00
Shanghai-N.York	13.160	12.261	-6,80	88,00
N.York-Rotterdam	1.198	1.167	0,00	63,00
Rotterdam-N.York	6.518	6.793	-2,58	208,00

Fuente: World Container Index (WCI).

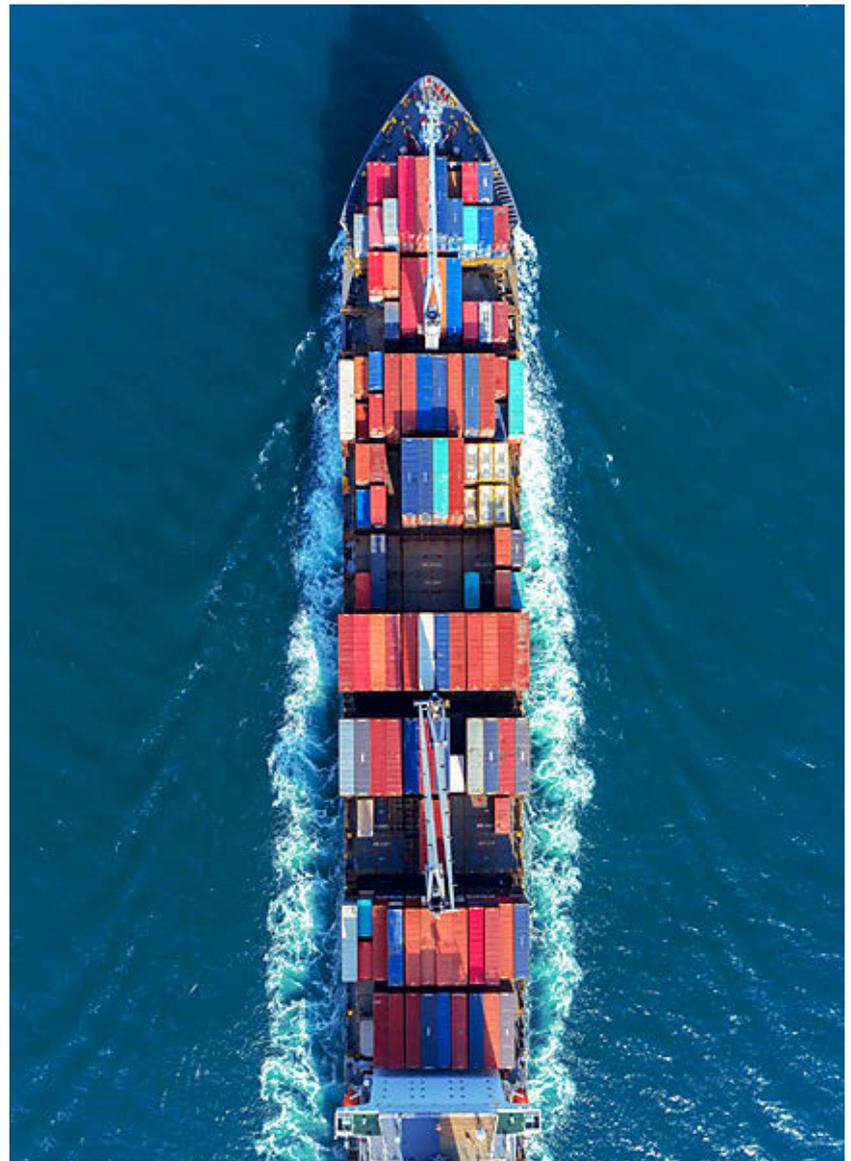
elEconomista

de transporte en buques mueven por vía marítima. Los fletes de los contenedores de 20 pies, de acuerdo con los dos índices comentados, han cerrado en este primer trimestre del año en 4.434 dólares, es decir, unos 3.990 euros, con un descenso del 4,1 %, aunque mantiene un incremento del 72,5 % en comparación con el mismo periodo de 2021. Pero es necesario recordar los incrementos sufridos en los últimos ejercicios. Así, en el año 2019, el coste por contenedor de 20 pies estaba en 1.000 dólares, 900 euros. En cuanto a los contenedores de 40 pies, el *Shanghai Container Freight Index* (SCFI), y el *World Container Index*, apuntan a un cierre de 8.470 dólares, unos 7.623 euros por unidad. En el año 2019, el coste unitario estaba en 4.492 dólares, unos 4.042 euros, lo que significa que los precios han crecido por encima del 50%.

En lo que respecta a las principales rutas marítimas del mundo analizadas por la consultora británica, los fletes para contenedores de 40 pies han descendido en el trayecto entre Shanghái y Los Ángeles el 2%, al situarse en 9.926 dólares (8.933 euros), pese a lo cual es un 137% superior al registrado en el mismo periodo del año anterior.

Lo mismo ocurre en el trayecto entre Shanghái y Nueva York, que bajó un 6,8%, cerrando el trimestre con un precio por contenedor de 12.261 dólares (11.034 euros). Un 88% superior a 2021. En el caso del retorno desde Los Ángeles al puerto chino de Shanghái, el coste se eleva a 1.267 dólares (1.140 euros), y supone un incremento del 1,57%. Se trata de la única conexión que crece hasta marzo, y mantiene un aumento del 130% anual.

El transporte hacia puertos europeos, en especial hacia el principal del Viejo Continente, el de Róterdam, que es el que consideran ambos índices de precios, mantiene descensos relevantes. Y así el trá-



Se reclaman más buques portacontenedores.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

fico desde Shanghái a la infraestructura de Países Bajos, marca un coste de 11.192 dólares (10.072 euros). Y en la conexión desde Róterdam hacia el puerto chino, el precio se sitúa en 1.490 dólares (1.341 euros), lo que supone una caída del 2%, y una similitud de coste similar al del mismo periodo del año pasado. La otra conexión europea con Asia que considera el índice *World Container*, es la que mueve mercancías entre Shanghái y Génova. En este caso el precio unitario de contenedor alcanza los 12.201 dólares (10.980 euros), con un descenso del 3%, y un interanual del 55%.

Los tráficos de Europa con América del Norte, los mide la consultora británica entre Róterdam y Nueva York. Así, se obtiene que, para un contenedor de 40 pies, el trayecto desde el puerto de Países Bajos y el estadounidense alcanza un precio de 6.793 dólares (6.113 euros), y es uno de los que más se ha encarecido, un 5%. Y mantiene un índice anual del 172%. Sin embargo, la ruta de regreso, se fija en 1.167 dólares (1.050 euros), con un cierre similar a 2021, y un 63% anual.

No obstante, este descenso de precios no parece que se vaya a mantener en los próximos meses, ya que según los expertos, hay que tener en cuenta la situación del conflicto entre Rusia y Ucrania, y la reanudación de actividad en los puertos chinos que han mantenido una menor actividad por la celebra-

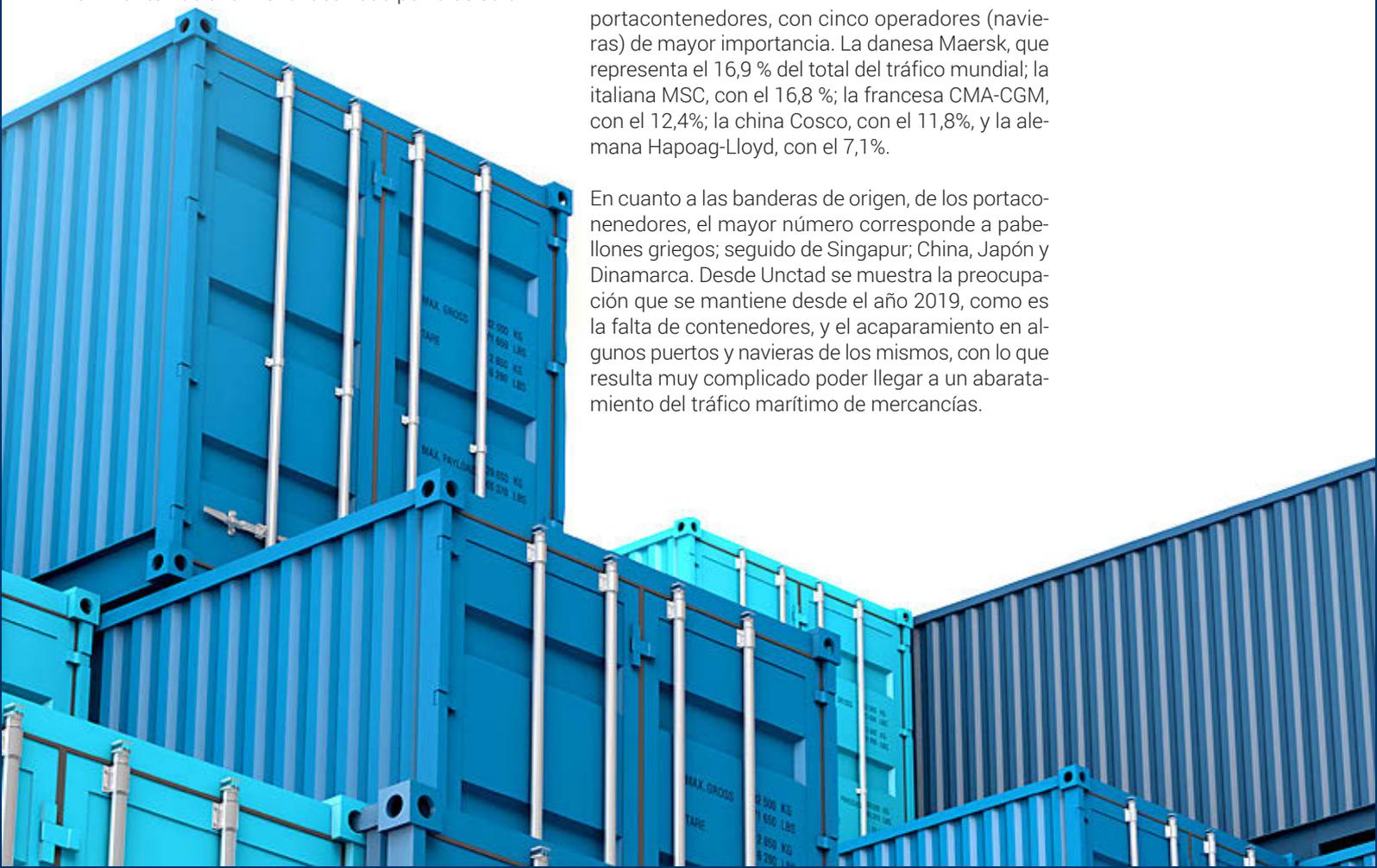
ción del Año Nuevo Lunar y el cierre de las fábricas. Según el doctor en Economía, Jan Hoffman, jefe de la división de Logística Comercial en la *Unctad* (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo), los fletes "van a seguir subiendo" debido, en parte, al "alza de la demanda" y a otros factores, entre los que destaca "la falta de capacidad de transporte real".

Hoffman, que ha participado en el foro *Propeller Club* de Algeciras, considera que a la disrupción provocada por la pandemia, y a la mayor demanda, se añade otro tercer elemento que hace que el coste por flete se dispare, como no es otro que se "hayan construido pocos buques nuevos, y que unido a ello exista una progresiva reducción del número de empresas en el sector". El proceso de descarbonización demanda más barcos, ya que el transporte marítimo obliga a una navegación más lenta". De lo que se deriva que la situación de descenso de precios no parece que se vaya a mantener en el futuro. En la actualidad hay en el mundo unos 5.498 buques

El coste máximo por flete cierra en marzo en 8.470 euros, once semanas de caída del precio

portacontenedores, con cinco operadores (navieras) de mayor importancia. La danesa Maersk, que representa el 16,9 % del total del tráfico mundial; la italiana MSC, con el 16,8 %; la francesa CMA-CGM, con el 12,4%; la china Cosco, con el 11,8%, y la alemana Hapag-Lloyd, con el 7,1%.

En cuanto a las banderas de origen, de los portaccontenedores, el mayor número corresponde a pabellones griegos; seguido de Singapur; China, Japón y Dinamarca. Desde Unctad se muestra la preocupación que se mantiene desde el año 2019, como es la falta de contenedores, y el acaparamiento en algunos puertos y navieras de los mismos, con lo que resulta muy complicado poder llegar a un abaratamiento del tráfico marítimo de mercancías.



Transporte y Movilidad

elEconomista.es

Movilidad

CAF adjudica un contrato de buses sostenibles para Barcelona y Dortmund



El Grupo CAF se ha adjudicado dos contratos para el suministro de autobuses de bajas y cero emisiones en Barcelona y Dortmund, a través de su filial Solaris. Para la Ciudad Condal, el contrato contempla la entrega de 87 vehículos híbridos, mientras que la localidad alemana tendrá un suministro de 30 autobuses eléctricos. El importe conjunto de ambos proyectos es de aproximadamente 60 millones de euros. En Barcelona, los autobuses operarán en el

área metropolitana de la capital catalana, así como en los diferentes distritos que la rodean. Esta flota de vehículos será gestionada por el operador AMB (Área Metropolitana de Barcelona), empresa que gestiona el transporte urbano de la ciudad y sus municipios limítrofes. Y en el caso de Dortmund, el destinatario será el operador DortmundeStadtwerke AG, que ha puesto en marcha un plan a largo plazo para reducir la contaminación ambiental

Aéreo

Enaire invertirá en la automatización y digitalización de sus procesos



El Consejo de Administración de ENAIRE, ha aprobado una inversión de 2,7 millones de euros destinados a la automatización de sus procesos. Los objetivos de dicha automatización son la mejora y optimización de los procesos, aumentar la digitalización y automatización, mejorar la calidad del dato, optimizar los recursos e incrementar la satisfacción de los empleados. Para ello, el Consejo de Administración ha adjudicado un expediente titulado "Servi-

cio para el Análisis, Desarrollo e Implantación de los Procesos Automatizados en ENAIRE" que consta de dos lotes. En el primero recoge la gestión y coordinación, el análisis, el diseño, la implantación y el despliegue de procesos, el soporte y el mantenimiento y los recursos y servicios necesarios para la automatización de procesos. El segundo, hace referencia a la supervisión y el control, el seguimiento, pruebas y validación de las actividades del primer lote.

Navieras

Baleària operará una docena de conexiones semanales con Melilla



Baleària empieza a operar 12 conexiones semanales a Melilla con dos *smart ships*, tras haberse adjudicado las operaciones de todas las líneas de interés público de conexión con esa población hasta el 31 de marzo de 2023. La naviera ofrecerá seis servicios con el puerto de Málaga, tres con Almería y otras tres con Motril. Con el objetivo de dar el mejor servicio a los ciudadanos de Melilla, la naviera apuesta por dos de sus *smart ships* (que disponen

de servicios digitalizados a bordo), y que han sido remotorizados con motores duales que pueden navegar a gas. Baleària operará con dos buques estas rutas, el Bahama Mama (con Almería y Motril) y el Nápoles (con Málaga y Motril). Cabe destacar que ambos buques incorporan los servicios *smart* de la naviera, que incluyen plataforma gratuita de contenido multimedia, conexión a Internet, y webcams en las casitas *pet friendly*.

Compañías aéreas

Iberia Express volará a 29 destinos en la temporada de verano de 2022



La aerolínea filial de Iberia volará a 29 destinos durante la temporada de verano, con especial implicación en frecuencias y plazas para los archipiélagos Balear y Canario. En el primer caso se van a ofertar más de 950.000 plazas con 45 frecuencias semanales, mientras que en el segundo, se alcanzan los 1,7 millones de asientos con 48 frecuencias semanales a Tenerife y Gran Canaria. En el caso de las operaciones peninsulares, se refuerzan las conexio-

nes con Sevilla y Santiago de Compostela, con 21 frecuencias semanales, y con Málaga, con 14 vuelos por semana. En el ámbito internacional, destacan los incrementos de capacidad en la ruta a Keflavik y en destinos vacacionales como Heraklion, Mikonos y Santorini (islas griegas) o Bari (Italia). La aerolínea mantiene su compromiso con la puntualidad como seña de identidad tras cerrar 2021 con la mejor de su historia.

JAVIER ROIG

General manager de Finnair para el Sur de Europa



“Reorganizamos rutas este verano con mayor conectividad en América y nuevo destino en Asia”

La situación bélica en Ucrania y el cierre del espacio aéreo en Rusia han obligado a las líneas aéreas a readaptar sus vuelos en la presente temporada de verano, buscando rutas alternativas e, incluso, suspendiendo algunas de las habituales, tal y como indica el ‘general manager’ de Finnair para el Sur de Europa, Javier Roig.

Por Felipe Alonso. Fotos: eE

El momento bélico en Ucrania ha frustrado, en algunas zonas, el despegue de la aviación comercial que comenzaba a “levantar cabeza”, condicionando la temporada de verano (marzo-octubre), el momento álgido del transporte aéreo de pasajeros, cuando más demanda se produce. No obstante, las compañías buscan soluciones y, tal y como apunta Javier Roig, máximo representante de la finlandesa Finnair para el Sur de Europa,

“adaptaremos nuestras rutas en función de la situación”.

Primero la pandemia, con la restricción de movilidad, y ahora el conflicto bélico en Ucrania, ¿cómo se afronta desde una compañía como Finnair?

La crisis en Ucrania nos ha obligado a suspender algunas de las rutas habituales que explotamos en la temporada de verano. Y

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

nos vamos a ver obligados a adaptar nuestras rutas en función de la situación para dar una mejor respuesta posible a la demanda de nuestros pasajeros.

El cierre del espacio aéreo ruso está obligando a aumentar el tiempo de vuelo, cambiar las trayectorias.

Es evidente que los tiempos de vuelo a algunos destinos aumentan, así como los costes añadidos de combustible, personal y navegación, pero creemos que es imprescindible responder a la demanda, además de garantizar el imprescindible mercado de carga. Nos hemos visto obligados a suspender algunas de nuestras rutas habituales este verano, por ejemplo, en Japón, a Nagoya u Osaka, pero también abriremos rutas nuevas en India o los Estados Unidos.

¿Eso quiere decir que Finnair apuesta, a pesar del momento, por avanzar hacia nuevas conexiones aprovechando el tirón del vera-

rican Airlines, British Airways e Iberia.

En América, inauguramos en marzo nuestra nueva ruta a Dallas, con cuatro frecuencias semanales y una excelente conectividad con la extensa red en Estados Unidos de American Airlines, *partner* de Finnair junto con Iberia y British Airways en nuestra alianza en el Atlántico Norte para ofrecer una red estratégica global en vuelos transatlánticos con mejores conexiones, más beneficios para el pasajero y tarifas más competitivas. Y el 1 de junio abriremos ruta a Seattle, además de nuestros vuelos habituales a Chicago, y a Nueva York y Los Ángeles.

¿Cómo cerró Finnair 2021?

El año 2020 fue extremadamente difícil, y durante 2021 comenzamos a dar los primeros pasos para la recuperación, transportando casi tres millones de pasajeros. A pesar de las limitaciones, la demanda de carga fue excepcionalmente elevada y representó el 40% del total de nuestros ingresos.

“Es evidente que los tiempos de vuelo de algunos destinos aumentan por la crisis de Ucrania, con más gasto de combustible”

“Aunque hemos suspendido algunas rutas, este verano abrimos otras hacia India y Estados Unidos”



no y el deseo de viajar?

Exacto. Tras una inversión de 200 millones de euros para mejorar nuestro servicio a bordo, hemos iniciado la renovación total de las cabinas de largo radio, con una nueva clase *business*, la introducción de la *premium economy*, y una mejorada clase turista. Nuestro programa para la temporada de verano de 2022 cuenta con aproximadamente 300 vuelos diarios que conectan 70 destinos europeos con algunas de las principales capitales en Asia y América. Nuestra oferta asiática incluirá una nueva ruta a Bombay, en India, con tres frecuencias semanales, además de conexiones diarias a Bangkok, Delhi, Singapur y Tokio, tres vuelos semanales a Seúl, dos vuelos semanales a Hong Kong, y una frecuencia semanal a Shanghái.

Han anunciado una fuerte apuesta en el Atlántico Norte aprovechando su alianza con Ame-

¿Hay más ganas de viajar este verano, cuando parece que ya se ha superado la pandemia?

Es cierto que se detectan ganas de viajar y hay un aumento en la demanda, especialmente, a destinos que ofrecen seguridad para los pasajeros. Seguimos conectando vía el norte de Europa con Asia y América y, por supuesto, llevando pasajeros a Finlandia, nuestro país de origen, y un destino excelente, tanto en invierno, a zonas tan atractivas como Laponia, como en verano, cuando la zona de los 1000 Lagos y sus típicas cabañas de madera, ofrecen un ambiente ideal para disfrutar de las vacaciones. Helsinki, además, es una de las capitales más modernas de Europa, con una intensa oferta cultural, y a poco más de 3 horas de avión desde España.

¿Qué hemos aprendido con el Covid-19?

Fundamentalmente que la situación pue-

de ser muy cambiante y que es imprescindible contar con una estructura sólida y una gran capacidad de adaptación a los cambios, tanto a la hora de ofrecer el mejor servicio a nuestros pasajeros, como a nivel de nuestra propia estructura interna. Ahora más que nunca es clave no perder nuestra esencia y seguir siendo fieles al objetivo principal de Finnair: sostenibilidad, competitividad y eficiencia. Durante los meses más duros de la pandemia, cuando muchos de nuestros aviones estaban en tierra, aprovechamos para invertir el tiempo en iniciativas que son difíciles de llevar a cabo cuando estamos operativos al 100%. Por ejemplo, desmantelamos, reciclamos y recuperamos uno de los A319 más antiguos de Finnair, con 21 años de vida útil. Se consiguió recuperar más del 99% del avión y los trabajos de nuestro equipo técnico nos aportaron información muy valiosa sobre las posibilidades del reciclaje y las prácticas sostenibles en la aviación.

tá generando el conflicto bélico de Ucrania...Desde su punto de vista ¿cuándo cree que podemos llegar a una, quizás mal llamada normalidad, o cifras próximas a la pre-pandemia?

La situación mundial es muy volátil y hacer valoraciones sobre el futuro es más complicado que nunca. Lo que está claro es que Finnair ha demostrado ser lo suficientemente ágil para adaptarse a cualquier situación, seguir escribiendo historia y llegar a nuestro primer siglo de vida satisfaciendo las necesidades de todos los viajeros que nos escogen para volar.

Como experto en el sector, ¿qué le parecen los intentos de conseguir volar con un combustible alternativo al queroseno?

Los avances para conseguir una industria de la aviación más sostenible son absolutamente imprescindibles para Finnair. Hace años que trabajamos en ello y nuestro compromiso es altísimo. Recientemente,

“El mercado español siempre ha sido clave para Finnair, manteniendo todo el año una ruta diaria desde Barcelona y Madrid”

“Este verano estamos conectando también los aeropuertos de Alicante y Palma de Mallorca con Helsinki”



Hablemos un poco del mercado español. ¿qué representa para Finnair ese destino que está a menos de tres horas de Finlandia, y qué suele ser muy apreciado por los viajeros finlandeses?

España siempre ha sido un mercado clave para Finnair. Durante todo el año mantenemos nuestra ruta diaria desde Barcelona, Madrid y Málaga. Esta temporada de verano también estamos conectando Alicante y Helsinki hasta tres veces por semana, y Palma de Mallorca y Helsinki con una frecuencia semanal, todos los sábados, que pasarán a ser dos vuelos semanales entre el 20 de junio y el 14 de agosto. Nuestro objetivo es seguir ofreciendo las mejores conexiones vía el norte de Europa a destinos de Asia y América para nuestros pasajeros españoles.

Se habla de recuperación en el segundo semestre del 2022, de los problemas que es-

como miembros de la alianza aérea *Oneworld*, hemos firmado un acuerdo conjunto para adquirir hasta 750 millones de litros de SAF (combustible de aviación sostenible) al año, a partir de 2027 y por un período inicial de cinco años Finnair realizó su primer vuelo con SAF combinado en el año 2011. Desde entonces hemos invertido muchos esfuerzos en este terreno, pero el alto precio y la disponibilidad limitada de SAF aún presentan dificultades para su uso en la aviación comercial de forma generalizada.

¿Qué le parece el anuncio de vuelos supersónicos por parte de una compañía China? ¿Realidad o ficción?

La industria de la aviación presenta enormes desafíos, y el futuro es apasionante. Es difícil hacer previsiones en este sentido en el cambiante panorama actual.

Vueling, liderazgo en el ámbito doméstico y nuevos objetivos en París y Londres

La aerolínea inicia la temporada de verano con actividad similar a 2019 y nuevas conexiones. Durante esta Semana Santa la aerolínea ha programado casi 300 rutas y apuesta claramente por los aeropuertos de París Orly y Londres Gatwick.

elEconomista.

Hace poco más de dos años, el simple hecho de mirar al cielo se convirtió en un indicador de una normalidad alterada por una pandemia que logró lo imposible: ningún avión surcando el aire. A las puertas de la Semana Santa más esperada, Vueling confirma que la actividad de la aerolínea se sitúa ya en cifras de 2019 con 92 rutas domésticas y 204 internacionales, recuperando los niveles prepandemia de 2019. En total, operará 343 rutas, con las que espera contribuir y liderar un cambio de tendencia para el sector turístico español de cara a la temporada de verano.

Un liderazgo que se explica en dos direcciones. Por una parte, por la consolidación del mercado internacional. En concreto, la programación de este verano de Vueling destaca por el gran impulso a la conectividad internacional en los aeropuertos de Londres y París, duplicando las conexiones en el aeropuerto inglés y ofreciendo 47 rutas directas en París Orly.

Vueling también mantiene su apuesta en el resto de los aeropuertos británicos, con cinco nuevas rutas desde Reino Unido a París Orly inauguradas el pasado mes de noviembre y suma hasta 30 conexiones a destinos en España, Italia y Francia. Así, Vueling mantiene durante la temporada de verano de 2022 los enlaces directos entre París y Newcastle, Birmingham, Edimburgo, Glasgow y Cardiff.

En segundo lugar, destaca la apuesta por el mercado doméstico, donde Vueling sigue siendo líder desde 2012, operando más de 100 rutas directas a partir de Semana Santa que suponen un punto de inflexión en la recuperación turística del sector en general y de la compañía en particular. En total, entre el 8 y 18 de abril de 2022, la aerolínea ha programado casi 300 conexiones, una cifra muy similar a la del mismo periodo del año 2019.

Entre las principales novedades para Semana Santa, destacan varias rutas que se abren por primera vez en temporada de verano, como las conexiones de Tenerife a Amsterdam y los enlaces entre Londres Gatwick a Amsterdam, Málaga, Sevilla, La Coruña, Menorca y Granada, y desde Amsterdam a Copenhague. Además, la aerolínea incrementa capacidad en las ru-



La aerolínea es líder en el mercado doméstico desde 2012. EE

tas de Bilbao a Londres Gatwick, de Alicante a París Charles de Gaulle, y de Mallorca a Valencia.

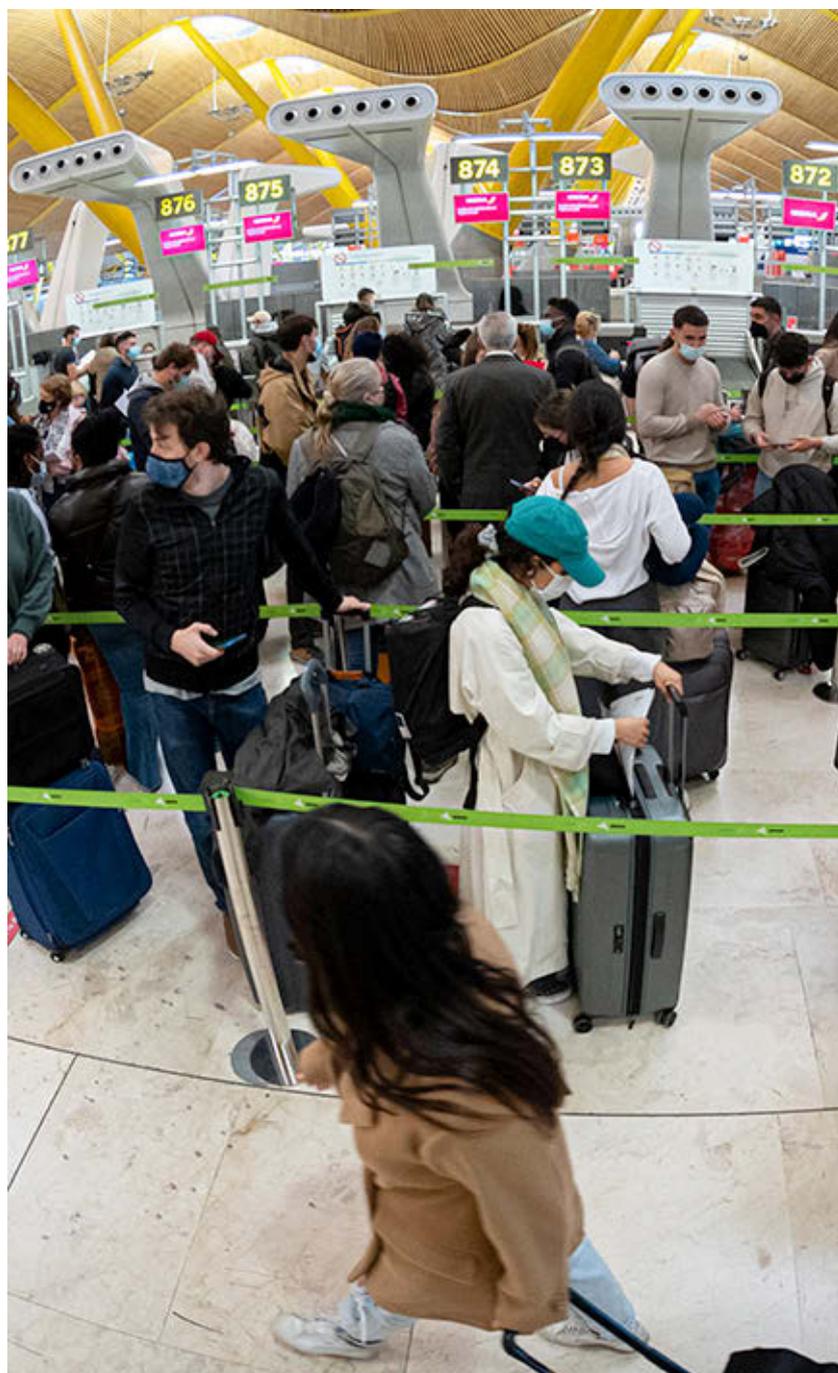
De cara a verano y hasta el 29 de octubre, la aerolínea ha programado vuelos a 118 destinos en más de 30 países. Destacar la incorporación de nuevas conexiones inéditas entre París Orly y la isla de La Palma y la ampliación de la conectividad en Canarias con las rutas Copenhague-Lanzarote, y Amsterdam con Lanzarote, Gran Canaria y Tenerife (Sur).

La principal novedad no es solo que la compañía alcanza niveles de actividad similares a los de 2019, sino que por primera vez el programa de vuelos se enmarca dentro del plan de transformación de Vueling (*Vueling Transform*) dentro del proyecto *Advanced Network Design*. Es decir, la red de Vueling se define teniendo elementos como el uso eficiente de los aviones y las rutas desde una perspectiva de emisiones, la minimización de interrupciones y la ayuda al equipo de operaciones en temas tan importantes como la puntualidad.

Las aerolíneas remontan en Semana Santa y alcanzan cifras de 2019

A pesar del conflicto bélico de Ucrania, y a la espera de ver que es lo que ocurre en los próximos meses, las compañías aéreas que operan en España han marcado una hoja de ruta en sus programaciones que apuntan hacia una recuperación de tráficos, medidos en pasajeros, próxima a la prepandemia

Felipe Alonso.



El tráfico aéreo de Semana Santa y verano, en cifras de prepandemia. EFE

Las compañías aéreas que operan en España, tanto a nivel doméstico como internacional, se preparan para remontar el vuelo durante la Semana Santa y alcanzar la normalidad este verano con un tráfico que se aproxima al periodo prepandémico de 2019, y que, incluso, en algunos casos, supera la oferta de esa temporada estival.

Una vez superada la crisis sanitaria, y pese al conflicto bélico de Ucrania, todas las aerolíneas han anunciado aumento de frecuencias en destinos dentro del país, y fuera, así como desde los principales mercados emisores, que poco a poco van aproximándose a la meta del 2019.

Aunque desde el gestor aeroportuario AENA se apunta a que se van a reducir en unos cinco millones los asientos que se ofertan para la temporada estival, por el conflicto bélico, lo cierto es que el volumen de plazas se aproxima a los 215,6 millones, lo que significa que se está en el entorno de un crecimiento del 1,6% frente a la programación final de la misma temporada de 2019.

AENA tenía previsto un movimiento del orden de los 220 millones de plazas veraniegas, dado que los vuelos con Rusia y desde ese país suelen situarse entre junio y octubre en un tráfico del orden de más de 2,5 millones de viajeros. No obstante, los movimientos que se esperan registrar a nivel internacional parecen compensar con el aumento de frecuencias ofertadas por aerolíneas de mercados emisores del Reino Unido, Alemania, Francia, Países Bajos e incluso Portugal, aunque se mantiene el retroceso del mercado estadounidense, dado que desde el otro lado del Atlántico se ve a Europa como un continente en guerra, mientras que aumentan las llegadas desde otro país norteamericano, México.

Como demostración de esta situación, y de que si bien se han hecho ajustes por parte de las compañías aéreas en muchas de sus rutas hacia el este de Europa, en función del cierre de los cielos de Bielorrusia y Rusia, la proyección de Turespaña sobre la capacidad aérea de vuelos internacionales con el país, marca una hoja de ruta que permite ser optimistas y, prácticamente, asegurar ese crecimiento de operaciones y pasajeros en verano.

Capacidad aérea vuelos internacionales

Asientos en vuelos previstos. Abril-junio 2022 (millones de plazas)

PAÍS	ABRIL	MAYO	JUNIO	ABRIL/JUNIO	VARIACIÓN 2022/2019 (%)
Reino Unido	1.954.196	2.420.716	2.573.452	6.948.364	-6,0
Alemania	1.350.574	1.486.067	1.559.637	4.396.278	-8,0
Italia	749.444	834.268	924.417	2.508.129	0,8
Francia	723.874	818.665	847.351	2.389.890	-0,6
Países Bajos	439.321	517.182	502.026	1.458.529	1,9
Suiza	318.740	366.625	375.412	1.060.777	-1,7
Bélgica	316.120	331.580	358.142	1.005.842	-2,0
Portugal	277.868	315.683	333.924	927.475	7,9
Irlanda	241.421	267.015	281.705	790.141	-0,4
Polonia	100.298	130.178	157.233	387.709	11,7
Dinamarca	155.151	152.563	164.473	472.187	-1,2
EE.UU	189.679	234.068	255.686	679.433	-18,1
Austria	128.913	164.319	167.454	460.686	8,0
Suecia	143.669	147.759	153.066	444.494	-19,9
Noruega	137.943	132.381	164.055	434.379	-3,5
México	69.210	79.715	81.473	230.398	30,4
Finlandia	48.860	50.240	58.938	158.038	-24,6
Re. Checa	53.706	68.094	85.516	207.316	3,0
Total	8.483.160	9.904.682	10.709.406	29.097.248	-4,7

Fuente: Turespaña.

elEconomista

El número de asientos previstos en vuelos internacionales para el trimestre abril-junio, es decir que se incluye la Semana Santa, y el inicio del verano, asciende a 29,1 millones, frente a 7,3 millones del año 2020, lo que supone un crecimiento del 298%. Y se aproxima a los 30,6 millones que se registraron en el mismo trimestre de 2019, con lo que tan sólo hay una caída del 4,7%. Este descenso estaría mitigado si no se estuviese produciendo el conflicto bélico, dado que el tráfico desde Rusia suele situarse, para este periodo casi en el millón de asientos, plazas con las que ahora no pueden contarse.

No obstante, y aunque está presente ese conflicto, desde varias compañías aéreas se indica que se está produciendo un impacto casi nulo en las reservas, y que lo que sí ocurre es que en algunos casos, al estar cerrado el espacio aéreo ruso, hay que dar algunos rodeos que hacen más largas las conexiones y se consume más combustible.

La realidad es que los trayectos con España desde los principales mercados emisores van mejorando, paulatinamente. Y, por ejemplo, tal y como puede observarse en las previsiones de Turespaña, para este trimestre de abril a junio. Por ejem-

plo, el Reino Unido cae un 6% con respecto a 2019, cuando hace unos meses era más del triple su descenso debido a las restricciones del país; o en el caso de Alemania, el segundo mercado más importante para España, que va recuperando sus caídas. Italia presenta, por primera vez en estos meses un alza de la capacidad, del 0,8%, lo mismo que Países Bajos, el 1,9%. Y en esta ecuación entra con fuerza México que prevé un tráfico hacia España de 230.398 asientos, con un 30,4% de crecimiento.

En lo que respecta al tráfico aeroportuario, se espera un mayor crecimiento en los dos archipiélagos, balear y canario, tanto en Semana Santa como en verano, debido al incremento de vuelos que han anunciado las diferentes compañías, de entre un 9% y un 11%, respectivamente.

Y en cuanto a los dos principales aeropuertos españoles, la situación es, de acuerdo con Aena, de proximidad a 2019. Adolfo Suárez Madrid Barajas está aproximándose al 95% de su capacidad, mientras que Barcelona lo hace al 90%, en este caso con la apertura de rutas internacionales como la que une la Ciudad Condal con San Francisco a través de la *low cost* de largo radio Level.

Más tráfico a la espera de Ucrania y del precio del combustible

Las compañías aéreas han implementado su programación veraniega con un mayor número de frecuencias a determinados destinos, aunque son conscientes de que todo depende de la evolución del conflicto bélico en Ucrania y del precio que vaya adoptando el combustible, aunque, por lo general, todas ellas tienen coberturas del coste del mismo.

Destaca, por ejemplo, el caso de Iberia que ha recuperado el 85% de sus operaciones para este verano; o el crecimiento del 30% de su 'low cost', Iberia Express. O las rutas que se retoman tras el paso de la pandemia y la apertura de los diferentes países, como es el caso de Air Europa que regresa al norte de África, volando a Túnez y Marruecos.

Air France y KLM, apuestan por el mercado español, aumentando frecuencias hasta superar en plazas las ofertadas antes de la pandemia y ofrecen 21 conexiones entre España, con Francia y con Países Bajos, desde 11 aeropuertos.

Las clásicas de bajo coste también refuerzan sus ofertas, como por ejemplo es el caso de EasyJet, que abre sus bases de verano para crecer en Baleares (2,8 millones de plazas) y en Canarias (1,9 millones).

**Javier Navarro**

Presidente de ASTRAVE, Asociación de Transformadores de Vehículos

El GLP, la otra cara de la moneda

El gas es uno de los temas sobre los que más informaciones han surgido durante los últimos meses, información que se ha intensificado a raíz del conflicto bélico entre Ucrania y Rusia. Sin embargo, existe una concepción errónea a la hora de equiparar los diferentes tipos y formas de gas que se utilizan en industrias como, por ejemplo, la automoción. Gran parte de los usuarios tienden a pensar que la situación del gas natural, que es a lo que comúnmente nos referimos al hablar del gas, se extrapola por igual a todas sus variantes. Y nada más lejos de la realidad.

Centrémonos en las consecuencias prácticas en el sector de la automoción, en el que el gas constituye una parte muy importante. Los usuarios de vehículos con GLP o Autogas no han notado, hasta el momento, la misma subida de precios que los conductores de coches de gasolina, o que incluso los vehículos propulsados con GNC o gas natural comprimido.

De hecho, durante la última semana hemos visto cómo el precio del GNC se disparaba hasta 1,90 euros, mientras que el del GLP se mantiene en 0,90 €/l. Cabe destacar que, en enero, el GNC se pagaba aproximadamente a 1,30 €, lo que ya suponía un incremento de más del 50% con respecto al mismo mes de 2021. Por su parte, el GLP registraba en enero un precio aproximado de 0,65-0,70€.

La razón principal de esta diferencia radica en la fuente de energía de la que se obtiene cada combustible. El gas natural ha experimentado una subida de precio drástica en todos los mercados, mientras que la subida del petróleo, fuente principal de la que deriva el GLP, no ha registrado una subida tan acentuada como la del gas natural.

Además, cabe destacar también que el precio del gas natural se ha limitado para los hogares, pero no para su uso como combustible de vehículos. Tal y como recoge la OCU, el GLP es el combustible que menos incremento anual ha registrado, seguido del gasóleo, la gasolina y el GNC.



La solución más inmediata y factible para avanzar hacia la descarbonización

Se suele decir que cuando nos tocan el bolsillo es cuando más reaccionamos, pero lo cierto es que el ahorro económico no es la única razón por la cual el GLP se postula como el mejor combustible alternativo que hay hoy en día.

La reducción de las emisiones de CO₂ y otros gases y partículas contaminantes con respecto a la gasolina y el diésel es clara y notable. De hecho, el GLP es un puente necesario hacia la descarbonización, puesto que es la única alternativa de aplicación inmediata que ejerce una clara disminución en el impacto medioambiental, hasta que se logre un mayor desarrollo de alternativas 100% limpias como el hidrógeno.

A día de hoy, los coches eléctricos no constituyen aún una opción al alcance de la mayoría de personas, puesto que no cuentan con suficientes puntos de recarga en todo el territorio nacional, ni proporcionan una autonomía suficiente como para que los usuarios y empresas se puedan plantear, masivamente, utilizar un vehículo eléctrico. Por otra parte, el hidrógeno como combustible sigue avanzando a pasos agigantados, si bien los vehículos de hidrógeno que se comercializan a día de hoy son insuficientes.

En cambio, los vehículos GLP cuentan con más de 700 puntos de suministro en toda la red nacional. Pese a que podrían ser muchos más, es un volumen suficiente como para que su uso se pueda extender a más ciudades y regiones de España. Por otro lado, el ahorro económico que ofrece es claro: llenar el depósito de GLP es, aproximadamente, un 48% más barato que llenar uno de gasolina.

Mismo objetivo, distinta situación

Es curioso ver cómo el GNC ha cambiado radicalmente en pocas semanas, pasando de ser el combustible más barato a ser el más caro. Sin embargo, las ventajas medioambientales son las mismas en GLP y en GNC, puesto que ambos certifican a los vehículos con la etiqueta ECO. Por supuesto, con todos los beneficios que ello conlleva, como la reducción económica en las zonas de aparcamiento, la accesibilidad a grandes núcleos pese a las restricciones por contaminación, y el permiso de acceso a Zonas de Bajas Emisiones, que a partir de 2023 serán mayoritarias en España.

El objetivo del GLP y el GNC es el mismo: transitar hacia la descarbonización y reducir las emisiones contaminantes con respecto a los combustibles tradicionales. Sin embargo, la situación actual de ambas fórmulas es opuesta. El GLP es el único combustible que, por el momento, no ha superado el precio de 1 euro por litro, y por tanto es la alternativa que más ahorro permite.

El sector del transporte y la automoción está bien encaminado hacia un escenario de descarbonización a medio plazo, y de neutralidad climática a largo plazo. Todos debemos remar en esa dirección, pero hemos de ser realistas y saber cuáles son las posibilidades y el alcance al que podemos aspirar a día de hoy. Hay alternativas sostenibles de movilidad que no se tangibilizarán hasta dentro de varios años.

Pero también hay otras, como el GLP, que ya son una realidad con efectos inmediatos, y que además son necesarias para avanzar hacia el primer objetivo común, la descarbonización. El gas natural y el GLP son dos caras de la misma moneda, la cara y la cruz de un panorama que ha experimentado un giro de 180° en pocas semanas. Pero, a diferencia del juego de azar, está en nuestras manos elegir una de ellas.



■

El sector del transporte y la automoción está bien encaminado hacia la descarbonización en el medio plazo

■



Ayuda de 1500 euros por cada locomotora diésel. Alamy

El Gobierno da 1,8 millones de ayuda a mercancías y se 'olvida' de viajeros

La situación derivada del conflicto bélico en Ucrania, unido a otros factores económicos causados por la pandemia, ha elevado el precio de los combustibles y materias primas a niveles que afectan gravemente al transporte en general, tanto de mercancías como de pasajeros.

Felipe Alonso.

El Gobierno ha aprobado un Real Decreto Ley de Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, donde se adoptan diferentes medidas de apoyo a todos los tipos de transportes, tanto de mercancías, como de pasajeros, con el objetivo de lograr paliar, en parte, el aumento del precio de los combustibles que están alcanzando precios desorbitados.

En el caso del ferrocarril, el preámbulo del Real Decreto, indica que se considera un transporte esencial, y que se puede temer "un efecto de expulsión del transporte ferroviario, ya sea de viajeros o de mercancías, como consecuencia del incremento de los costes de las Empresas Ferroviarias derivado del incremento del precio de la energía y los carburantes".

Sin embargo, en esa misma presentación de inten-

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

ciones, tan sólo se apunta la ayuda al transporte de mercancías por ferrocarril, pese a que se reconoce que el incremento de los costes está perjudicando, "de forma significativa" las cuentas de resultados de los operadores, tanto de viajeros como de mercancías, por lo que se establece un sistema de ayudas directas, pero tan sólo para las empresas privadas cuya actividad se encuadre en el "Transporte de mercancías por ferrocarril", y nada se dice del transporte de viajeros.

No obstante, se hace referencia a la necesidad de poner en marcha una reforma de la Ley del Sector Eléctrico, que se quiere abordar con carácter de urgencia, y que permita mantener el marco del proceso de la liberalización del sector ferroviario.

Ya en el artículo 27 del Real Decreto se apunta directamente las subvenciones que se van a dar al ferrocarril, por la subida de los precios de los carburantes y la energía de tracción. Ahí se especifica que se van a dar ayudas a las empresas ferroviarias operadoras de mercancías de 1.815.000 euros, y que el importe de la ayuda por empresa se determinará por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), encargado además de la gestión, atendiendo al nú-

La factura de la energía eléctrica se ha multiplicado por cinco para los trenes de alta velocidad

mero de locomotoras de tracción diésel explotadas por cada beneficiario, con una cuantía de 15.000 euros por unidad, sin que en ningún caso el importe resultante pueda superar la cantidad de 400.000 euros por empresa.

Los operadores de mercancías, a través de la Agencia Española de Ferrocarriles Privados (AEFP) ya habían señalado la situación derivada del incremento del combustible que había superado el 45% de los costes de explotación, cuando habitualmente la media estaba entre el 15% y el 20%. Con lo que la ayuda del Gobierno viene a paliar a corto plazo esa situación a la espera de medidas posteriores que se adopten en función de la situación bélica en Ucrania.

¿El transporte de viajeros olvidado?

Pues eso parece, dado que en el decreto aprobado por el Gobierno no hay una cantidad destinada a cubrir el coste energético al que deben enfrentarse los trenes de transporte de viajeros, como por ejemplo el AVE. Si es cierto que se habla de ello, pero no se aborda ningún tipo de medida compensatoria como sí se hace con las mercancías. Esto hace que desde los operadores de alta velo-



La alta velocidad la olvidada de las subvenciones y ayudas. Cristina Fernández



La alta velocidad tiene un sobre coste de energía cinco veces mayor en marzo. Nacho Martín

idad se manifieste, cuando menos "sorpresa" por el abandono, por la falta de medidas destinadas a cuidar, sobre todo la alta velocidad ferroviaria en un momento en el que se están volviendo a recuperar pasajeros tras la pandemia, y cuando la factura de la energía eléctrica se dispara, un día sí, y otro también.

Importante es este vacío cuando la liberalización ferroviaria ya está en su máxima fase, con la pronta llegada del tercer operador privado, Iryo, tras el verano.

La exclusión de los AVE del paquete de medidas aprobado por el Gobierno no ha sentado nada bien al competidor de Renfe Operadora, la francesa OUIGO que ha reclamado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, una "urgente" solución para poder hacer frente, sin tener que subir el precio del billete, a la disparada factura eléctrica.

El coste de la energía eléctrica, que hasta el momento de la crisis de Ucrania y de los otros factores que han elevado el precio de este tipo de energía, suponía entre un 12% y un 15% de la factura total, se ha multiplicado por cinco, pasando de los 60 euros por megavatio/hora a los 300 euros, e incluso, se apunta desde la filial de la SNCF, han existido picos de hasta 700 euros en algunos días de marzo, con el impacto que esas fluctuaciones tienen en la cuenta de resultados.

A modo de ejemplo, un trayecto desde Madrid a Barcelona consume entre 11.400 kilowatios/hora, y 14.800 Kilowatios/hora, en función de si el tren opera a 300 kilómetros por hora, o bien lo hace a 350 kilómetros por hora. Según los estudios de uso de energía eléctrica, un convoy con una ocupación del entorno del 65 %, consume una media de 99,8 kilowatios por pasajero a una velocidad de 300 kilómetros a la hora, que asciende hasta los 129,6 kilowatios, a 350 kilómetros por hora.

11.400

Kilowatios/hora consume un tren AVE entre Madrid y Barcelona a 300 kilómetros por hora

A juicio de la directora general de la compañía, Hèlène Valenzuela, se "está en un momento muy importante" por el lanzamiento en verano de la nueva conexión de sus trenes en el corredor levantino, y aunque se deberían subir los precios de los billetes, tanto en la conexión entre Madrid y Barcelona, como en el futuro entre Madrid y Valencia, en el primer caso al menos un 35 %, y en el segundo hasta un 50%", con lo que se rompería su iniciativa de trenes de alta velocidad *low cost*, con precios desde 9 euros, "por el momento no se contempla aumentar el precio de los billetes", y quieren seguir manteniendo los actuales a la espera de apoyos del MITMA.



Felipe Alonso
El Caminante

¿Tendremos un verano caliente o templado?

El Gobierno, a través de un Real Decreto, ha tomado decisiones importantes para paliar la problemática social y económica que está sufriendo Europa en general, y España en particular, por el conflicto bélico de Ucrania y por los últimos coletazos de la pandemia. El combustible está superando precios nunca esperados, alcanzando hasta los 2 euros por litro en el caso del gasóleo. Y en el caso de la energía eléctrica, el kilowatio hora sufre unas fluctuaciones estratosféricas, y alto nivel de las empresas, el megawatio hora tiene picos de hasta 700 euros en un día. A ello se ha unido los más de 20 días de paro profesional de numerosos camioneros, un poco al uso de los famosos "chalecos amarillos" franceses, que ha llegado a causar el desabastecimiento de ciertos productos, tanto de primera necesidad, como para la industria.

Para paliar toda esa crisis, el Gobierno ha dictado una serie de ayudas y subvenciones, de las que las más importantes, al menos en lo que nos incumbe, corresponden al transporte. Más de 1.100 millones de euros a favor de un apoyo directo, unos 450 millones de euros, y unos 600 en subvención al combustible. Con ello se ha garantizado tres meses de "supuesta" tranquilidad, o al menos parece que ha acallado algunas voces. Pero la duda que se mantiene en el sector del que hablamos es ¿qué va a pasar cuando llegue el 30 de junio? ¿Es que los servicios secretos europeos ya saben que en junio acaba el conflicto bélico? y ¿por ello no hay que preocuparse? Pues, algo de eso debe ser, porque, sinceramente, desde mi "corta inteligencia" y "conocimiento", no lo entiendo.

Y hay otro tema que no alcanzo a comprender, como es el de algunos tipos de transportes que se han quedado en el olvido. Me refiero a los ferrocarriles movidos por energía eléctrica, que han visto multiplicada por cinco su factura energética, justo en un momento cuando la liberalización se está consolidando. Y, otro, es el aéreo, fundamental de cara al mayor negocio que tiene el país, "el turismo", que supone el 12% del PIB.

¿Razones?, Alguna habrá, pero yo sigo sin entenderlo.

EL PERSONAJE



Raquel Sánchez
Ministra de Transportes,
Movilidad y Agenda Urbana

Hay que hablar de la titular de la cartera de ese antiguo ministerio conocido como de Fomento, y ahora de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, por el mes de marzo que ha tenido que soportar, y por las medidas que desde su posición se han ido tomando, en un momento de gran dificultad. Cuando parecía que todo iba a mejor con el fin (?) de la pandemia, ha estallado la crisis de los camioneros, la escalada bélica de Ucrania, el aumento de los carburantes... Y parece que, por el momento, ha sabido solucionarlo.

LA CIFRA

14.600
millones

Es el volumen de facturación alcanzado por el comercio electrónico en el tercer trimestre del 2021, lo que representa un incremento del 15% con respecto al mismo periodo del año anterior. En este resultado tiene una especial incidencia la compra en las páginas webs del sector turístico, que supone el 6,9% del total, y que de nuevo vuelve a posicionarse como la principal adquisición en el país del comercio 'online'.

EL RETUITEO

Mitma@mitmagob

@mitmagob

En tu viaje de #SemanaSanta te acompañamos en todas las etapas del camino. @Adif_es; @aena; @AesaSpain; @IGNSpain; @ENAIRe; @Renfe; @viasverdes_ffe; @Ineco_es; @PuertosEstado; @ffe_es; @salvamentogob; @Sepes

Somos el ministerio de los viajes.
??<https://bit.ly/3DTtSL>

La intralogística busca mejorar la eficacia de la cadena de suministro

Todos los elementos que conforman la cadena de suministro se están reorientando, reinventando, para atender a los nuevos retos que han ido surgiendo desde el año 2019, con la fuerte incidencia social de la pandemia, con la explosión del 'e-commerce', y ahora, con la invasión rusa de Ucrania.

Felipe Alonso. Fotos: iStock



El stock de mercancías crece en los almacenes.

La situación en la cadena de suministro va cambiando constantemente, y el sector de la logística y la distribución, en todo su amplio ámbito de servicios tiene que ir, no sólo adaptándose a esos cambios, sino prever que es lo que va a ocurrir a corto y medio plazo, para poder seguir siendo eficientes, tanto con sus proveedores, como con el cliente final.

Nadie esperaba que se acelerasen, por ejemplo, las compras *online* de la forma que se ha producido debido a la pandemia y a la prohibición de salir de casa o a las limitaciones a la movilidad, que han dado un salto superior a cinco años en el desarrollo del *e-commerce*, aglutinando, en el caso de España, a más de un 65% de la población residente en el país, a adquirir algún tipo de producto por medio de las páginas webs.

Y es que las cadenas de suministro han sufrido constantes interrupciones y alteraciones desde marzo de 2020, que han afectado a la capacidad de las empresas de entregar los bienes en los plazos previstos. Un problema añadido ha sido la capacidad limitada del transporte que no podía afrontar una demanda disparada en el momento de la crisis sanitaria, e inesperada. Y desde ese instante, se ha registrado un cuello de botella en los tiempos de entrega y, a veces, en la falta de suministro de productos, como está poniendo de manifiesto la situación de paro y protestas de diferentes colectivos de transportistas por carretera.

Desde los referentes del sector logístico, se considera que se está registrando una situación de imprevistos constantes, primero la pandemia, ahora la guerra de Ucrania, y en medio la mencionada protesta de los camioneros, y que hace preciso, cada vez más, que se aporte una visibilidad real en todas las etapas de la cadena de suministro, para conocer con exactitud el estado de las mercancías y su lugar, tanto de recogida, como de almacenaje y entrega.

A ello hay que añadir la crisis que se vivió de materias primas, las dificultades de atención a las exigencias, cada vez más cortas de entrega en el tiempo



La intralogística demanda una mayor aplicación tecnológica a la cadena de suministro.

a los usuarios...Y todo ello conlleva que las empresas del sector busquen soluciones a unos desafíos que han llegado, no para quedarse, sino para exigir una mayor eficacia y seguridad, tanto en los envíos como en las recogidas.

Una primera respuesta ha sido la de la ampliación de los stock en los almacenes, pero eso no es más que un parche a la situación, una actuación a muy corto plazo para afrontar la mayor demanda de productos, y la necesidad de una mayor cohesión en-

Tecnología y digitalización elementos fundamentales de la intralogística del futuro

tre todos los protagonistas que intervienen en la cadena de suministro.

Pero la que parece más adecuada, o al menos así lo explica el sector logístico, es la de realizar una apuesta por la tecnología y la digitalización, con lo que se optimizarían las infraestructuras que tienen que ver con la intralogística. Es decir, la parte de la cadena de suministro que engloba todos los procesos y movimientos internos de la mercancía, desde la recepción de materias primas y su envío a las líneas de producción, hasta el almacenaje y expedición de productos terminados a los clientes, e inclu-

so la posible nueva recepción en el caso de que un producto sea devuelto por el usuario.

Tecnología y digitalización, que aplicar a soluciones de análisis, de automatización, de seguimiento, de atención tanto al cliente como al comprador de un producto, de recopilación de datos que permitan una mayor eficacia en las entregas en el menor tiempo posible, una solución a la entrega en la última milla...buscando, lo que los expertos denominan, "logística inteligente".

Pero además hay otro elemento fundamental. Un informe elaborado a finales del pasado año por Transport Intelligence, destacaba que tanto los fabricantes, como los cargadores y los transportistas daban una mayor importancia a las soluciones de visibilidad en tiempo real a la hora de escoger socios y proveedores. Algo que se aproximaba al valor que desde el sector se da a los precios y a la puntualidad, elementos fundamentales para el funcionamiento del sector.

Por lo tanto, el futuro de la cadena de suministro pasa por una actividad intralogística implementada por los nuevos conceptos y aportaciones de elementos que ayuden a una mayor transparencia, claridad en las operaciones y visibilidad en todo el proceso, con el fin de sumar valor a un servicio que cada vez debe reinventarse para armonizar todos los requisitos que se precisa a la hora de servir, realmente, de eslabón entre el fabricante y el cliente final.

El comercio 'online' busca fórmulas para las devoluciones

Las empresas distribuidoras de los productos que se comparan a través de las webs, buscan fórmulas para responder a las devoluciones.

En la I Feria Internacional Logistics Spain, celebrada recientemente en Guadalajara, se ha analizado la situación y el uso de puntos de conveniencia por parte del consumidor, que es muy superior en las devoluciones que en las entregas de los productos adquiridos.

El auge del comercio electrónico también conlleva un mayor número de devoluciones, una tendencia que está convirtiéndose en una rémora para los 'e-retailers' y sus proveedores de última milla. En este contexto, se están planteando diferentes soluciones, como emplear la inteligencia artificial para identificar mejor los patrones de consumo y cobrar los gastos de la logística inversa únicamente a aquellos que son propensos a devolver productos. Se quiere tener un control de aquellas personas que devuelven mucho, lograr una personalización de la devolución.

Las empresas tienen que gestionar los productos que vuelven al almacén de origen y afrontar los gastos de la logística inversa, sin aplicar costes por ello.

Ayuda de 950 euros por autobús por el aumento del precio del combustible

El Gobierno ha aprobado la subvención de 950 euros por autobús y autocar, entre otras medidas, para paliar el aumento del precio del combustible que está afectando profundamente a las empresas que realizan el transporte de viajeros por carretera, sobre todo los de carácter discrecional.

Felipe Alonso. Fotos: iStock



El servicio discrecional de viajeros es el que más ha reducido su demanda.

El Gobierno ha reconocido, en boca de su presidente, Pedro Sánchez, en Sesión de Control en el Congreso de los Diputados, la situación de “dificultades que atraviesa el sector” del transporte por carretera, que, a su juicio, “venían arrastrándose desde el verano de 2012, por el aumento del precio de los carburantes, y ha anunciado la serie de medidas que se contemplan en el Real Decreto del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, que en el caso del transporte de viajeros por carretera se centran en diferentes ayudas económicas a tres meses, como 950 euros por autobús, una reducción de 20 céntimos por litro de gasóleo, o la ampliación de los plazos de devolución de los préstamos del Instituto de Crédito Oficial (ICO).

La subvención del precio del combustible de los 20 céntimos es una medida temporal que cubre desde abril hasta el 30 de junio, y corresponden a 1.250 euros por camión, 950 euros por autobús, 500 euros por furgoneta y por vehículo ligero (taxis, VTC y ambulancias). Con un máximo por empresa de 400.000 euros. En total unas ayudas directas que suponen 450 millones de euros.

Estas soluciones son insuficientes para las diferentes asociaciones representantes de este tipo de transporte, dado que hay casos, como es por ejemplo en el servicio discrecional, que durante la pandemia tuvo un tráfico de pasajeros cero, y que, sin ir más lejos, la demanda, de acuerdo con las cifras facilitadas por el Instituto Nacional de Estadística (INE), para el mes de enero del presente año, muestra un movimiento de -53% con respecto al mismo periodo de 2019.

Por ejemplo, desde la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares (ANETRA), principal representante de las Pymes del transporte discrecional, se considera que la subvención del Gobierno, a tres meses (de abril a junio) solo supone una minoración de 1.850 euros, y que las empresas van a tener que asumir directamente unos 8.150 euros por el aumento del precio del combustible, que en el primer trimestre del año ya lo ha hecho por encima del 27%. Eso supone aumentar el



El transporte de viajeros por carretera pide la creación de un bono de combustible.

coste de gasto en gasóleo por autocar hasta los 10.000 euros.

Esos costes no se pueden repercutir en los clientes, por lo que realmente lo que se pide es la aplicación de un bono social anual, que pueda paliar esta subida del combustible y las que puedan darse en el futuro, tanto a nivel de vehículos propulsados por gasóleo, como por gas, que también ha experimentado entre enero y marzo un aumento de coste del 115%.

Por su parte, la otra gran patronal del sector del transporte de viajeros por carretera, CONFEBUS, ha elaborado un plan de choque recordando al Gobierno que este tipo de servicio está padeciendo una crisis sin precedentes desde el inicio de la pandemia, y que a día de hoy continúa estando muy afectado, y que cuando comenzaba a recuperarse a finales del año 2021 y comienzo del presente, el precio del combustible y el conflicto bélico en Ucrania, ha vuelto a poner en peligro a las empresas del sector.

Para esta sectorial, la ayuda del Gobierno para los próximos tres meses alcanza los 2.450 euros por autocar, en función de añadir a los 950 euros unitarios, los 450 por tres meses de gasóleo, o los 50 euros de *adblue* por el mismo periodo. Cantidades que debería ser incrementadas en función de la situación en que se mueve el sector.

Y así, CONFEBUS se suma a la petición de ANETRA de la creación del bono de combustible, e incluso

hace una valoración aproximativa de las cifras que deberían darse. Por autocar propulsado por gasóleo sería de 835 euros al mes; que para autobús urbano sea de 670 euros mensuales, y del que se mueve a base de GNC, de 3.280 euros. En conjunto, CONFEBUS presenta un presupuesto anual del orden de casi 622 millones de euros. Para esa ponderación se considera la existencia de 42.272 autobuses interurbanos operando; con gasóleo; 7.500 urbanos; y 3.500 a base de gas.

450

Millones de euros es la dotación de las ayudas del Gobierno al transporte por carretera

Esa cifra, que puede ser considerada alta a nivel de subvención, contrasta con los más de 6.000 millones de euros que anualmente facturaba el sector antes de la pandemia, dando empleo a unas 95.000 personas.

El pasado 30 de marzo, el Boletín Oficial del Estado (BOE), publicó el Real Decreto del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, donde se reflejan estas medidas, así como la devolución mensual del impuesto sobre los hidrocarburos, y la aceleración de la devolución del céntimo sanitario

Madrid, Barcelona y Valencia se llevan el 84% de ayudas al transporte público

Como viene siendo tradicional, el Gobierno ha autorizado una serie de subvenciones para la financiación del transporte público en determinadas localidades de gran volumen de población, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Felipe Alonso.



Metros y tranvías, principal transporte urbano y metropolitano. Luis Moreno

Cada año, el Gobierno, con el fin de impulsar el transporte terrestre público de viajeros de áreas metropolitanas o ultraperiféricas, concede subvenciones a aquellas poblaciones que soportan un mayor volumen de población afectada. Es una colaboración con las diferentes administraciones que gestionan estos servicios tanto en las áreas urbanas, metros y autobuses, como en las periféricas, trenes de cercanías y autobuses.

Estas ayudas se suman a las que se dan por concurrencia competitiva a favor de las Entidades Locales para financiar servicios de transporte colectivo urbano.

Este año se ha aprobado la subvención de 274 millones de euros, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado 2022, a la financiación de los ámbitos territoriales de Madrid, Barcelona y Valencia, así como 47,5 millones de euros en favor de la Comunidad Autónoma de Canarias.

De acuerdo con la aprobación de estas ayudas por parte del Consejo de Ministros del pasado 15 de marzo, el objetivo es financiar el transporte terrestre público regular de viajeros de áreas metropolitanas o ultraperiféricas, caracterizado por la participación de varias administraciones en su gestión, dado que es un importante volumen de población la que se encuentra afectada con gran intensidad de desplazamientos. Y también que hay una afectación de su funcionamiento sobre la actividad económica en general y de diversos sectores.

Hasta el 2021, ese tipo de subvenciones estaban gestionadas por el Ministerio de Hacienda, pero a partir de ese ejercicio, es labor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, (MITMA). Decisión que se enmarca en el cambio de enfoque hacia un Ministerio gestor de la movilidad, entendida como un derecho de los ciudadanos y un elemento de cohesión social y de crecimiento económico.

La concesión de estas subvenciones está condicionada a que los beneficiarios dispongan de un Plan de Movilidad Sostenible, de tal forma que la financiación estatal actúe, además, como un incentivo



El autobús urbano vuelve a crecer en usuarios. EP

para el despliegue de este instrumento de ordenación y planificación.

El acuerdo alcanzado por el Gobierno para este ejercicio, destina las subvenciones previstas para los sistemas de transporte terrestre público regular de viajeros para impulsar su desarrollo en el ámbito de actuación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, de las Autoridades del Transporte Metropolitano de Barcelona, a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia (ATMV), y, a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Madrid, Barcelona y Valencia reciben el 84%

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid, junto con la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, son los que reciben una mayor cantidad de subvenciones, dado el mayor tráfico de viajeros que deben soportar al tener un mayor número de población.

En conjunto, cuentan con el 73,41% del total que aporta el MITMA este año para impulsar sus tráficos de transporte público terrestre, 236,19 millones de euros.

En el caso de Madrid la subvención para financiar ese servicio en el ámbito de su actuación, garantizando así la prestación de transporte público en toda su área metropolitana, asciende a 126,89 millones de euros, el 39,44% del volumen total. Durante el año pasado, y pese a que aumentó la ocupación de todos los tipos de transporte, se continúa quedando lejos de las cifras registradas en 2019, en el periodo prepandémico, cuando estos servicios terrestres públicos movieron más de 1600 millones de viajeros. Al cierre del 2021 el uso del metro registraba un aumento de usuarios del 35,5%; del 86% en autobús; y del 60% en Cercanías ferroviarias.

La Comunidad Autónoma de Canarias recibe 47,5 millones de euros

La Comunidad Autónoma de Canarias, cuenta con una subvención de 47,5 millones de euros, de acuerdo con lo aprobado por el Consejo de Ministros del 15 de marzo, al ser considerada su situación metropolitana y ultraperiférica. Se trata del 14,76% del total. La subvención será gestionada por la Administración Pública del gobierno insular. La Con-

sejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno regional lo distribuirá posteriormente entre los cabildos insulares para financiar el sistema de transporte público de viajeros por carretera del Archipiélago. Desde la Consejería se procederá a transferir el dinero, de forma proporcional, a los cabildos insulares para su gestión.



Subvenciones para el transporte de áreas metropolitanas. iStock

Para la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, el valor de la subvención alcanza los 109,3 millones de euros, es decir, el 33,98% del volumen total. En el año 2021 el conjunto del sistema de actuación en esa zona, que incluye metro, autobuses, tranvía, rodalies, etc., tuvo un tráfico de 718 millones de viajeros, frente a los 1.056,6 millones del 2019, aunque creció, en general, por encima del 27%.

También se ha acordado por parte del Consejo de Ministros, impulsar otra área de interés de este tipo de transporte como es el que desarrolla la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia. Y se le otorga una subvención que en este ejercicio alcanza los 38 millones de euros destinados a esta zona levantina, lo que supone el 11,81% del volumen total. Tanto el metro como el servicio urbano de autobuses de la capital levantina presenta incrementos del orden del 45,7%, y del 53,3%, respectivamente.



Pablo Barrios
Country manager de MotorK España

La digitalización al servicio de la movilidad en la automoción

La tecnología en el sector de la automoción está dando pasos de gigante para digitalizarse y favorecer la movilidad y recortar el impacto medioambiental,

Esta transformación abarca cambios disruptivos en muchas áreas como la electrificación o la conectividad, todo ello con el vehículo autónomo como bandera, pero también con nuevas formas de movilidad que se están alzando como los nuevos protagonistas.

Ejemplo de ello es el *carsharing*, una alternativa de desplazamiento basada en la innovación, con importantes recortes en términos de impacto medioambiental.

Lo que parece claro es que la digitalización está transformando de lleno el sector de la automoción y cualquier cambio implica tecnología, pero también una evolución en la cultura y los procesos de una industria que ya maduraba a velocidad de cruce y que ha pisado el acelerador aún más después de la irrupción del Covid-19.

De hecho, no es mera coincidencia que, en los últimos 18 meses, todas las tecnologías relacionadas con el punto de contacto con el cliente se hayan convertido en el centro de cualquier estrategia, pero además la oferta se está transformando desde un simple sitio web, a un conjunto completo de herramientas digitales disponibles tanto para concesionarios como para fabricantes de automóviles, algo que se triplicará en los próximos dos años con respecto a los niveles pre-pandemia.

Son buenas noticias si tenemos en cuenta que el sector de la automoción ha sido uno de los más azotados por la reciente crisis sanitaria, la escasez de chips y el desabastecimiento, que han sido, a partes iguales, los principales culpables del freno de las inversiones.

En nuestro caso, comprender los impactos generados de este cambio de tendencia nos ha permitido identificar y construir un conjunto real de herramientas



que usarán los concesionarios en particular y la industria automotriz en general para liderar el cambio. MotorK estamos comprometidos con proveer a nuestros clientes de las herramientas necesarias para su éxito en el negocio.

La industria de la automoción es un sector estratégico en España. De hecho, somos el segundo país fabricante en Europa y el octavo a nivel mundial. No en vano, esta industria supone alrededor del 10% del PIB español y da empleo al 9% de los trabajadores de nuestra población

Los concesionarios, los fabricantes, los arrendadores y las empresas en general se apoyan mucho en las herramientas tecnológicas. Y la pandemia ha permitido una aceleración en todos los principales mercados.

Y un reconocimiento mayor al uso de las nuevas tecnologías aplicadas a la demanda de la movilidad tras la situación de aislamiento por el Covid-19. Y en este sentido, tendemos a alinearnos con nuestros países vecinos europeos, ya que los fabricantes están consolidando sus estrategias paneuropeas.

Pero ¿es pronto para comprar o vender un vehículo de un modo completamente digital?



Según un estudio publicado en 2019 por MotorK, uno de cada dos europeos, exactamente el 51%, se mostraba predispuesto a comprar un vehículo a través de internet.

Tras la pandemia, el interés de adquisición ha aumentado hasta llegar a un 67% en España, con un total de 160 millones de búsquedas.

Estos datos muestran un cambio muy relevante en la percepción de los clientes, pese a que, en realidad, digitalizar al completo el recorrido de un cliente para la compra de un vehículo no es el fin último del sector.

En verdad, el objetivo debe ser satisfacer las necesidades de los clientes y lograr una omnicanalidad que nos permita ser neutrales con respecto a sus necesidades.

Por ello, hasta que la experiencia llegue a ser íntegramente digital, el principal motor tendrá que ser la capacidad de ser flexibles y simplificar los trámites en beneficio del comprador.

Vivimos en un momento clave para las empresas que se abren camino en este sector. De hecho, hoy nos encontramos ante un ecosistema de datos en el que la tecnología permite a las nuevas compañías aprender de los errores del pasado.

Lo que está claro es que el proceso de transformación digital que vive esta industria augura un futuro a corto plazo en el que el ecosistema minorista de la automoción habrá cambiado significativamente y las interacciones con los clientes serán altamente digitales.

Y para lograrlo, será imprescindible contar con un proveedor europeo capaz de ofrecer a los actores de la cadena de suministro todas las herramientas que necesiten para gestionar su negocio digital.

La pandemia ha hecho tambalearse a todos los sectores económicos y especialmente al de la automoción, pero también nos ha dejado importantes lecciones.

Ahora nos queda el deber de mirar hacia adelante y pisar el acelerador para ser los protagonistas de un futuro que se antoja más prometedor.

Las nuevas formas de movilidad están obligando a cambios basados en la transformación digital de la automoción

La 'startup' valenciana Prodevelop mejora la eficiencia de los puertos españoles

El proyecto de la 'startup' Prodevelop se basa en un sistema informático que permite a los puertos gestionar de manera eficiente todos sus servicios

Felipe Alonso.

Puertos del Estado cuenta con el proyecto Integra2, una iniciativa desarrollada por la empresa valenciana Prodevelop, y a la cual ya se han sumado 18 autoridades portuarias.

Se trata de un sistema informático que permite a las autoridades portuarias gestionar de manera eficiente sus servicios, así como facturarlos y obtener indicadores de su rendimiento y eficiencia en la gestión.

El proyecto de la *startup* levantina comenzó su andadura en el año 2015, financiado con 2,5 millones de euros por el ente público, y cuenta con vigencia hasta el año 2023. Aunque, tanto desde la propia empresa como desde Puertos del Estado se negocia su posible ampliación.

Las ventajas que aporta el proyecto de Prodevelop se basan, sobre todo, en la estandarización de procesos para todas las autoridades portuarias españolas, ya que permite, la generación de economías de escala, con un importante ahorro para todo el conjunto portuario nacional. Y desde la empresa se apunta que, además, se trata de un "sistema intuitivo, amigable y potente que permite gestionar desde un único punto todos los servicios relacionados con la operativa portuaria".

Pero este no es el único proyecto que tiene en marcha la *startup* valenciana, sino que quiere dar un paso más adelante de cara a la internacionalización de las diferentes soluciones de tecnología aplicables a los puertos de todo el mundo que es capaz de desarrollar.

Y así, y dentro del programa 4.0 de Puertos del Estado, en el que la compañía ha sido seleccionada entre los nueve proyectos comerciales de la primera edición del Fondo Puertos 4.0, para el desarrollo de la solución Posidonia Port CDM.

Es una solución en la nube basada en el principio del "just in time", que facilita el diálogo y la coordinación entre los distintos agentes de un puerto, optimizando, por ejemplo, los atraques. De tal forma que se puede lograr una mayor rotación de buques



Transporte de contenedores en el puerto de Valencia. Guillermo Lucas

en los puertos con una simplificación de las labores de carga y descarga, mejorando, de forma efectiva y dinámica, los resultados de las infraestructuras portuarias, la actividad de las navieras, el movi-



Prodevelop, seleccionada en la primera edición del Fondo Puertos 4.0

miento en las terminales, a la vez que reduciendo, al ser mucho más rápido todo el conjunto de operaciones, la huella de carbono".

Prodevelop quiere llevar esta solución a mercados de Latinoamérica, de África y Europa. En la actualidad, cuenta con presencia en Malta, Benín, Guernsey, Ghana, Camerún, Marruecos y México.

Marítimo

Brittany Ferries incorpora entre Bilbao y Portsmouth un ferry a GNL

La naviera Brittany Ferries ha incorporado al servicio entre el puerto de Bilbao y el inglés de Portsmouth el buque 'Salamanca', propulsado por Gas Natural Licuado (GNL). La embarcación realizará dos escalas semanales en el recinto vasco. El ferry tiene 215 metros de eslora, casi 30 metros de manga, diez cubiertas y 2.700 metros lineales para vehículos, y se convertirá "en el primer barco propulsado por GNL que opere regularmente en el Canal de

la Mancha". Para poder acoger este tipo de buques, la institución portuaria ha tenido que contar con una infraestructura para repostar. En este caso, "se ha instalado un tanque criogénico con una capacidad de almacenamiento de 1.000 metros cúbicos que permite mantener el gas natural en estado líquido a -160 grados centígrados. El ferry 'Santoña' de Brittany Ferries se incorporará al mismo servicio el próximo año.

Transporte

Empresa china de contenedores triplica ingresos por la mayor demanda

El primer fabricante mundial de contenedores triplica ingresos por los precios y la demanda. La división de la firma China International Marine Containers (CIMC) dedicada a la fabricación de contenedores, la mayor del mundo en este mercado, ha registrado un volumen de negocio superior a los 9.400 millones de euros en 2021. La cifra supone, aproximadamente, el triple de los ingresos de la compañía por esta actividad en el ejercicio anterior.

La compañía china ha reconocido que, "afectados por la fuerte demanda y el alza en los precios de las materias primas, tanto el precio de los contenedores nuevos como la rentabilidad de la industria han experimentado un importante incremento interanual". De hecho, en el caso de CIMC, sus beneficios derivados de la construcción de contenedores se han multiplicado por seis en comparación con los de 2020.

Transporte

Alsa lanza un proyecto de reforestación para compensar la huella de carbono

La compañía de movilidad Alsa ha comenzado la siembra de un bosque de ocho hectáreas como primera fase del proyecto de reforestación "Bosque Alsa", una iniciativa que forma parte de su estrategia medioambiental y a la que se han sumado más de 12.500 clientes para compensar la huella de carbono que generan los desplazamientos en autobús. Pese a que viajar en autobús genera 5,5 veces menos gases de efecto Invernadero que viajar en co-

che, Alsa ha diseñado acciones concretas para compensar el impacto que generan en el medio ambiente los viajes de largo recorrido y regionales de la compañía. Desde 2021 los clientes de la compañía pueden conocer la huella de carbono que genera su viaje, y al comprar su billete pueden hacer, de forma voluntaria, una aportación económica para la reforestación de zonas de alto valor ecológico. Alsa ha duplicado las aportaciones de los clientes.

Movilidad

La producción de vehículos cae en España en los primeros meses de 2022

La fabricación de vehículos en España ha registrado un nuevo descenso en el mes de febrero, que se traduce en una caída del 12,9% con respecto al mismo periodo de 2021. En el segundo mes del ejercicio, se han fabricado 189.145 unidades. La caída se debe a que "en el último mes, el sector de la automoción suma a la ya conocida crisis de los microchips, que estaba suponiendo un lastre para nuestra recuperación, la incertidumbre económica y po-

lítica ocasionada por la guerra en Ucrania", ha reconocido. Esto ha provocado que en los dos primeros meses del año se acumule un retroceso del 15,2% en la fabricación respecto del mismo periodo de 2021, con 369.053 unidades. Además, se está produciendo la escasez y el encarecimiento de materiales básicos junto con el aumento de costes energéticos que complican una situación, ya de por sí, difícil para toda la cadena de valor del sector.



Airbus

Airbus vuela el primer 'A380' impulsado por combustible 100% sostenible

El fabricante aeronáutico europeo Airbus ha llevado a cabo las pruebas del primer vuelo de una unidad del gran gigante del cielo, el A380, propulsado al 100% por combustible sostenible. Este es el tercer avión que vuela empleando únicamente SAF durante el último año, pero el primero de este tamaño.