

Revista mensual | 8 de julio de 2020 | N°88

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

LOS PUERTOS SE 'VACÍAN' DE PASAJEROS Y PERDERÁN UN 15% DE LAS MERCANCÍAS

El Gobierno suspende 'sine die' la vuelta de los cruceros, que mueven más de 4.000 millones

AÉREO

**LA OFERTA DE PLAZAS
CAE UN 38% EN LOS VUELOS
INTERNACIONALES**



Transporte y Movilidad

elEconomista.es



Actualidad | P6

Los puertos se vacían de pasajeros y mercancías

La actividad portuaria ha caído por culpa de la pandemia, y se ha desplomado el tráfico de mercancías durante los cinco primeros meses del año.



Ferrocarril | P22

España lidera el proyecto 'Hyperloop' en Europa

La empresa valenciana Zeleros es quien encabeza el proyecto europeo de construcción del nuevo "super tren", *Hyperloop*.

Carreteras | P30

El autobús cumple un papel clave en la cadena turística

El transporte de turistas por autocar mueve anualmente una media de 220 millones de viajeros, y representa un volumen de negocio superior a 1.300 millones de euros.

Entrevista | P26

Marcos Basante, presidente de ASTIC

"Los clientes comienzan a retrasar los pagos y a pedir rebajas. No hay una recuperación".



Aéreo | P14

Caen un 38% las plazas internacionales para el verano en España

La previsión de asientos de las compañías internacionales de trayectos con España para este verano se sitúan en 21,46 millones.



Movilidad | P38

El Gobierno destina 800 millones de euros al transporte público

El Gobierno, a través del fondo creado para paliar la situación económica de las empresas por el Covid-19, ayuda al transporte público.

Edita: Editorial Ecoprensa S.A.

Presidente Ejecutivo: Antonio Rodríguez Arce Vicepresidente: Raúl Beyruti Sánchez

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

Director de elEconomista: Amador G. Ayora

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

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



Reajuste de los precios y ofertas para poder viajar por el país

La máxima lanzada por el Gobierno hace unos días, de pedir a los españoles que viajen por el país para relanzar la economía, ha sido recogida por los principales medios de transporte que han comenzado por reajustar los precios de sus billetes -se habla de precios exorbitados a finales de junio y principios de julio para algunos trayectos en avión y tren-, y lanzar seguidamente campañas de ofertas atractivas con la que atraer a los pasajeros hacia sus servicios.

La crisis del coronavirus ha "dejado tocadas" a todas las compañías de transporte de pasajeros, que pausadamente van recuperando su actividad con una oferta que se encuentra entre el 20 y el 40% inicial a finales de junio y principios de julio, aunque se espera que para mediados de julio y ya en pleno mes de agosto, sus tráficos aumenten por encima de ese 40%.

■
Las compañías de transporte de viajeros diseñan nuevas campañas, con descuentos para atraer a los usuarios

Pero, recuperar esa actividad supone atraer de nuevo a los viajeros, no sólo con la demostración de que cumplen con todas las medidas sanitarias y que viajar en avión, en tren, o en barco, no supone ningún riesgo, sino con ofertas atractivas en los precios, incluso por debajo de las promociones llevadas a cabo antes de la llegada del Covid-19 al país.

Con este fin, las aerolíneas son las primeras que han dado un paso en esa dirección. Por ejemplo, Iberia ha lanzado una campaña de billetes para trayectos entre 50 destinos, tanto domésticos como europeos, a un precio de 25 euros. Otra compañía del grupo IAG, como es la *low cost* Vueling, ha anunciado que van a poder comprarse billetes a 9,99 euros.

Por su parte, Air Europa, ha presentado la campaña *Se ha abierto tu horizonte, planifica tu viaje*, con precios competitivos que van desde 19 euros para vuelos nacionales, a 99 euros transoceánicos y 219 hacia Latinoamérica. Mientras que las *low cost*, Ryanair y Easyjet, también han anunciado promociones, de 250.000 plazas de las primera a 29,99 euros; y, de vuelos a 33 euros de la segunda.

Renfe ha ofertado 220.000 plazas de Ave y Larga Distancia con descuentos de hasta el 50% para viajar durante los meses de julio, agosto y septiembre, con su campaña *Oferta YoVoy verano. Vuelve a viajar* que permite comprar billetes, hasta agotar existencias

En cuanto al autobús de larga distancia, las compañías, que tienen las tarifas más competitivas con respecto al resto de los medios de transporte, las han rebajado en un 20%, dado que han sufrido un gran descalabro con el Covid-19



'Ibaizabal Quince', primer remolcador dual fuel-LNG que opera con este sistema de propulsión en el puerto de Bilbao

El remolcador *Ibaizabal Quince*, el primero que se construye en España de propulsión dual, fuel-LNG, está iniciando la cuenta atrás para operar en el puerto de Bilbao. Cuenta con 395 toneladas de arqueo bruto (GT), mide 28 metros de eslora, 12 metros de manga y puede alcanzar una velocidad de 11 nudos.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

15

Cierre del ejercicio anual del comercio electrónico

La CNMC ofrece los resultados del comercio electrónico correspondiente al ejercicio 2019/2020. Volumen de facturación, y transacciones de las páginas webs.



11

Estadística del transporte público de pasajeros

El Instituto Nacional de Estadística (INE) ofrece las cifras del tráfico de viajeros durante el mes de mayo, y el acumulado del año 2020, en comparación con el 2019.

04

Tráfico ferroviario del segundo trimestre

El INE ofrece la situación del tráfico ferroviario que se ha registrado durante el segundo trimestre del 2020, tanto de personas, como de mercancías.

17

Comportamiento de las aerolíneas de bajo coste

Información de los movimientos de las líneas aéreas de bajo coste en España durante el mes de junio, así como del tráfico de los seis primeros meses del año 2020, y su relación con el mismo periodo del año anterior, tanto mensual como anual.

13

Situación de los aeropuertos españoles en junio

Aena informa de cual ha sido la situación registrada en los aeropuertos de la red española durante el mes de junio, así como de todo el acumulado del primer semestre.



Julio

Los puertos se 'vacían' de pasajeros y mercancías

El Gobierno veta los cruceros 'sine die' y el sector negocia reactivarlos en agosto. El desplome de la demanda y del comercio lastra el tránsito de líquidos y contenedores

África Semprún



Transporte y Movilidad

elEconomista.es

Aena ha reabierto la terminal 1 de Barajas, parte del Dique Longitudinal de El Prat y el módulo A de Palma ante el aumento de los vuelos internacionales. Así, mientras el número de operaciones aéreas diarias se ha triplicado desde que se reabrieron las fronteras, los puertos siguen cerrados a cal y canto a los cruceros. La decisión del Gobierno de extender *sine die* la prohibición a la entrada en los puertos de “los buques de pasaje de tipo crucero que realicen viajes internacionales” pese al levantamiento del estado de alarma, deja en el aire la reactivación de una industria que en 2017, últimos datos disponibles, aportó 4.252 millones a la economía española y empleó a 31.322 personas. Además, la medida, que contempla excepciones a discreción de Marina Mercante, contribuye a mantener medio vacías las terminales de pasajeros, que cerraron mayo con 216.851 viajeros frente a los 2,8 millones registrados en el mismo mes de 2019.

Así, al veto a los cruceros, publicado en el BOE el 27 de junio, se suma la decisión de Marruecos de mantener cerradas las fronteras con España, lo que obliga a cancelar la operación Paso del Estrecho, que el año pasado movió 3,34 millones de pasajeros y 760.215 vehículos; y al descenso de la demanda en los ferrys, que sí que operan. Si se elimina a los cruceristas de las estadísticas, el tráfico de pasajeros en mayo cayó un 87%, pese al inicio de la desescalada. Puertos no se atreve a dar una estimación la evolución del tráfico de este año, que acumula un descenso del 56%, ni de cuándo se va a recuperar.

La decisión de restringir la entrada de turistas por mar afecta principalmente a puertos como el de Barcelona, Palma, Las Palmas y Valencia, que concentran el grueso de las escalas, y ha sentado como un jarro de agua fría en la industria pese a que muchas compañías ya tenían previsto empezar a operar en el Mediterráneo en otoño y a que se espera que el arranque sea muy lento. La cuestión es que no tienen visibilidad sobre cuándo se van a abrir los puertos ni de las medidas de seguridad que se impondrán por parte del Gobierno, por lo que tienen problemas para ir preparando la desescalada. De momento, Costa Cruceros tiene pensado fletar un buque en agosto desde Italia, pero todavía no tiene definido el itinerario porque la actividad sigue muy restringida para el sector, que el año pasado movió 10,6 millones de pasajeros en España. Si todo va bien, la estrategia de Costa es tener dos buques en el Mediterráneo en septiembre mientras que Norwegian espera volver a operar ese mes.

“Estamos Negociando con el Gobierno que se puedan reabrir los puertos a los cruceros en unas semanas. Aunque la industria ya ha puesto en marcha muchas medidas de seguridad, queremos poder adaptarnos a las que imponga el Ejecutivo para ir poco a poco retomando la actividad. La idea es primero gatear y luego andar para poder volver a correr,



Turismo de cruceros en Málaga. Álex Zea

como en 2019. El sector es muy rentable y se recuperará rápido”, explica Alfredo Serrano, presidente de la patronal de cruceros CLIA en nuestro país.

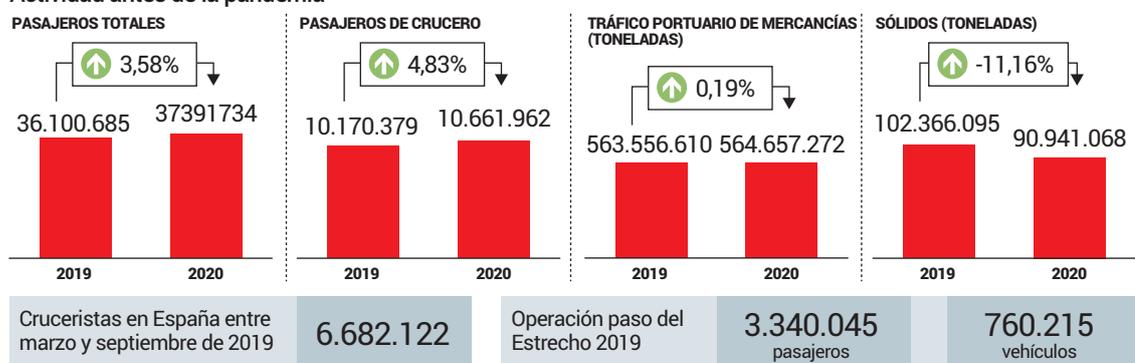
Pero España no es el único país en el que no pueden entrar los buques. Los cruceros llevan parados desde que estalló la crisis y de momento siguen sin actividad en sus principales mercados -China, EEUU y Alemania-. Así, a mediados de junio Carnival, que ha perdido 4.400 millones en su segundo trimestre, reconoció que le era “imposible predecir cuándo va a poder volver a las operaciones normales”. La crisis ya se ha llevado por delante a Pullmantur, que ha quebrado, ha obligado a Norwegian Cruise Line

La actividad en los Puertos se paraliza

Evolución del tráfico

	MES MAYO			ACUMULADO DESDE ENERO		
	2019	2020	VAR. (%)	2019	2020	VAR. (%)
Total Pasajeros	2.851.403	216.851	-92	12.021.883	5.301.173	-55,90
Pasajeros de crucero	1.066.856	0		3.845.732	1.294.996	-66,33
Tráfico portuario mercancías (toneladas)*	51.115.282	38.262.051	-25	237.351.058	213.041.533	-10,24
Líquidos (toneladas)	17.122.528	12.979.303	-24	77.034.498	73.278.706	-4,88
Sólidos (Toneladas)	7.434.110	5.180.806	-30	38.566.853	31.034.191	-19,53
Contenedores (TEUS)	1.569.775	1.229.694	-22	7.337.864	6.649.591	-9,38
Automóviles en régimen de mercancía	317.410	83.632	-74	1.453.531	884.782	-39,13

Actividad antes de la pandemia



Fuente: Puertos del Estado. (*) Incluye cargas, descargas, tránsitos y transbordos.

elEconomista

a pedir 1.850 millones en créditos para garantizar su liquidez y ha llevado a Carnival a reducir su flota en seis barcos y retrasar entregas. Todas publican pérdidas millonarias.

Mercancías a la baja

Además de los pasajeros, el tráfico de mercancías se ha visto fuertemente afectado por el coronavirus pese a ser una actividad esencial. Los últimos datos publicados por Puertos del Estado reflejan una caída del 25% en el número de toneladas movidas en la red, lo que más que duplica el descenso registrado en abril. La sociedad estatal espera que la actividad siga a la baja lo que queda de año aunque confía en que la caída se modere y se cierre el ejercicio con un retroceso del 15% "si la cosa no se tuerce". De cara al año que viene se prevén subidas de doble dígito, aunque no se recuperarán los niveles de 2019 hasta 2022.

El tráfico de mercancías también se está viendo impactado por el cierre de las plantas de carbón y ya en 2019 se registró un descenso del 11% en graneles sólidos. Sólo en mayo, este tipo de mercancías ha descendido un 30%, más que la media, y en el acumulado del año retrocede un 19,5%. El tráfico total pierde el 10%. Así, junio también ha sido flojo y se espera un julio a la baja ya que la demanda no se está recuperando. No en vano, el tráfico de mercancías por carretera cae el 30% debido al descen-

so de la demanda nacional e internacional, que ha llevado a romper las cadenas y a obligar a muchos camiones a realizar viajes en vacío.

En Algeciras, que principalmente se dedica al tránsito de contenedores, la caída que se registra en lo que va de año es del 4,8% debido a que la exportación ha contenido la caída de la actividad nacional. Por su parte, Baleares registra un descenso del 31,7% del tráfico de mercancías, Tarragona del 23% y Bar-

Bahía de Cádiz es el único puerto que ve subir el tráfico de mercancías en 2020

celona del 17%. Bahía de Cádiz es el único que sube con un alza del 24% en los cinco primeros meses del año. "Los puertos son un reflejo de la economía y del comercio mundial y si la economía ha sufrido un revés y la demanda no termina de remontar al final se nota en el tránsito de mercancías", explican fuentes de Puertos del Estado. La paralización de la red portuaria se va a traducir en un fuerte descenso de ingresos por la menor actividad y la reducción de las tasas y las moratorias. En total, han aprobado medidas para generar ahorros de 250 millones a navieras, terminales, etc.

Pérdidas 'milmillonarias' entre las cruceristas

Carnival tuvo una pérdida neta ajustada de 4.400 millones de dólares en el segundo trimestre del año como consecuencia de un parón de su actividad por el Covid-19. Los ingresos fueron de 700 millones de dólares frente a los 4.800 millones del mismo periodo del año anterior. La compañía prevé volver a operar el 1 de agosto, Carnival enfatizó en el comunicado sobre sus ganancias que tiene una amplia liquidez de aproximadamente 7.600 millones de dólares para soportar una suspensión prolongada en las operaciones. Pero también dijo que espera quemar alrededor de 650 millones de dólares al mes de caja durante la segunda mitad de 2020. Además de acudir a los mercados para reforzar su liquidez, la compañía también ha puesto a la venta seis barcos para hacer caja y ha retrasado las recepciones de nuevos buques para salvaguardar la caja.

Royal Caribbean Cruises, que ha declarado en quiebra su filial Pullmantur, sufrió pérdidas de 1.400 millones de dólares en el primer trimestre del año, lapso en el que la crisis del coronavirus obligó a dejar todos sus buques de esparcimiento anclados en los puertos. Ha retrasado hasta mediados de septiembre su regreso a los mares.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

Aéreo

Boeing instala un laboratorio de gestión de tráfico aéreo en España



El fabricante aeronáutico estadounidense Boeing ha instalado un laboratorio de gestión de tráfico aéreo tripulado y no tripulado en el Centro de Investigación Aeroportada de Rozas (CIAR), ubicado en Lugo. Cuenta con simuladores de vuelo de última generación que se utilizarán en el desarrollo de innovadoras tecnologías que permitan soluciones para que los vehículos aéreos tripulados y no tripulados de pasajeros y mercancías compartan espacio aéreo

de forma segura en el futuro. Se trata de una iniciativa conjunta del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), Enaire y la Xunta de Galicia a través de la Agencia Gallega de Innovación (GAIN) y el Instituto Gallego de Promoción Económica (IGAPE), así como el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (MCIU). Dispone de las infraestructuras y equipamientos en tierra necesarios para el desarrollo de aeronaves, sus sistemas y subsistemas.

Transporte

Ayudas a seis empresas españolas para desarrollar combustibles limpios



Seis empresas españolas recibirán 23 millones de euros de la Unión Europea, para desarrollar combustibles limpios, alternativos. La Comisión Europea ha aprobado esas ayudas para en el marco de la convocatoria Conectar Europa (CEF) Blending Facility 2019, que ha asignado un total de 70,4 millones de euros. Su objeto es priorizar el desarrollo de dos sectores, el despliegue del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario ERTMS y de los com-

bustibles alternativos para el transporte. Se calcula que la ayuda dada a las seis empresas españolas va a generar una inversión final de más de 157 millones de euros. Por parte española sólo se presentaron esas seis propuestas que han sido plenamente aceptadas, y que supone que concentran el 33% del total del total de las ayudas asignada a nivel europeo en esta convocatoria. de la Comisión Europea en el desarrollo de Conectar Europa.

Ferrocarril

Renfe adjudica a CAF la compra de 31 trenes de ancho métrico y 6 alpinos



Renfe ha adjudicado al fabricante español Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), la compra de 31 trenes de Ancho Métrico y 6 Alpinos por un importe de 258 millones de euros. El contrato también contempla el mantenimiento parcial de la flota de trenes durante un periodo de 15 años. Esta operación forma parte del plan de renovación de flota puesto en marcha por Renfe en 2019, con el objetivo de garantizar la calidad y mejora de los Ser-

vicios Públicos (Cercanías y Media Distancia) en los próximos años. La adquisición de estos trenes permite atender las previsibles necesidades de rejuvenecimiento de la flota, con el incremento de la fiabilidad y reducción de las incidencias, el aumento de la eficiencia energética, así como la adecuación a las obligaciones de implantación de la accesibilidad y el incremento de la seguridad en el sistema ferroviario.

infraestructura

Obras de restauración del edificio histórico de la estación de Atocha



Adif licita las obras de restauración del edificio histórico de la estación de Madrid Puerta de Atocha, por un importe de 4.441.170,21 euros, y un plazo de ejecución de 16 meses. El contrato incluye todas las actuaciones necesarias para preservar y restaurar el sistema envolvente (la parte exterior destinada a proteger de la temperatura, el aire y la humedad) del edificio histórico de la antigua estación de ferrocarril de Atocha y de los torreones (el del reloj

y plaza de taxis). Además, se mejorarán los muros, rampas de acceso y muretes que rodean a la plaza del embarcadero y de taxis. El contrato también recoge diversas actuaciones bajo la plaza del embarcadero, así como reparaciones puntuales en la estructura metálica de la marquesina histórica. Adif también ha licitado el contrato de asistencia técnica para la supervisión de estas obras por un importe de 240.940,01 euros y un plazo de 20 meses.

El tráfico de contenedores baja un 7,86% hasta mayo

La situación de crisis sanitaria ha afectado al tráfico de mercancías en contenedores, el principal de los puertos españoles, causando una importante caída.

Felipe Alonso. Fotos: iStock



La mercancía en contenedores, la principal forma de transporte marítimo.

La paralización de la actividad económica por la pandemia y las normas de confinamiento tras la declaración del estado de alarma por parte del Gobierno el 15 de marzo, se ha reflejado en la ralentización de todas operaciones portuarias, y ha afectado a todos los tráficos, y en especial al transporte de mercancías mediante contenedores, uno de los principales sistemas de movimiento de tránsito de productos en puertos y barcos.

De hecho, y a finales de mayo, último mes que Puertos del Estado ha publicado los datos oficiales de los tráficos de los 46 puertos de interés público dependientes de las 28 Autoridades Portuarias que los gestionan, se había perdido cerca de 6,49 millones de toneladas de mercancías movidas en contenedores, ya que se pasaba de los 82,66 millones de toneladas de los cinco primeros meses del 2019, a los 76,16 millones del actual, lo que supone una caída de un 7,86%. El mes de mayo ha empujado, aun más, la caída en general, perdiendo, únicamen-

te en esos treinta días un total de 3,5 millones de toneladas, con caídas entre el 8 y el 10 % en dos de los tres puertos que más mercancía por este sistema mueven en el país, Valencia y Barcelona.

A nivel general general se han cumplido las previsiones anunciadas a finales de junio por el presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, de que el mes de mayor iba a registrar un descenso de tráficos de hasta un 25,4% en el conjunto portuario, (25,1 % publicado), con tan solo 38,3 millones de toneladas manipuladas.

El movimiento de mercancías en contenedores es la principal de muchos puertos españoles. Hasta mayo, de los 104,4 millones de toneladas cuantificados como de *mercancías generales*, 76,16 millones lo han sido mediante este sistema de transporte, y muchas de ellas a través de los compartimentos TEU (contenedores de 20 pies de longitud). Lo que quiere decir que su uso supone el 72,72% del

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

total de las toneladas operadas en las instalaciones portuarias españolas, dentro de esa denominación de *mercancía general* que se complementa con los apartados correspondientes a otros tipos de transportes, como son los graneles líquidos y sólidos, así como la pesca, el avituallamiento y el tráfico interior.

Los puertos correspondientes a las Autoridades Portuarias de la Bahía de Algeciras, de Barcelona y de Valencia, que son tres de los que muestran un principal tráfico de mercancías a través de contenedores, no solo en España, sino en Europa, por su posición estratégica en la conexión atlántica y mediterránea, han tenido descensos en estos cinco meses.

Así, Bahía de Algeciras ha contado con un movimiento de 26,30 millones de toneladas en contenedores, y una caída del 2,05 %; mientras que tanto Barcelona como Valencia, han sufrido descensos mucho más acusados. En el caso de la primera autoridad portuaria, se ha registrado para este periodo una bajada del 16,48%, con 12,27 millones de toneladas; mientras que la segunda, ha cerrado el periodo con 24,42 millones de toneladas, con una caída de tráfico del 6,99%. Otros puertos que también suelen tener mucho movimiento con contenedores son los de Las Palmas, que con 4,13

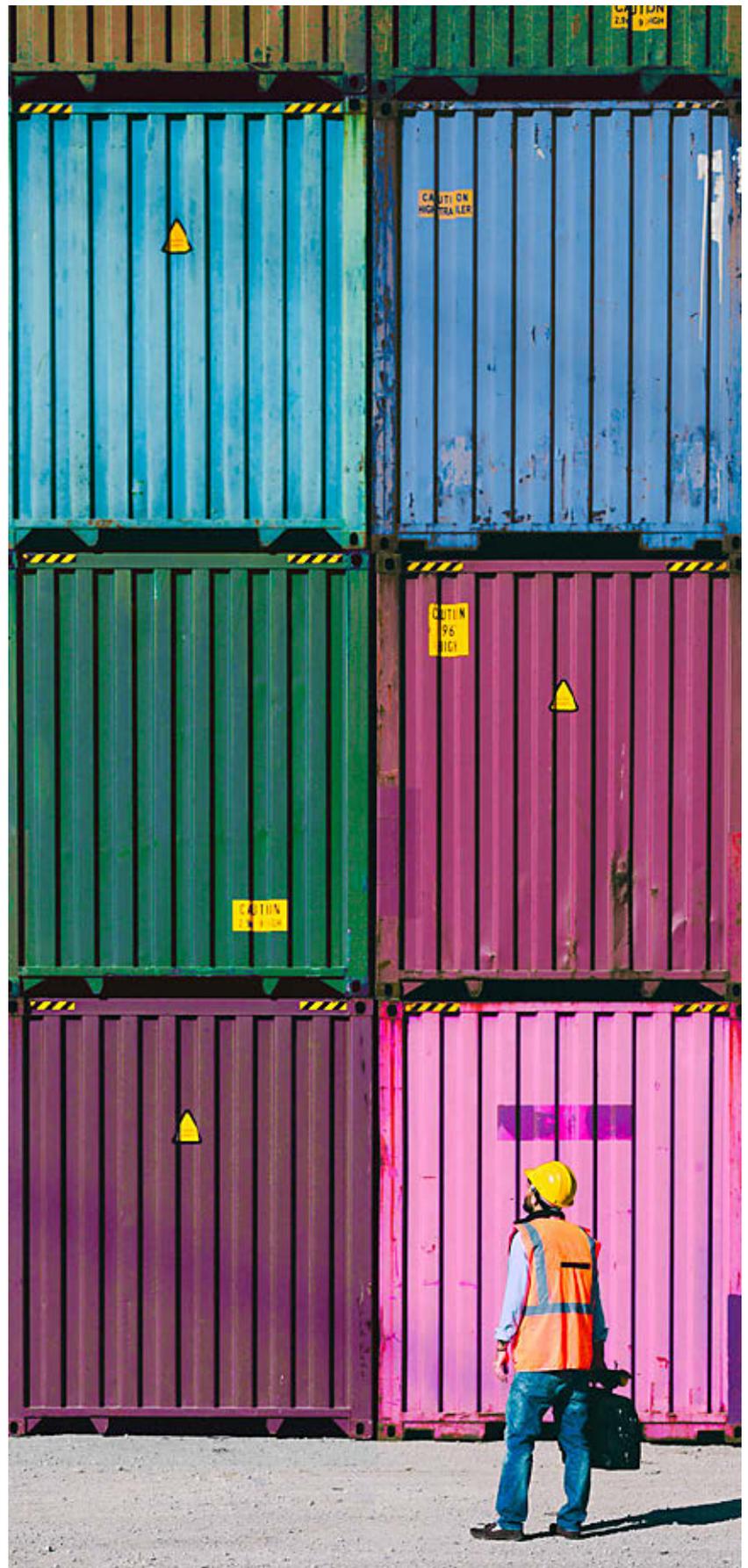
76,16 millones de toneladas de mercancías en contenedores hasta finales de mayo

millones de toneladas pierde un 6,79%; y Santa Cruz de Tenerife que ha crecido un 3,83% con 1,36 millones de toneladas.

De las 28 Autoridades Portuarias, seis cuentan crecimientos, aunque sus tráficos son menores, es el caso por ejemplo de Almería con 164.705 toneladas (+15,68%); o de Santander, 100.741 toneladas (+44,51%); o de la Bahía de Cádiz, 243.905 toneladas (+45,97%). Veinte presentan descensos, y dos, Avilés y Pasaia, no registran ningún tipo de movimiento.

En lo que se refiere a los TEU, al cierre del periodo de enero a mayo, se han operado 6,64 millones de unidades, que frente a los 7,33 millones del mismo periodo del año anterior, suponen un descenso de un 9,38%. Siete autoridades tienen resultados positivos, como por ejemplo, Santander, 8.840 unidades (+59,65 %), y Almería, 9.416 TEU's (+5,40%); diecinueve cuentan con descensos, y dos, Avilés y Pasaia, no registran ningún movimiento.

Como en todo el tráfico portuario español, los mayores movimientos corresponden a la Bahía de Algeciras, que con 2,07 millones de unidades,



TEU o contenedores de veinte pies de longitud.

Tráfico de mercancías en contenedores (enero-abril 2020)

Mercancías en contenedores en puertos españoles (toneladas)

CCAA	2019	2020	%
Coruña	115	0	-100
Alicante	513.048	461.547	-10,04
Almería	142.383	164.705	15,68
Avilés	0	0	0
Bahía de Algeciras	26.851.785	26.301.468	-2,05
Bahía de Cádiz	167.090	1.243.905	45,97
Baleares	183.239	136.808	-25,34
Barcelona	14.700.303	12.276.972	-16,48
Bilbao	2.833.137	2.520.480	-11,04
Cartagena	370.563	295.020	-20,39
Castellón	1.171.576	803.311	-31,43
Ceuta	50.957	28.850	-43,38
Ferrol-S.Cibrao	237.215	38.311	2,95
Gijón	422.934	403.976	-4,48
Huelva	227.646	249.692	9,68
Las Palmas	4.434.826	4.133.533	-6,79
Málaga	626.321	270.685	-56,78
Marín y Ria Pontevedra	364.091	221.742	-39,10
Melilla	61.372	40.406	-34,16
Motril	3.473	493	-85,80
Pasaia	0	0	0
St.Cruz de Tenerife	1.313.845	1.364.092	3,82
Santander	69.712	100.741	44,51
Sevilla	438.080	349.192	-20,29
Tarragona	203.083	175.405	-13,61
Valencia	26.258.196	24.423.799	-6,99
Vigo	1.080.247	1.033.033	-4,37
Villagarcía	135.996	127.595	-6,18
TOTAL	82.661.088	76.165.761	-7,86

Tráfico de contenedores teu's en puertos españoles (unidades)

CCAA	2019	2020	%
Coruña	3	0	-100
Alicante	66.653	66.105	-0,82
Almería	8.933	9.416	5,40
Avilés	0	0	0
Bahía de Algeciras	2.095.670	2.077.816	-20,85
Bahía de Cádiz	27.206	28.687	5,44
Baleares	50.409	36.308	-27,97
Barcelona	1.447.599	1.156.040	-20,14
Bilbao	265.149	237.774	-10,32
Cartagena	25.453	21.050	-17,30
Castellón	87.191	57.605	-33,93
Ceuta	4.926	2.474	-49,77
Ferrol-S.Cibrao	3.176	3.612	13,71
Gijón	30.892	31.617	2,35
Huelva	27.635	31.729	14,81
Las Palmas	411.869	374.096	-9,17
Málaga	79.426	45.815	-42,32
Marín y Ria Pontevedra	31.440	18.215	-42,07
Melilla	7.926	5.503	-30,57
Motril	440	65	-85,17
Pasaia	0	0	0
St.Cruz de Tenerife	167.482	157.073	-6,21
Santander	5.537	8.840	9,65
Sevilla	60.297	49.031	-18,68
Tarragona	21.461	19.255	-10,28
Valencia	2.322.820	2.118.854	-8,78
Vigo	72.342	77.396	6,99
Villagarcía	15.927	15.219	-4,45
TOTAL	7.337.864	6.649.591	-9,38

Fuente: Puertos del Estado y elaboración propia.

elEconomista

cae, sin embargo, un 0,85%; mientras que Barcelona, con 1,15 unidades, pierde un 20,14%, y Valencia que cae un 8,78% con 2,11 millones de TEU's.

En cuanto al conjunto de la mercancía movida hasta finales del mes de mayo, de acuerdo con las cifras facilitadas por el ente Puertos del Estado, se alcanzaron los 237,4 millones de toneladas, con un descenso del 10,2, respecto al mismo periodo del año pasado. La mercancía general, cayó un 10,28 %, mientras que los graneles líquidos, con 73,27 millo-

nes de toneladas manipuladas, han sufrido un descenso del 4,88 %. Peor resultado han tenido los graneles sólidos, que con 31,03 millones de toneladas caen un 19,53 %.

El tráfico ro-ro también sufrió un importante descenso en estos cinco meses, un 17,07%, con un movimiento de 22,99 millones de toneladas. Y en cuanto al número de barcos que tocaron puertos españoles, fueron 45.854, lo que supone una caída del 28,38 % respecto al mismo periodo de 2019.

Infraestructuras

Fidex anuncia su disolución tras nueve años de actividad



El Foro para la Ingeniería de Excelencia (Fidex) ha anunciado el cese de su actividad tras considerar que ha conseguido materializar los objetivos establecidos en su puesta en marcha, en diciembre de 2011, ante "la preocupante tendencia que mostraban las administraciones españolas a contratar los servicios de ingeniería exclusivamente por precio". Casi nueve años después, la organización presidida por Marisol Martín-Cleto asegura que la Ley

de Contratos del Sector Público y la Ley de Sectores Excluidos reconocen el carácter intelectual de los trabajos de ingeniería y exige que la contratación de estos servicios los criterios de calidad "tengan mayor peso que los puramente económicos". Desde Fidex explican que los miembros de la asociación se plantearán individualmente su posible incorporación a Tecniberia, asociación patronal a la que ya pertenecen la inmensa mayoría de ellos

Ferrocarril

Avanza la planificación del Corredor Cantábrico-Mediterráneo



El ministerio de Transportes ha adjudicado el contrato para la redacción del estudio informativo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, tramo Bilbao-Santander, a la UTE formada por WSP Spain-Apiya y Sener Ingeniería y Sistemas. El presupuesto de adjudicación es de 1,2 millones de euros y tiene un plazo de ejecución total de 24 meses prorrogables. La nueva línea entre Bilbao y Santander se diseñará para tráfico mixto de viajeros y mercancías y se plan-

tearán, preferiblemente y siempre que sea posible, alternativas que incluyan parada en Castro Urdiales y Laredo. Uno de los objetivos primordiales en la definición de alternativas será que ofrezcan servicios competitivos con la carretera. Además de los estudios técnicos habituales, se incluirá un análisis que justifique el ancho o anchos de vía a implantar, la necesidad de instalación de cambiadores de ancho y las conexiones con la red ferroviaria existente.

Puertos

La Unesco publica el manual de control de calidad de datos del nivel del mar



La Unesco ha publicado su manual de control de calidad de datos del nivel del mar, cuya redacción ha liderado Puertos del Estado. El Comité de Expertos del Sistema de Observación Global del Nivel del Mar, dependiente de la Unesco, solicitó a especialistas del organismo español Puertos del Estado, la redacción de un manual actualizado de los protocolos de control de calidad y proceso de este tipo de datos para la red mundial. El sistema portuario

español cuenta con 38 estaciones de medición del nivel del mar, repartidas entre los puertos de toda la geografía nacional e integradas con un complejo sistema de motorización de datos del nivel de calidad del mar, denominado *Portus*. La Unesco quiere que este manual redactado por los expertos del ente gestor portuario español, sea empleado a nivel mundial, incorporado a la Red de Observación Global del Nivel del Mar.

Logística

Panattoni desarrollará un parque logístico en Vitoria



Panattoni, ha cerrado un acuerdo con Gasteizko Industria Lurra, S.A (GILSA.), para la compra de dos parcelas de un total de 57.000 m², en las que tiene previsto desarrollar próximamente un parque de dos naves logísticas multi-clientes de última generación en el polígono de Jundiz, en Vitoria. Ambos edificios, de 19.000 y 13.000 metros cuadrados respectivamente, estarán diseñados como plataformas de distribución y almacenaje, en lo que se espera sea un

parque de referencia para la distribución en todo el País Vasco, regiones aledañas y sur de Francia. La empresa estadounidense sigue creciendo en España, tras la compra hace unos meses de una parcela en la localidad de Torija (Guadalajara).. La apuesta por el País Vasco, concretamente en Vitoria, viene reforzada por la importancia del eje A-1, clave en el transporte por carretera entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

Cae un 38% las plazas previstas de vuelos internacionales en verano

Aunque las compañías aéreas internacionales ya han comenzado a planificar sus vuelos hacia España, y de hecho ya hay más de una que está volando, las previsiones para este verano son de que se produzca un descenso importante, que en el caso de un mayor optimismo estaría en el entorno del 38%

Felipe Alonso. Fotos: EFE



La previsión de llegada de turistas internacionales por avión mejora en agosto.

Para el trimestre de junio a agosto, es decir para los meses fuertes del verano, los cálculos que ha realizado el organismo Turespaña sobre los asientos previstos en vuelos internacionales, muestran que se va a producir un descenso de un 38% en relación con los mismos tres meses del año anterior. Traducido a nivel de asientos, se habla de 21,46 millones menos. Ello, pese a que se haya vuelto a recibir tráfico internacional en los aeropuertos españoles durante el mes de junio. Todo ello se debe a las limitaciones que se han puesto a la movilidad internacional derivadas del Covid-19.

El mes de junio ha mantenido el descenso que se registró en mayo, con una caída de más del 93,7% de la capacidad de los vuelos internacionales con España, al registrarse únicamente 689.459 plazas. Todos los países emisores superaron el 80% de descenso, con un máximo del 98,9% de Portugal; y el 80% de los Países Bajos. Destacan los dos principales emisores, Reino Unido (-98,1%) y Alemania (-93,3%). Y ello pese a que algunas compañías aéreas ya comenzaron a volar tras la recomendación llevada a cabo por la Comisión Europea de que ya se podía abrir la fronteras del espacio Schengen. No obstante en muchos países europeos se mantienen las restricciones operativas, mientras que los aeropuertos van tomando medidas para que la llegada de los viajeros se pueda hacer con toda seguridad con la aplicación de los protocolos oportunos de test sanitarios y de arcos medidores de temperatura, así como disposiciones complementarias para evitar las aglomeraciones.

Las previsiones de Turespaña para el desarrollo del tráfico internacional en julio y agosto son algo más optimistas, ya que para el primer mes se prevé una capacidad de asientos de 9,54 millones, lo que supondría una caída del 19%; y para el mes vacacional por excelencia, agosto, la reducción se sitúa en el 5,3% y muestra un inicio de recuperación de la llegada de viajeros internacionales a España mediante las conexiones de las diferentes compañías aéreas que vuelan al país.

El organismo dependiente de la Secretaría de Estado de Turismo considera en su estudio, un total de

Previsiones del tráfico internacional en España este verano

Plazas vuelos internacionales con España previstos para verano 2020

PAÍS	JUNIO	JULIO	AGOSTO	JUN-AGO	VAR (%)
R.Unido	51.316	51.316	2.710.648	4.983.234	-41,1
Alemania	112.603	112.603	1.737.967	3.306.149	-35,9
Italia	17.752	17.752	1.089.649	1.929.389	-35,1
Francia	33.317	33.317	878.857	1.737.145	-32,4
P. Bajos	102.598	102.598	514.500	1.039.732	-31,7
Suiza	16.373	16.373	406.941	825.938	-29,7
Portugal	3.297	3.297	372.165	701.405	-29,2
Bélgica	50.700	50.700	309.647	608.295	-43,9
Irlanda	34.913	34.913	310.093	574.241	-38,8
Rusia	4.662	4.662	194.976	375.910	-32,6
Polonia	21.142	21.142	174.701	344.584	-25,2
EEUU	5.925	5.925	207.941	340.796	-63,7
Austria	10.784	10.784	157.986	301.128	-35,6
Dinamarca	11.584	11.584	86.751	192.156	-62,8
Suecia	2.625	2.625	85.245	173.394	-70,5
Noruega	4.371	4.371	58.403	142.619	-73,1
China	1.376	1.376	50.730	101.196	-25,1
Finlandia	845	845	21.482	24.680	-88,1
Total	689.459	689.459	11.230.449	21.464.704	-38,0

Pasajeros en vuelos internacionales con España hasta mayo

PAÍS	Pasajeros	% Total
R.Unido	5.663.463	25,34
Alemania	3.889.520	17,4
Italia	2.199.868	9,84
Francia	2.135.901	9,55
P. Bajos	1.324.099	5,92
Suiza	905.577	4,05
Portugal	1.016.841	4,55
Bélgica	961.128	4,30
Irlanda	562.885	2,51
Rusia	281.705	1,26
Polonia	308.052	1,37
EEUU	632.087	2,82
Austria	362.727	1,62
Dinamarca	540.575	2,41
Suecia	625.941	2,75
Noruega	502.601	2,24
China	55.080	0,24
Finlandia	388.924	1,74
Total	22.347.474	100

Fuente: Turespaña y AENA.

elEconomista

18 países como los que aportan un mayor tráfico de viajeros internacionales al país. No hay ninguno de ellos que ofrezca crecimiento en el conjunto de los tres meses señalados, si bien Suiza muestra una recuperación de un 0,1% en julio y de un 2,8% en agosto.

De los países considerados, ocho están por encima de la media (38%) de caída. Finlandia (-88,1%); Noruega (-73,1%); Suecia (-70,5%); Estados Unidos (-63,7%); Dinamarca (-62,8%); Bélgica (-43,9%); Reino Unido (-41,1%); e, Irlanda (-38,8%). Seis de ellos, superan el 30% de descenso, pero se mantienen por debajo de la media, como son, Alemania (-35,9%); Austria (-35,6%); Italia (-35,0%); Rusia (-32,6%); Francia (-32,4%); Países Bajos (-31,7%). Y cuatro están en el entorno del 20% de bajada. China (-25,1%); Polonia (-25,2%); Suiza (-29,7%); y Portugal (-29,2%).

El Reino Unido cae por encima de la media

Uno de los principales emisores de viajeros durante todo el año, pero en especial en la temporada veraniega es el Reino Unido, que lo hacen mayoritariamente por vía aérea. A modo de ejemplo, y de acuerdo con las cifras publicadas por Frontur, en

el mes de agosto del pasado año, lo hicieron 2,17 millones de turistas. Para este verano se contempla una caída de plazas del 41,1%, es decir 3,1 por encima de la media de descenso (-38%). Con la previsión de llegada de 4,98 millones entre junio y agosto. En los cinco primeros meses del año, los aero-

21,46

Millones de asientos en vuelos internacionales previstos en el periodo junio-agosto

puertos de la red de Aena han registrado, según las estadísticas publicadas por este organismo gestor, un tráfico con el Reino Unido de 5,66 millones de viajeros.

El otro mercado emisor de gran importancia para España es el alemán. En este caso el descenso del número de asientos está por debajo de la media, en el entorno del 35,9%. La previsión es que se llegue al periodo junio-agosto, con 3,30 millones de pla-

zas. Tan solo en agosto de 2019, y como referencia, llegaron al país 1,12 millones por vía aérea. Hasta mayo, volaron desde Alemania a España 3,88 millones de personas.

En cuanto a otros emisores de mayor capacidad de viajeros, como con Italia o Francia, las caídas de asientos, según Turespaña, están por debajo de la media. En el caso italiano, se apunta a 1,92 millones de asientos y un descenso del 35%. Hasta mayo llegaron 2,19 millones de viajeros. Y en cuanto al país vecino, se apunta una bajada del 32,4%, con 1,73 millones de plazas aéreas, para esos tres meses. En los cinco primeros meses del año llegaron 2,13 millones.

Los viajeros procedentes de los países escandinavos son los que se muestran más reticentes para viajar hasta España, ya que registran las mayores caídas de asientos en el análisis de la capacidad aérea realizada por Turespaña. Y así, es Finlandia quien tan solo ofrece 24.680 plazas entre junio y agosto, lo que supone un descenso del 88,1% con respecto a los mismos meses veraniegos del año anterior.

Noruega cuenta con una capacidad aérea que cae un 73,1%, hasta 142.619 plazas; mientras que Suecia se contrae en un 70,5%, con 173.394 asientos;

Las restricciones operativas lastran la llegada de viajeros internacionales por vía aérea

y Dinamarca lo hace en un 62,8%, cerrando su capacidad aérea hacia España en 192.156 asientos. Estos cuatro países movieron, en conjunto 2,04 millones de viajeros en los cinco primeros meses del año

El tráfico internacional supone el 52,67%

Los pasajeros que llegan a España procedentes de otros países, suponen el 52,67% del total del tráfico de los cinco primeros meses del año, mientras que el 48,7% corresponde al doméstico o nacional.

Hasta mayo se movieron por los aeropuertos españoles un total 42,42 millones de viajeros, un 57,8% menos que los 100,64 millones del mismo periodo del año anterior. De ellos, más de 22,34 millones, correspondieron al tráfico internacional, y 20,07 millones al doméstico.

Los cinco principales aeropuertos españoles, suman en los cinco primeros meses del año un tráfico, tanto nacional como internacional, de 26,25 millones de pasajeros. Adolfo Suárez Madrid Barajas, 11,16 millones (-52,9%); Barcelona El Prat, 8,16 millones (-68,6%);



Los aeropuertos disponen de sistemas sanitarios de control de la pandemia.

Gran Canaria, 2,93 millones (-48,2%); Palma de Mallorca, 2,88 millones (-73,8%) y, Tenerife Norte, 1,12 millones (-49,9%).

No obstante las expectativas para los próximos meses son positivas, dado que las compañías aéreas, que operan en España, tanto nacionales como internacionales van recuperando su tráfico. Así, Iberia lanza en julio un 21% de su capacidad para cubrir destinos tanto nacionales (16), como europeos (15), con una ampliación de hasta 28 en agosto. Mientras que Vueling regresa para poner en marcha de nuevo sus 72 rutas. Air Europa también comienza en julio su actividad con mayor número de frecuencias a sus destinos.

A nivel internacional, las principales compañías van a ir retomando sus tráficos con España, como es el caso de Emirates que vuelve a Barcelona el 15 de julio. Air France y KLM que hacen lo propio. British Airways y Lufthansa que aumentan frecuencias, o las *low cost* Norwegian, Ryanair y Easyjet, entre otras, que también han elegido julio y agosto para retomar con fuerza sus operaciones.

Portuario

Agility inaugura una nave en la ZAL del Puerto de Barcelona



Agility inaugura una nave de 11.200 metros cuadrados en la ZAL del Puerto de Barcelona. La infraestructura dispone de una altura libre bajo jácena de la instalación con 11 metros libres en la zona de almacenaje, habiendo realizado la envolvente del edificio mediante panel sándwich prefabricado aislado y cubierta Deck construida *in situ*. La parcela se dota con 56 plazas privadas de aparcamiento distribuidas en dos zonas y como equipamiento se

incluyen 25 muelles de carga con puertas seccionales automáticas y abrigo exteriores. La instalación de protección contra incendios está realizada con rociadores ESFR según NFPA y el sistema de desenfumaje garantizan un riesgo medio nivel 5. También se ha implementado un sistema integrado de gestión de edificio para el control que gestiona la Iluminación artificial mediante LED de bajo consumo regulables.

Astilleros

Navantia y Windar construirán plataformas eólicas para Iberdrola



Iberdrola ha firmado con Navantia y Windar, un contrato, a través de su filial Ailes Marines, con la UTE formada por ambas empresas, para la construcción de 62 *jackets* (las plataformas que sustentan los aerogeneradores marinos) y de los pilotes necesarios para el parque eólico *offshore* de Saint-Brieuc, que la energética desarrolla en aguas de la Bretaña francesa. El acuerdo comprende la fabricación de los *jackets* por parte de Navantia en sus instalacio-

nes en Fene y de los pilotes por parte de Windar en su sede de Avilés. El ensamblaje final se realizará en las instalaciones de los astilleros gallegos. El contrato, tiene un importe total asciende a 350 millones de euros. El parque eólico marino de Saint-Brieuc dispondrá de una potencia de 500 MW y será capaz de generar energía suficiente para satisfacer el consumo de electricidad de cerca de un millón de personas.

Logística

Más del 70 % de los envíos en España se hacen a través de Correos



Más del 70% de los envíos realizados por los residentes en España en el último semestre del pasado año, eligieron a Correos como su operador. Según el Panel de Hogares elaborado para ese periodo por la CNMC sobre el sector postal y el comercio electrónico, el precio y la empresa siguen siendo los factores determinantes para los usuarios al elegir el operador postal. Asimismo, el documento muestra que la paquetería sigue creciendo gracias al comer-

cio electrónico y se ha convertido en un pilar del sector postal. Cuatro de cada diez internautas realizó alguna compra online entre junio y diciembre de 2019; y más del 93% de estos individuos recibieron algún paquete asociado a dichas compras online. Correos concentró la mitad de estos repartos, mientras que los otros operadores postales principales distribuyeron el 10,6% por Seur, MRW, 9,3% y DHL el 4,5%.

Transporte

Cemex incorpora dos megacamiones a su flota en España



La compañía Cemex incorpora dos megacamiones, de última generación, a su flota de transporte en España, capaces de circular de forma autónoma, sin conductor (cuando la ley lo permita). Los vehículos, los primeros de estas características que operan hasta el momento en el sector cementero en el país, cubren la ruta entre Alicante y Almería cada día, y entre Alicante y Castillejo cada seis días. Diseñados y fabricados por Mercedes, disponen de los

últimos sistemas de seguridad, como cámaras integradas en la cabina, que sustituyen a los espejos retrovisores. En línea con la política de responsabilidad social corporativa de la compañía mexicana, estos vehículos ahorran hasta 10 toneladas de CO2 mensuales. Estos megacamiones permiten transportar, en cada viaje hasta 39,2 toneladas de producto en un doble remolque. Y no descarta ampliar la flota en el futuro.

Volver seguros, volar más alto

Desde el 21 de junio, Vueling ha relanzado progresivamente su operativa para el mes de julio y operará un total de 180 rutas en toda su red, recuperando hasta cerca de 2.000 vuelos semanales

El verano de 2020 será, con total certeza, el más excepcional que viva el sector aéreo y la industria turística no solo en España, sino globalmente. Según el Plan para el impulso del turismo presentado por el Gobierno de España el pasado mes de junio, el turismo es un sector que representa, aproximadamente, el 12% del Producto Interior Bruto (PIB) y que empleaba, a principios de 2020, al 13,6% del total de los afiliados a la Seguridad Social en nuestro país. Para Vueling, como una de las principales aerolíneas en conectividad doméstica e internacional “nos sentimos especialmente orgullosos de ser una pieza clave en la recuperación económica del país, así como favorecer a la consolidación de la *nueva normalidad*”, explica Manuel Ambriz, director comercial de Vueling.

Relanzar la actividad para contribuir al crecimiento económico

Vueling relanza su operativa tras tres meses de restricciones en el sector aéreo debido al Covid-19 en los que ha mantenido una reducida actividad dentro del mercado nacional destinada al transporte imprescindible, tanto de personas como de material y equipos sanitarios; y una de las pocas que ha seguido conectando las Baleares y Canarias con la península.

Desde el pasado 21 de junio y tras el final del estado de alarma, Vueling ha relanzado progresivamente su operativa para el mes de julio y operará hasta un total de 180 rutas en toda su red, recuperando hasta cerca de 2.000 vuelos semanales. El primer paso de Vueling ha sido restablecer el mercado doméstico, por lo que se reactivan desde finales de junio y durante julio hasta 88 rutas domésticas desde sus principales bases: Barcelona, Sevilla, Málaga, Alicante, Bilbao, Mallorca, Ibiza, Gran Canaria y Tenerife. Por lo que se refiere a vuelos internacionales, destacar que la compañía ya opera las rutas a los principales destinos como Londres, París, Roma, Lisboa, Florencia, Bruselas o Múnich, entre otros.

La prioridad: cumplir escrupulosamente con todos los protocolos de seguridad

La compañía lleva semanas trabajando con una prioridad: volver de forma totalmente alineada y ajustada a una situación sanitaria que entra en una

nueva fase de mayor control y también de responsabilidad. El engranaje entre todos los actores debe ser perfecto para que la cadena de seguridad sea un éxito.

Para la aerolínea del grupo IAG, poder incrementar la actividad aérea es una satisfacción que, además, ha concebido de forma especial con el objetivo principal de velar por la seguridad de clientes y tripulantes. Vueling se ha adherido a la Carta de la Aviación ante el Covid-19, promovida con EASA, y a la que también se ha sumado Aena y toda su red de aeropuertos. El objetivo de esta Carta es promover la implementación de las recomendaciones de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y del Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades (ECDC) por parte de aerolíneas y aeropuertos con el fin de facilitar la recuperación del transporte aéreo dentro de la Unión Europea y con el resto del mundo, en un entorno seguro.

La compañía mantuvo una reducida actividad dentro de España destinada al transporte imprescindible, tanto de personas como de material y equipos sanitarios



En primer lugar, antes de volar la compañía recomienda realizar el *check-in online*, descargando la tarjeta de embarque en el teléfono móvil o bien la versión impresa. La digitalización de procesos recurrentes fue, de hecho, una de las apuestas –en la que Vueling invirtió el año pasado más de 30 millones de euros– que claramente mejor se alinea con

Todos los aviones cuentan con filtros HEPA.

una operativa que busca un flujo de movimientos seguro, ágil e inteligente.

En el aeropuerto, y de manera coordinada con los gestores aeroportuarios, la aerolínea ha reordenado las filas de facturación y embarque para facilitar la distancia física requerida. “Hemos reforzado los protocolos de limpieza y protección de todas las zonas de mostradores de facturación y espacios de embarque en aeropuertos, que se desinfectan diariamente y siempre con los productos especificados por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA)”, destaca el director comercial de Vueling.

Tanto en los procesos de embarque a través de pasarelas móviles -comúnmente conocidos como *fin-gers*- como a través de autobuses se han dispuesto nuevos procedimientos que aseguren la distancia reglamentaria entre clientes. En el caso de necesidad de embarque a través de autobús, la compañía ha aumentado su número para que cada trayecto se realice respetando las medidas de distanciamiento social.

Se ha reforzado también el proceso de limpieza y desinfección de sus aviones, tanto en frecuencia como en el uso de los productos especificados por EASA. Según detalla Vueling, los aviones se limpian a fondo diariamente y con un tratamiento especial en superficies como reposabrazos, mesitas plegables, portaequipajes, aseos y espacios de las tripulaciones. Las cabinas son desinfectadas diariamente con la pulverización del desinfectante viricida homologado por la misma agencia de seguridad.

Destino: máxima seguridad

“En Vueling creemos que, solo volando seguros, llegaremos más lejos. Por eso, nuestras tripulaciones han sido formadas en los nuevos protocolos de higiene recomendados por EASA y por la Organización Mundial de Salud”, comparte Ambriz. Los pilotos y tripulantes de cabina utilizan mascarillas de protección homologadas y guantes desechables durante todo el vuelo, además de disponer de gel hidroalcohólico para su uso personal, lo que garantiza la protección sanitaria adecuada.

Además, destacan que la atmosfera que se genera en un avión es de las más seguras, casi comparable a la de un quirófano. “Esto es posible gracias a que nuestros filtros renuevan el aire cada tres minutos, purificándolo y mezclándolo con aire fresco



del exterior”, matizan desde Vueling. En concreto, para garantizar el aire más puro posible dentro del avión, sus aviones cuentan con filtros HEPA, que ayudan a evitar la propagación de bacterias y virus -los mismos que se utilizan también en hospitales- y que aseguran un alto nivel de protección con una capacidad de eliminar bacterias y partículas como la del virus del Covid-19 con una eficiencia del 99,99%.

Otros pequeños detalles marcan la diferencia en los aviones de la compañía, en los que, por ejemplo, se ha aumentado la frecuencia de renovación del jabón en los aseos y se ha prescindido de cualquier documentación de consulta que no forme parte de los protocolos de seguridad, como la revista *Ling* de a bordo.

“Son medidas que buscan la máxima seguridad y calidad a lo largo de toda la experiencia de vuelo y que son fundamentales para acompañar a los pasajeros y, por extensión, a toda la sociedad, hacia una *nueva normalidad* en la que la prudencia y la responsabilidad serán los mejores compañeros de viaje”, concluye el director comercial de Vueling.

Vueling ha reordenado las filas de facturación y embarque para facilitar la distancia.

Se han dispuesto nuevos procedimientos en los procesos de embarque, sea por pasarela móvil o por autobús, que aseguren la distancia reglamentaria entre los clientes

**Michael Gierloff**

Director de Transporte en Chep Europa

Es la hora de dar protagonismo al transporte colaborativo

El transporte colaborativo no es un concepto nuevo en la industria europea del transporte o de la logística, pero ahora ha llegado el momento de poner este tema en el centro de la conversación. En los últimos años, el mercado europeo del transporte ha sido testigo de una reducción de la capacidad, del aumento de los costes y de la disminución de los niveles de servicio, obligando a los actores logísticos a ser más ágiles y a ofrecer nuevos modelos de negocio. Todo ello en un contexto de mayor conciencia sobre el cambio climático y con la reducción de emisiones en la agenda de todas las empresas y organismos internacionales.

El transporte colaborativo es una solución totalmente alineada con las agendas ambientales nacionales y europeas, al tiempo que responde a la necesidad de incorporar nuevas dinámicas para el sector y a las fluctuaciones de la oferta y la demanda. La crisis de Covid-19 ha sido difícil para todos nosotros y nos ha hecho pensar en nuevas formas de avanzar. El cambio ya estaba en marcha antes de la pandemia.

Hasta la crisis del Covid-19, la economía vivía un crecimiento exponencial: el comportamiento del consumidor tendía a las compras más pequeñas y con mayor frecuencia. Esto afectó al sector del transporte, ya que los envíos de volumen más pequeños comenzaron a generar ineficiencias y redujeron la disponibilidad de camiones. Esta demanda adicional se produjo en un momento en el que cada vez era más difícil reclutar conductores y en el que las plantillas de transportistas se acercaban a la edad de jubilación. Combinado, esto significaba que las cadenas de suministro de la UE, que habían sido testigo de una trayectoria muy estable y predecible hasta abril de 2017, estaban experimentando una transformación importante antes del Covid-19.

A principios de 2020, el Covid-19 golpeó nuestras vidas y las economías mundiales de forma inesperada. La progresiva globalización ha resultado en cadenas de suministro globales cada vez más interconectadas, pero el confinamiento y el cierre de fronteras y espacios aéreos han supuesto una interrupción sin precedentes para las economías de todo el mundo.



Inmediatamente, la mayoría de las compañías de transporte tuvieron que aparcar una gran parte de su flota de camiones y reducir sus plantillas de conductores debido a la falta de movimiento de mercancías. Las empresas que no producían bienes esenciales tuvieron que detener su producción, mientras que las que sí que los producían experimentaron un exceso de capacidad de camiones y menores costes. Europa está saliendo progresivamente del confinamiento. Las barreras al comercio han puesto de manifiesto la presión sobre el suministro mundial de alimentos y medicamentos, y la pérdida gradual de la autosuficiencia (nacional o europea) en estas áreas.

La UE ya está analizando este hecho; impulsar la producción y abastecimiento locales tendrá un profundo calado en el sector del transporte europeo. Hay evidencias que apuntan a la probabilidad de que la pandemia actual también pueda conducir a cambios estructurales a largo plazo, respaldados por nuevas estrategias de la cadena de suministro en respuesta a los cambios en el comportamiento del consumidor. Durante los últimos meses, el acopio que han hecho los consumidores de ciertos bienes ha afectado a la reposición de existencias y ha impulsado a los comercios a buscar una mayor agilidad.



Ante la incertidumbre económica, la demanda de los consumidores continuará disminuyendo en los próximos meses y años, pero aún no podemos estar seguros de hasta qué punto. El sector del transporte y la logística está sintiendo la presión como muchos otros sectores, y ha de responder igualmente a las demandas de la agenda del cambio climático.

Los días de un trabajo aislado han terminado, los problemas globales requieren soluciones globales

Según la revista Nature Climate Change, la cantidad de CO2 generado por el hombre a nivel mundial cayó un 17% en abril en comparación con el promedio diario de 2019. La mayoría de los recortes provienen del sector de la fabricación, la generación de energía y el transporte de personas y mercancías, excluyendo la aviación. Esto está alentando a los gobiernos y las instituciones internacionales a introducir cambios estructurales y a largo plazo en las políticas para asegurarse de que esto no sea solo un beneficio a corto plazo.

El transporte colaborativo es una de las mejores formas en la que nosotros, como parte de la industria del transporte y la logística, podemos ayudar a nuestras empresas colaboradoras a sobrevivir a este momento económicamente difícil, al tiempo que contribuimos de manera proactiva a reducir las emisiones de carbono y a construir un planeta más limpio. La construcción de asociaciones sólidas con nuestros proveedores estratégicos de transporte para que podamos continuar garantizando el suministro de transporte a lo largo del tiempo.

Trabajando juntos, podemos unir nuestros análisis al desarrollo de soluciones de transporte colaborativas, tales como la agrupación por distancia, por la que se vinculan las rutas, o la agrupación por capacidad, donde se combinan varias cargas en un mismo camión.

Si reuniéramos a todos los actores de nuestra cadena de suministro, conseguiríamos tener un gran impacto. Porque juntos podemos agrupar mejor los volúmenes existentes y así reducir los kilómetros recorridos en vacío, optimizar los niveles de ocupación de camiones e implementar el uso de medios de transporte más eficientes, como los *megatrucks*.

Quizás hablar sobre el postCovid-19 es aún prematuro. Sea cual sea el escenario que nos espera, las empresas trabajan ya para mejorar las ineficiencias de su propia cadena de suministro, ya sea para mantenerse competitivas o para contribuir a un planeta mejor. En cualquier caso, los días de trabajo aislado han terminado: los problemas globales requieren soluciones globales.

España lidera el proyecto del 'Hyperloop' en Europa

Cada vez está más cerca la construcción y puesta en servicio de un transporte nacido de las ideas de la ciencia ficción y, para hacerlo realidad, al frente está la ingeniería española

Felipe Alonso.. Fotos: eE



Una estructura tubular por la que moverse las cápsulas del Hyperloop.



Primero un desarrollo de prototipos, después un centro de desarrollo europeo en España.

Parece que en poco tiempo se va a poder viajar entre ciudades a más de 1000 kilómetros por hora, de forma segura, y con un mínimo impacto medioambiental, reduciendo conexiones que hasta ahora están lejanas en el tiempo, en algo meramente anecdótico. Por ejemplo, un trayecto de Madrid a Barcelona en menos de 35 minutos; o ir hasta París en una hora; o un Nueva York a Washington en media hora. El concepto del espacio y del tiempo relativizado en el mejor concepto de la ciencia ficción, a través de la irrupción de una especie de tren de forma tubular, que recorrerá las distancias precisamente a través de tubos, no de vías, con un sistema de baja presión que combina la levitación magnética con la propulsión.

El *Hyperloop*, como se conoce a este nuevo sistema revolucionario de transporte, fue ideado en el 2014 por Elon Musk, fundador de Tesla y SpaceX, y desde entonces diversas empresas se han lanzado a buscar soluciones para llevar a cabo el proyecto, y poder fabricar y comercializar este tren futurista.

En Europa, un consorcio encabezado por la empresa valenciana Zeleros, está liderando el proyecto en el que colaboran también, entre otras, la ingeniería Altran, el Grupo Red Eléctrica y Angels Capital. Aunque también hay internacionales como Goldman Ventures o Road Ventures, o el ente público Adif. El protagonismo español proviene de un proyecto que nació en la Universidad Politécnica de Valencia, que concurrió en el año 2018 al concurso de ideas con-

vocado por Musk, *Hyperloop Pop Competition III* con un prototipo propio, y que ahora forma parte del grupo de empresas privadas y públicas que encabeza Zeleros, compañía tecnológica, fundada en el año 2016 y que fue doblemente premiada en la competición organizada por el magnate norteamericano en Los Angeles.

El *Hyperloop*, que está considerado como una nueva forma de ferrocarril, pese a no ir sobre raíles, y

1.000

Kilómetros por hora es la velocidad a la que puede llegar a alcanzar el 'Hyperloop'

estar más cerca del tren magnético *Maglev*, se basa en una infraestructura tubular, que tanto puede ir por superficie, como bajo tierra, a la que se ha extraído el aire, generando baja presión, con lo que se minimiza la fricción, del vehículo que por allí se desplaza. Una cápsula que levita viajando a través de esa tubería con la capacidad de alcanzar velocidades súper altas con un mínimo coste de energía, reduciendo las emisiones contaminantes de otros transportes y mejorando la movilidad entre núcleos urbanos distantes entre 400 y 1.500 kilómetros, al poder alcanzar los 1.000 kilómetros por hora.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

El proyecto considera que tanto puede ser empleado para transportar pasajeros como mercancías. Una configuración tipo, que aún no está decidida, puede ser la de operar cápsulas que tengan capacidad para 28 viajeros; o que se amplíen a 48 plazas; y otras en las que sea posible llevar al menos tres vehículos. Se trata de conseguir que su funcionamiento se adecúe a la demanda de cada momento. Y además, y es importante, no se registrarán paradas intermedias entre los puntos de conexión. Siempre será de un destino inicial a un final de la línea.

Aunque hay diversos desarrollo empresariales compitiendo en el mismo desarrollo, un tren de cápsulas que alcance altas velocidades, desde el consorcio de empresas lideradas por Zeleros se defiende que el suyo está mucho más ajustado en precio, en ahorro y en seguridad. Su apuesta industrial permite operar con presiones inferiores en el tubo, lo que quiere decir que se está ante un entorno más seguro y un ahorro en aislamiento; así como contar con un cilindro más ajustado al vehículo, que evita, gracias al motor que lo propulsa, el efecto "jeringuilla" que sí se genera en las opciones alternativas.

Recientemente, el proyecto de Zeleros, ha recibido una inyección económica de 7 millones de euros,

Un medio de transporte capaz de unir Madrid y Barcelona en menos de cuarenta minutos

con los que se van desarrollando los primeros prototipos y se va a construir la pista de pruebas. Esta financiación va a permitir, según el director ejecutivo de la compañía valenciana, David Pistoni, desarrollar y demostrar los sistemas en un entorno de operación real. El primer paso es la construcción de los prototipos, y el siguiente será el despliegue del Centro Europeo de Desarrollo Hyperloop en España, en un lugar aún por decidir, incluyendo una pista de pruebas donde, según Pistoni, "se pueda demostrar la efectividad de sus tecnologías a alta velocidad", y "acelerar el desarrollo de la industria de *Hyperloop* en Europa, mediante la creación de un ecosistema de aliados internacionales industriales, tecnológicos e institucionales". Por ello, el director ejecutivo



Prototipo de una configuración de las cápsulas de pasajeros.

de Zeleros defiende que no se trata de un proyecto de diseño de una sola empresa, sino que se trata de "un gran desarrollo" y, por eso, desde el inicio decidimos plantear nuestro proyecto de forma colaborativa". Se trata, pues, a juicio de Pistoni, de "combinar el increíble equipo humano y la tecnología de Zeleros, con la experiencia de la industria española, permitiendo reforzar y extender su liderazgo en sectores como el ferroviario, aeronáutico, infraestructuras y electrificación".

Una de las mayores *pegas* que se han puesto a este nuevo sistema de transporte es el coste del mismo, que se considera que puede suponer invertir 7.000 millones de euros para una línea de 500 kilómetros. Desde Zeleros se defiende que es mucho más barato que el kilómetro que cuestan los trenes de levitación japoneses, en el entorno de 120 millones de euros; o de los 40 millones de los modelos chinos. El *Hyperloop*, gracias a concentrar la tecnología en el vehículo permite abaratar la infraestructura y reducir el coste a los 20 millones de euros que cuesta el kilómetro de la alta velocidad española.



Puertos

Baleria presenta oferta para la nueva terminal de pasajeros de Valencia

La compañía Baleària ha presentado la única oferta para la construcción y explotación de la nueva terminal pública de pasajeros del puerto de Valencia. La concesión para la empresa adjudicataria se otorgará por un plazo de 35 años, prorrogables hasta un máximo de 50 años. La nueva terminal está destinada a atender al tráfico de cruceros, las líneas regulares con Baleares y Argelia, así como el tráfico de carga rodada. Para ello, debe disponer al menos

de cuatro atraques; permitiendo, uno de ellos, el atraque de un crucero de 360 metros de eslora y otro de al menos 250 metros de longitud. La terminal debe ser capaz de acoger en una misma jornada dos buques de cruceros, uno en régimen de puerto base y otro en régimen de tránsito, y dos buques tipo ferry / *ro-pax*. Por lo que respecta al área exterior, la terminal tiene que contar con zona de aparcamiento de corta estancia y para autobuses.

Transporte

Bruselas inicia consulta pública sobre el futuro del transporte

La Unión Europea ha iniciado una consulta pública sobre el futuro del transporte, para conocer la opinión de los ciudadanos y de las partes interesadas sobre el futuro del mismo y la movilidad. Los resultados de esta consulta, que estará abierta hasta el 23 de septiembre, servirán a la Comisión para definir la nueva Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, en los países miembros, que la comisaria Adina Valean se ha comprometido a presentar

antes de finalizar el año. Desde Bruselas explican que esta nueva estrategia buscará una vía para que el transporte "lleve a cabo las transiciones hacia la sostenibilidad y hacia el entorno digital, estableciendo un sistema de transporte resiliente y a prueba de crisis para las generaciones venideras y cumpliendo los objetivos establecidos en las Comunicaciones sobre el Pacto Verde Europeo y sobre Una Europa Adaptada a la Era Digital".

Logística

Tranfesa Logistics lidera un proyecto de mejora de la cadena logística

Tranfesa Logistics está al frente de un proyecto de mejora de la cadena logística con nuevas tecnologías, a través del desarrollo Sortlot, que tiene como objetivo mejorar las cadenas de transporte y logística mediante la aplicación conjunta de las tecnologías punteras como *blockchain*, *IoT*, arquitecturas distribuidas e Internet física. La empresa, que se adjudicó este proyecto en noviembre de 2019 y firmó el contrato el pasado mes de abril, asegura que la

combinación de estos desarrollos "permitirá introducir mejoras notables en diferentes aspectos de la cadena logística". Por una parte, el intercambio seguro de datos y las garantías antifalsificación y de nivel de servicio que mejorarán la confianza entre los actores del sector. Asimismo, se aumenta la transparencia gracias a la visibilidad en tiempo real de la ubicación física y de la situación de los activos y la mercancía en sus respectivas rutas.

Transporte

Enagás y BP sellan una alianza para promover el gas en el transporte

Enagás y BP sellan una alianza para promover el gas en el transporte e impulsar proyectos de reducción de emisiones en España que supondrán un nuevo paso adelante para el desarrollo del gas en el transporte. La alianza se materializará en tres líneas de actuación: el fomento de infraestructuras de gas natural licuado (GNL) y gas natural comprimido (GNC) en el ámbito del transporte sostenible; la producción e incentivo del consumo de gases

renovables, y el impulso a proyectos de emprendimiento e innovación. Enagás, a través de su filial Scale Gas, desarrollará puntos de venta de GNL y GNC en la red de estaciones de servicio de BP, "fomentando de esta forma el uso de una fuente de energía baja en emisiones como combustible en el sector de la automoción" que permita cumplir con las recomendaciones europeas referentes al futuro de las actuaciones sobre la Europa Verde.

MARCOS BASANTE

Presidente de la patronal ASTIC



“Los clientes empiezan a retrasar los pagos y pedir bajadas de precio. No hay recuperación”

Hay un explicación lógica tras la rápida desaparición del papel higiénico de supermercados en los primeros días de la pandemia. Tiene que ver con el volumen y el transporte y Marcos Basante, presidente de la patronal del transporte de mercancía internacional por carretera (ASTIC), la expone en una conversación con esta revista.

Por África Semprún. Fotos: eE

Basante nos realiza un recorrido por los principales retos del sector, que ve lejos la recuperación. La actividad ha caído un 30%, los clientes tienen problemas para pagar porque tienen problemas para vender y los flujos de carga se han distorsionado. Es decir, si antes del coronavirus todos los camiones que llegaban a A Coruña salían llenos de carga, ahora, solo lo consigue la mitad. La demanda de cerveza ha caído (el turismo y el ocio

no remontan) y Estrella Galicia ya no saca 90 camiones al día, si no “solo 30”.

A finales de junio el Comité Nacional de Transporte por Carretera anunció un paro patronal para el 27 y 28 julio por la falta de ayudas y medidas. ¿Cómo va la situación? ¿Finalmente habrá movilizaciones?

De momento ahí estamos. Hay que mantener el pulso, pero yo creo que antes nos dirán

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

algo. El 22 de junio se entregó una carta al Ministerio de Transporte reclamando una respuesta sobre lo que se había hablado en la reunión del día 4 de junio con José Luis Ábalos. Desde entonces solo habíamos recibido la llamada por respuesta. Lo normal es que hubieran mantenido el pulso de la conversación. De momento no tenemos noticias.

¿Y qué medidas se han pedido?

Hay temas que son puramente por el Covid, pero otros vienen de antes, aunque se han agravado con la situación actual. Por ejemplo, pedimos revisar el contrato de transportes con la carga y descarga, conseguir que el sector cumpla la ley de morosidad y que el plazo de pagos que sea más corto. En este punto tenemos un problema añadido porque ya se está dando en el sector en general que los clientes están retrasando los pagos muchísimo. Hay un problema financiero y burocrático... Por ejemplo, en mi empresa, un cliente muy bueno que nos pagaba a 60 días,

nomos y firmas pequeñas, por lo que si un cliente pide una rebaja del 5% y se le dice que no, lo hace el siguiente y más ahora con menos demanda. Por otro lado, al ser un sector atomizado también hay muchos tipos de fiscalidad. Por ejemplo, un autónomo con un camión tiene una fiscalidad distinta porque está en módulos, mientras que un autónomo que está en una cooperativa tiene otra y un señor que tiene camiones tiene otra distinta por ser una sociedad limitada. Al final, todo ese beneficio encubierto, intrínseco, siempre se lo lleva el cliente. Siempre hay alguien que lo hace más barato.

¿La caída en los precios y el retraso en los pagos se puede traducir en quiebras?

Claro. Pero lo más preocupante es que la pandemia y la crisis ha provocado una distorsión de flujos de cargas. Antes cargabas un camión, ibas a Barcelona y volvías a Madrid con el camión cargado. Ahora el mercado está tan inestable, tan volátil, que se manda

“La crisis ha provocado una distorsión en los flujos de carga. Los camiones vuelven vacíos. La gente no sabe si venderá ”



“La cerveza ha caído. Antes del covid salían de Estrella Galicia 100 camiones al día para Madrid y ahora se cargan 30”



ahora ha dicho que va a pagar a 100 días. Ha retrasado la factura un mes porque necesita financiación de un mes más. También se ha pedido la reducción de cuota de la seguridad social porque se cotiza un 40% por conductor. El sector está muy tocado porque no termina de arrancar la actividad económica.

Además de aplazar pagos, ¿se están pidiendo rebajas de precios?

Sí, claro. Llama un cliente y dice: “Escucha, me bajas la tarifa un 5% porque si no...” Así, por el artículo 33.

¿Y por qué están obligados a aceptar esos cambios de contrato?

Nuestro sector tiene un mal endémico que es el tamaño medio de empresa. Está atomizado y los grandes clientes trabajan con grandes empresas, pero también con muchas agencias de transporte que contratan autó-

un camión a Barcelona y vuelve vacío porque no hay cargas, porque el consumo en general se ha vuelto instantáneo. Es decir, que el señor que tiene que comprar un camión de 25 toneladas de carga no lo compra hasta que no tiene vendido el producto o realmente lo necesita, porque no sabe si lo va a vender y no se arriesga a almacenar el producto. Esto hace que haya picos y que la demanda sea muy volátil, lo que se suma al descenso del consumo de cerveza o refrescos, por ejemplo. Antes del estado de alarma se carga un camión, iba para A Coruña y sabías que en Estrella Galicia ibas a cargar el camión para la vuelta, porque cada día salían 90-100 camiones de carga y ahora se cargan 25-30. El comercio se ha parado radicalmente. Y en el transporte internacional, que es más nuestro ámbito, no se recupera. Estamos con una caída de actividad del 30%. El interno está con un descenso del 20%. Hay viajes en vacío.

¿Cómo afecta a su empresa?

Nosotros nos dedicamos a cosas muy distintas y específicas. No somos de carga general. Nos afecta en que transportamos muchas bolitas de plástico para la automoción, para hacer piezas de automóvil, y eso está parado. Las fábricas no están al cien por cien y volverán a parar desde finales de julio hasta la primera semana de septiembre. Antes julio era un mes excepcionalmente fuerte porque reforzaban turnos y producción ya que iban a parar 15-20 días en agosto. Ahora no se vende, hay mucho coche almacenado y sobran horas. Como no hay tanto consumo, todo está ralentizado. Los flujos se han roto. Se ven camiones por la carretera, pero muchos no están produciendo.

Antes ha mencionado que el transporte internacional de mercancías cae un 30%. ¿Dónde se está notando más la caída?

En todos los países, porque en la balanza de pagos la importación se ha hundido. El impor-

de 12 rollos, que son 40 unidades, mientras que de leche tienes 300. Al tener tanto volumen, cuando se llevan la mitad parece que se está acabando y la gente se lleva otro por si acaso. El súper no se puede liar a poner rollos de papel higiénico hasta techo porque nadie los podría coger. ¿Y qué pasa? Que la gente ve que quedan cuatro o cinco paquetes y se lanzan a comprar porque parece que se acaban. También incide el transporte, porque en un camión no se pueden cargar diez palés de papel higiénico porque ocupa todo el espacio y no cabría ni la leche, ni las galletas ni los macarrones... Los supermercados tampoco quieren los diez palés porque no tienen sitio para almacenarlo. Lo que ha pasado aquí con el papel higiénico se ha repetido en Alemania u Holanda.

¿Cómo han lidiado con la liquidez?

Ha sido un poco retorcido. Hay un reglamento europeo que es la ley de mínimos, pero como nosotros somos empresas esenciales

“El papel higiénico desapareció al inicio de la pandemia porque es de lo menos que tiene un supermercado”

“Las plantas de automoción no están al 100%, la demanda no sube y el transporte cae el 30%. Es un momento difícil”



tador que compraba mercancía en Europa está muy retraído porque no hay consumo, porque no se vende.

¿No se ve mucha mejora desde el fin del estado de alarma?

Algo de mejora hay porque la actividad de las empresas que no son esenciales se ha recuperado, pero es que en el estado de alarma hemos estado en una caída de un 60% de actividad. Tuvimos ese primer *boom*, en el que todo el mundo quería papel higiénico y crecimos un 40%, pero luego se desplomó.

Es cierto, el papel higiénico desaparecía de los lineales... ¿Sabe usted por qué?

Tiene una explicación muy lógica. De lo que menos unidades tiene un supermercado es de papel higiénico porque es lo que más abulta. Lo que más volumen tiene. Se coloca en el lineal un palé y como mucho hay 40 lotes

y estábamos trabajando, ha habido que luchar un poco para que nos metieran dentro del plan de créditos ICO. Lo que no parece lógico a primera vista es que un sector que está trabajando, luego vaya y pida créditos ICO, pero lo que pasó fue que cuando estalló la pandemia tuvimos un incremento de demanda de transporte del 40% y cuando ya estábamos en mitad de la misma, tuvimos un descenso del 40%. Es decir, pasamos del 100% al 140% y del 140 al 60%, es una caída del 80%. Nos hemos tenido que adaptar a un rápido incremento y descenso en menos de mes y medio. En un primer momento la gente fue a comprar papel higiénico despavorida y luego lo dejó. La punta de consumo de alimentación se ha ido moderando.

¿Ha habido un fácil acceso a los créditos?

Si, ha habido acceso a la financiación pero también problemas. Los ICO para el trans-

porte no han estado bien dimensionados. Tendríamos que haber tenido un ICO que no fuera a cinco años con un año de carencia, si no a siete años con un año de carencia para devolver más cómodamente. Pero el Estado no nos ha dado nada. Ha dicho al banco que da su garantía, pero éste ha otorgado los créditos a quien le daba confianza.

Cuando se anunció el paro de finales de julio el sector estaba enfadado porque el Gobierno, en el acuerdo con la automoción, había incluido aumentar a 44 toneladas y cuatro metros los pesos y dimensiones del transporte. ¿Qué pasa con eso?

No hay que darle mucha importancia porque no debería tener recorrido. En la coyuntura de mercado que hay ahora, con una fuerte caída de la actividad, no se pueden implantar las 44 toneladas porque la caída real sería del 50%. Si cada camión transporta cuatro toneladas más, quiere decir que cada cinco camiones hay un viaje menos y hundes el

además no se pueden cruzar las fronteras con más de 40 toneladas. Detrás de esto hay más letra pequeña de lo que parece. Los pesos y dimensiones en el transportes siempre tienden al que el peso por eje disminuya porque cuanto menos peso lleve, menos erosivo es contra la carretera y se desgasta mucho menos. ¿Primer interesado en que se aumente el peso por eje? Los constructores porque el mantenimiento sería mucho mayor. En España hace 40 años se transportaban 36 toneladas por cuatro ejes que son 9 toneladas por eje, se bajó a 8 toneladas por eje y quieren volver a 8,8. Eso va contra el medioambiente, ya que se consume más combustible y se necesita cambiar las ruedas cada más, del mantenimiento, de la seguridad.

La Unión Europea mantiene su lucha contra el CO2 y busca priorizar el tren en el transporte de mercancías. ¿En España puede llegar a ganar peso frente a la carretera?

A ver cómo lo explico... En el centro de Espa-

“Las 44 toneladas es un brindis al sol. Tenemos la palabra de Ábalos de que no saldrá sin el consenso del sector”

“El tren de mercancías en España no existirá en la vida. Es muy difícil hacerlo rentable”



mercado. Se metió en el acuerdo que firmó el sector de la automoción con el Gobierno, pero ha sido más un *brindis al sol* que otra cosa por varios motivos, como que la automoción no necesita 44 toneladas porque no las transporta.

¿Y por qué lo piden?

Porque detrás está el *lobby* de los cargadores, que sí les interesa. Tenemos la palabra del Ministerio de Transportes de que las 44 toneladas no van a salir si no está consensuado con el sector, con nosotros. Si sale así, a la bravas, en Consejo de Ministros aquí se lía la de San Quintín. El aumento de pesos y volúmenes entraría en un año, pero las noticias que tenemos es que eso no estaba consensuado entre Industria y Transportes.

¿Pero ayudará a los cargadores a ahorrar?

No. Solo beneficia a un 10% de las cargas y

ña está Madrid, que es el principal mercado de consumo de España con 6,5 millones de personas en 120 km². En Cataluña vive más gente, pero su área geográfica es mucho mayor. Somos el principal centro de consumo de España, estamos en el centro y somos equidistantes con todos los extremos. En un mercado como este no haces rentable al tren. El tren de mercancías en España no existirá en la vida. No haces rentable un tren con 600 kilómetros de distancia. Lo rentable sería coger un tren en Valencia y llevarlo a Lisboa lleno de contenedores y de ahí salga al Atlántico. Para que salga rentable un tren las distancias tienen que ser de 1.100 kilómetros. En Alemania se usa más el tren y es rentable porque son 80 millones de personas con ocho aeropuertos y dos puertos, mientras que nosotros, con la mitad de habitantes, tenemos 27 aeropuertos y 23 puertos que compiten entre sí.

El autobús cumple un papel clave en la cadena turística

El autobús cumple la máxima de que sin transporte no hay turismo, y lo hace mostrándose tan importante o más que el avión, como un eslabón clave de la cadena turística.

Felipe Alonso. Fotos: iStock

El transporte en autobús tiene una importancia estratégica muy relevante para la economía española, por su estrecha vinculación con el sector turístico, según la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS), que defiende que se trata del medio de transporte colectivo que más viajeros mueve en el país, gracias a su capilaridad, que le permite llegar a puntos donde el resto de los modos no pueden, y por conectar poblaciones recónditas a las que se viaja con todas las comodidades que la industria del sector pone al servicio de los pasajeros tras aplicar, cada vez más, las nuevas tecnologías. De hecho, se defiende que es precisamente el autobús el que más turistas mueve por el país recogiendo en los aeropuertos y en las estaciones ferroviarias o en las terminales de los puertos. Según la sectorial, el 46 % de la cuota del



El transporte turístico en autobús permite distribuir a los viajeros por todo el país, llegando, incluso, a lugares recónditos.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

mercado del tráfico de turistas lo tiene el autobús, mientras que el sector aéreo supone el 27%; el ferroviario el 26%, y el marítimo, el 1%.

Para el presidente de CONFEBUS, Rafael Barbadiño, las empresas del sector, pymes en su gran mayoría, resultan fundamentales para la cadena y oferta turística, excursiones, congresos, ferias, fiestas, espectáculos, circuitos, etc. Pero no sólo eso, sino que además "garantizan la movilidad de los turistas en nuestro país".

La actividad del transporte en autobús relacionada directamente con el turismo, mueve anualmente unos 220 millones de viajeros, y cuenta con un volumen de facturación de 1.300 millones de euros. Además, genera algo más de 21.700 puestos de trabajo, de los que el 70% son directos.

Ante la situación actual derivada de la pandemia del coronavirus, y de la afección directa al sector turístico, desde esta confederación se quiere poner en valor al autobús como un importante medio de transporte dentro del sector turístico, para que no se quede atrás en las iniciativas de apoyo que pueda generar el Gobierno, considerando que la mayor parte de las empresas que prestan sus servicios son pymes.

El transporte turístico en autobús mueve más de 220 millones de viajeros anualmente

Barbadiño considera que, hay que poner en valor la importancia de este transporte en el mundo del turismo. Debe de ser mucho más reconocido y valorado por las políticas y estrategias de desarrollo y recuperación socioeconómica que establecen las autoridades españolas. Y se recuerda que ha sido uno de los sectores más afectados por el Covid-19, ya que sus efectos comenzaron a sentirse en febrero, con la caída de la demanda de los circuitos turísticos para personas procedentes de Asia, y la cancelación de congresos como el Mobile World. A lo que siguió la suspensión de viajes de fin de curso a Italia, así como desplazamientos en general, el cierre de la actividad docente y la suspensión de los viajes del IMSERSO, mucho antes que en el resto de las actividades sociales, con una fuerte caída de la demanda que llegaron, tras decretarse el estado de alarma el 15 de marzo, hasta el 100%.

Desde la confederación, se considera que las medidas que se han ido adoptando, hasta la fecha por las distintas autoridades, "no han contribuido a paliar la grave situación que atraviesa el sector", y el presidente de CONFEBUS añade que es "imprescindible que se pongan en marcha, de manera urgente, iniciativas que garanticen la superviven-



El autobús resulta fundamental para la oferta turística



Una forma inmejorable de garantizar la movilidad de los turistas en España.

cia de las empresas de transporte en autobús y preserven el empleo y la cadena de valor añadido que generan en las regiones y poblaciones donde se ubican”.

Con el fin de dejar claras sus peticiones, la confederación ha elaborado un informe, *Planes de ayuda al Turismo en Europa*, donde se identifican las principales medidas adoptadas por instancias europeas y de países del entorno para el sector turismo y que bien pueden replicarse a escala nacional o servir de inspiración para tomar iniciativas.

El estudio invita al Gobierno de España y al resto de autoridades a todos los niveles “en nuestro país” a estudiar la puesta en marcha de las diferentes medidas adoptadas por varios países u otras similares que apoyen los efectos deseados para paliar la crisis del sector del transporte en autobús como agente clave de la cadena turística.

A través del mismo se ofrecen las situaciones que se están dando en otros 18 países europeos, y se comenta las decisiones que desde la Unión Europea se están implementando a través de la Comisión, para reabrir el transporte y el turismo en Euro-

pa para el verano, una iniciativa que a juicio de la confederación española debe servir para salvaguardar el empleo, preservar el tejido empresarial y relanzar la oferta y los servicios de transporte en autobús.

Desde la UE se han puesto en marcha algunas iniciativas de carácter general para toda la econo-

21.700

Puestos de trabajo genera el transporte turístico en autobús, más del 70 % directos

mía, pero las empresas de autobuses conectadas con el turismo precisan de unos instrumentos específicos.

En este marco, se considera “vital” que el Gobierno español haga valer sus intereses en todas las iniciativas que provenga de la Unión Europea para poder revertir la crisis que no va a tener fácil solución a lo largo del presente año.



Felipe Alonso
El Caminante

La ingeniería española mantiene alto el nivel

En estos momentos en los que se acumulan las noticias desagradables, la crisis en los diferentes sectores del mundo del transporte y de la economía en general, y cuando, prácticamente, nada funciona, aunque se nos quiera vender la idea de que la normalidad está en marcha, creo que es positivo destacar una noticia muy importante que ha pasado de soslayo, quizás porque lo que ahora interesa a nivel de actualidad es el cuasi final de la pandemia que nos vende el Gobierno, y los líos políticos del “y tu más...”.

Me refiero, a la confirmación de que el tren del futuro habla español, a que el famoso Hyperloop, que puede hacer realidad la ciencia ficción, está en manos de un proyecto, de un consorcio, que ha reunido a varias empresas, públicas y privadas, europeas, pero que está liderado por la compañía valenciana Zeleros.

El protagonismo español proviene de un proyecto que nació en la Universidad Politécnica de Valencia, que concurrió en el año 2018 al concurso de ideas convocado por Musk, *Hyperloop Pop Competition III* con un prototipo propio, y que ahora forma parte del grupo de empresas privadas y públicas que encabeza Zeleros, compañía tecnológica, fundada en el año 2016 y que fue doblemente premiada en la competición organizada por el magnate norteamericano en Los Ángeles.

Este consorcio ha recibido recientemente una inyección de siete millones de euros con los que poder preparar un prototipo de su unidad de *super alta* velocidad, con el que poner en el futuro a disposición de Europa, y del mundo, un medio de transporte capaz de desarrollar una velocidad de mil kilómetros a la hora y llevar viajeros en cápsula por un conducto tubular, uniendo distancias amplias en minutos.

Pero como no todo puede ser siempre positivo, resulta que, también estos días ha surgido la información sobre la desaparición del Foro para la Ingeniería de la Excelencia (FIDEX), tras nueve años de existencia apoyando a las empresas españolas. Ahora éstas tendrán un nuevo marco en Tecniberia.

EL PERSONAJE



Juan José Hidalgo
Presidente de Air Europa
(Grupo Globalia)

Un poco revueltas bajan las aguas por Air Europa, la compañía perteneciente a Globalia, a cuyo frente se encuentra Juan José Hidalgo, un empresario que sabe que se debe luchar para mantener una empresa a flote. Tras la pandemia, se enfrenta a una situación muy importante, la de la venta de su línea aérea a la otra grande española, Iberia, anunciada antes de que el Covid-19 hiciese acto de presencia. Una compra que no se ha paralizado, pero que sí ha cambiado de precio, y ya no se habla de los mil millones iniciales, su precio ha cambiado a la baja.

LA CIFRA

1.850
millones

Son los que han invertido los armadores españoles en los últimos cuatro años. A finales del año pasado la flota operada por las navieras españolas alcanzaban los 216 buques mercantes de transporte, con un crecimiento en este periodo de un 32%, aunque la gran mayoría de los barcos están inscritos en otros registros europeos, en especial en Madeira, Chipre y Malta. Actualmente, solo la mitad de esa flota opera bajo bandera española. La flota cuenta con algo más de 5 millones de GT, cifra que no se alcanzaba desde 1986.

EL RETUITEO

[Iberia@Iberia](#)

[@Iberia](#)

La compañía española recuerda en su twitter oficial, las medidas que se deben tener en cuenta antes de embarcar en alguno de sus vuelos. “Recuerda la mascarilla antes de embarcar. Nosotros nos encargamos de tomar las medidas de higienización necesarias para que te sientas seguro a bordo.



Las empresas que han descubierto el 'ecommerce' durante el confinamiento ven imprescindible mantener su ventas 'online'.

El 80% de las pymes mantendrá su actividad 'online' tras el Covid-19

La actividad 'online' de compra de productos durante la situación de confinamiento por la pandemia, ha impulsado esta forma de comercio, de tal manera que las pymes consideran, mayoritariamente, que es imprescindible mantener esta forma de consumo dentro de la 'nueva normalidad'

Felipe Alonso. Fotos: iStock

La crisis sanitaria ha tenido un impacto drástico en la naturaleza de las transacciones comerciales de los consumidores, que se han volcado, tras la declaración del estado de alarma por el Gobierno, con la adquisición de productos a través de las páginas webs de las diferentes empresas que operan en España. Las medidas restrictivas han tenido un mayor impacto sobre los puntos de venta físicos, salvo las tiendas de alimentación,

todas las demás han permanecido cerradas desde el 15 de marzo hasta mediados de junio, obligando a las diferentes marcas a adaptar su modelo de negocio desde la cadena de suministro hasta las ventas con una presencia *online*.

La pandemia ha cambiado los hábitos de consumo, y ello se demuestra en que las últimas estadísticas realizadas por las consultoras especializadas en el



La crisis sanitaria ha tenido un impacto drástico en la forma de comprar de los consumidores.

análisis del comercio electrónico ofrecen el dato de que hasta un 65% de los residentes en España piensan seguir comprando *online* algunos de los productos que han adquirido por el confinamiento, confiando más en la seguridad de recibir el producto en casa que en ir a la tienda física a por el mismo. Y que el 24% de los consumidores, según un estudio de Morning Consult, no se sienten preparados para comprar en tiendas o en un centro comercial hasta que finalice el año o se pruebe una vacuna contra el Covid-19. La Asociación Española de Anunciantes, va más allá y eleva ese dato de mantenimiento de consumidores en la compra de productos a través de las páginas web hasta en un 67,1%

Pero, es que como ha apuntado recientemente la directora general de Google España, Fuencisla Clemares, "el *ecommerce* ha crecido a pasos agigantados en las últimas semanas, y ya no hay vuelta atrás", porque, "los españoles se han dado cuenta de que internet es una ventana a un mundo infinito, y el Covid-19 ha cambiado nuestra relación con el canal *online*".

La importancia alcanzada por el comercio electrónico se demuestra en los datos que ofrece un análisis realizado por el Instituto IO Sondea de Investigación de Mercados, que señala que el 80% de las pymes, que durante el confinamiento han ofrecido sus productos a través de los medios digitalizados, consideran imprescindible mantener la actividad *online* dentro de la nueva normalidad que aparece en el horizonte. El estudio apunta que una de las

mayores preocupaciones de las pymes es la digitalización, y que el 86% de las más de mil pequeñas 1.000 medianas empresas consultadas, reconocen que deben acudir a ese proceso, al considerar que la crisis del coronavirus ha supuesto un punto de inflexión a la hora de ofrecer sus productos al consumidor.

No obstante, no todo es un camino de rosas a favor del comercio electrónico, un estudio de EAE Busi-

67,1%

Residentes en España que van a seguir comprando 'online tras' el confinamiento por el Covid-19

ness School muestra la "insostenibilidad" de las políticas del *ecommerce*, por su fuerte impacto de emisiones. Según este análisis, el crecimiento de dos dígitos anuales de este tipo de ventas implica el aumento del número de vehículos dedicados a la distribución de mercancías, y genera un mayor impacto ambiental directo e indirecto al congestionar las zonas en las que se opera con las entregas. Por ello se pide que se busque un nuevo modelo de producción basado en la Economía Circular, que reduzca en un 50% el total de las emisiones, que se refuercen los sistemas de transporte sostenible en el país.

**Juan Manzanedo**

Consejero Delegado y socio fundador de Logisfashion

Externalizar la logística ante la constante flucturación de la demanda

La crisis sanitaria global que ha provocado el Covid-19 ha puesto a prueba la resiliencia de varios sectores económicos, entre ellos, el de la logística. La que según la RAE es “la capacidad humana de asumir con flexibilidad situaciones límite y sobreponerse a ellas” ha quedado acreditada en el sector logístico, con una respuesta que ha permitido garantizar el abastecimiento de hogares y hospitales, pero también mantener millones de negocios abiertos en plena pandemia.

Nada de esto habría sido posible sin un modelo de distribución y entrega eficiente, que ha contado con el incesante trabajo de la red logística, integrada por compañías que dan soporte y servicio a proveedores y marcas para garantizar la eficacia de sus operaciones en todo el mundo.

La anómala situación ha acelerado algunas tendencias como el *e-commerce* que, aunque estaba creciendo a buen ritmo, ha visto disparar sus cifras, ante la imposibilidad de acudir a las tiendas o centros comerciales para adquirir productos.

Esto ha repercutido en las operaciones de distribución y entrega de todo tipo de empresas que han puesto en relieve las ventajas de externalizar o *tercerizar* parte de su actividad, y apoyarse en especialistas 3PL. (*Third Party Logistics*)

Entre ellas, las principales tienen que ver con, las eficiencias en la actividad, la escalabilidad y flexibilidad del modelo y poder transformar los costes fijos en variables permitiendo a las marcas focalizar sus recursos en las áreas clave de su negocio.

Adicionalmente la mayoría de centros de distribución estaban preparados para gestionar una logística a tiendas siendo la logística *online* algo marginal.

Esta estructura de centros de distribución con el *know how* consiguiente, ha cambiado y las empresas buscan apoyarse en especialistas para gestionar esta parte, ahora sí importante de su tráfico.



En parte como consecuencia del periodo de aislamiento que hemos superado, las marcas, especialmente las del sector de la moda y el *lifestyle*, han estrechado lazos con sus *partners* logísticos, para potenciar sus cadenas de suministro, externalizando de forma parcial o total sus operaciones.

Gracias a ello, han sido capaces de adaptarse a un escenario excepcional, en el que se han puesto a prueba su flexibilidad, eficacia y capacidad de respuesta, como nunca antes.

Esta transformación en tiempo récord ha sido posible precisamente por la capacidad de adaptación del modelo 3pL -intra-logístico-, que crece en función de la demanda y es capaz de responder a sus picos más acusados, incluso a imprevistos tan sorprendentes como el provocado por una pandemia global.

Se ha demostrado en pocas semanas que este modelo es el más indicado para responder a grandes picos de demanda de situaciones excepcionales, como ya había quedado acreditado en momentos puntuales, como rebajas, *Black Friday* o Navidad.



■
 Una de las principales enseñanzas del momento que vivimos es que hay que estar preparados para lo inesperado

■

Concentrar en un solo lugar el stock, la gestión de los equipos y el *know-how* operativo han acreditado ser la mejor alternativa para conjugar eficiencia, flexibilidad y economías de escala.

Pero también ha sido muy relevante el uso de herramientas tecnológicas como los sistemas de gestión de almacén robustos y las tecnologías de automatización o robotización que hace tiempo se llevan integrando en los centros de distribución, para optimizar los procesos y algunas tareas repetitivas, así como sincronizar las distintas actividades que intervienen en la cadena de suministro.

Las tecnologías más innovadoras y el conocimiento profundo de los procesos logísticos han favorecido esta rápida adaptación de la oferta a un evento tan violento e imprevisto como el vivido. Desde plataformas *cloud* hasta vehículos guiados y sistemas de Inteligencia Artificial aplicada a la planificación y estimación de la demanda a corto plazo, han jugado un papel fundamental, para mejorar la trazabilidad y la flexibilidad en la cadena de suministro.

Muchos de estos recursos se han implementado en los últimos años en la operativa de los operadores logísticos, que hemos comprendido que buena parte del futuro del sector comercial depende de la capacidad de innovación y adaptación de los *partners* logísticos.

Quizás una de las principales enseñanzas del periodo que estamos viviendo es que hay que estar preparados para lo inesperado, o al menos tener las herramientas necesarias para responder a momentos de crisis, con la capacidad de reacción, flexibilidad y escalabilidad que proporcionan los recursos humanos y tecnológicos a nuestro alcance.

La cadena de suministro global, debe seguir evolucionando al ritmo que lo hace el consumidor y el papel de la logística será cada vez más relevante para garantizar su éxito. Nos estamos saltando un almacén intermedio como era la tienda lo que hace que la cadena logística sea mucho más tensa y, por tanto, mucho más importante.

Las marcas ya lo han comprobado y, ahora que comenzamos una nueva etapa comercial tan nueva como incierta, convendría que valoraran la externalización de toda o parte de su actividad, en favor de un especialista que aporte *expertise*, elasticidad durante todo el año y capacidad de respuesta a futuras y constantes fluctuaciones de la demanda.

El Gobierno destina 800 millones al transporte público por el Covid-19

El transporte público ha sufrido durante el estado de alarma declarado por el Gobierno para combatir la pandemia originada por el coronavirus, fuertes caídas que en algunos casos se han aproximado al 90% respecto al tráfico normal entre los meses de marzo y junio

Felipe Alonso



El transporte público ha sufrido una disminución drástica por el Covid-19. eE

Con el fin de compensar los mayores costes que ha tenido que afrontar el transporte público, en todas sus modalidades, tanto urbano como interurbano, el Gobierno ha aprobado destinar 800 millones de euros del Fondo Extraordinario por el Covid-19, de transferencia a las Comunidades Autónomas, y a Ceuta y Melilla, para que se financie el déficit adicional que ha sufrido ese tipo de servicio de financiación y titularidad autonómica.

A través de este fondo se garantiza la continuidad de la prestación de un servicio público esencial para todos los ciudadanos y la viabilidad del tejido empresarial necesario para su prestación. De forma, totalmente independiente a esta ayuda, el Consejo de Ministros del día 16 de junio, ha anunciado que se va a trabajar para elaborar los instrumentos aplicables al déficit que se ha producido, igualmente, en el el transporte público competencia de ayuntamientos y entidades locales.

El sentido de estas medidas por parte del Gobierno, corresponde a la situación que la pandemia ha causado en el transporte, y que no ha sido otra que una fuerte disminución de la demanda del servicio, en algunos casos más que caída ha sido un cierre drástico de algunos de estos transportes, y que ha traído como consecuencia un recorte extraordinario de los ingresos dependientes de la venta de billetes, así como los costes extraordinarios causados por las diferentes medidas sanitarias que se han tenido que adoptar desde el 15 de marzo, tales como prevención, limpieza y desinfección de los vehículos. También se considera la limitación de las plazas en los transportes por motivos sanitarios, que en muchos casos han sobrepasado el 50% de la capacidad.

Por otra parte se ha tenido en cuenta que, si bien las mayores incidencias se han producido durante el periodo de vigencia del estado de alarma, la situación derivada de la crisis sanitaria va a lastrar todos los resultados de las diferentes compañías de servicio públicos de transporte a lo largo del resto del año, y que el déficit acumulado entre el 15 de marzo y la primera quincena de junio incida sobre las cuentas de resultados, pese a que se espera que todos los servicios vayan retomando una

Transporte y Movilidad

elEconomista.es



El transporte urbano ha caído en estos meses un 69.2%. Getty

cierta normalidad y una mayor demanda en los próximos meses.

De acuerdo con las últimas cifras publicadas por el Instituto Nacional de Estadística, correspondientes al mes de abril, en el primer cuatrimestre del año, el transporte urbano fue utilizado por 684,25 millones de viajeros, un 69,2% menos que en el mismo periodo del año anterior. De ellos 400,4 millones corresponden a pasajeros en autobús, y 283,8 millones a usuarios de los metropolitanos en aquellas ciudades donde funciona este tipo de servicio. En cuanto al transporte interurbano, destaca la caída del 67,7% en el periodo enero-abril, con 304,55 millones de viajeros, considerando autobús, ferrocarril y aéreo, aunque en el Fondo Covid no entra el transporte aéreo, y el servicio ferroviario va por otro procedimiento específico. Sirva por lo tanto aquí simplemente como acotación operativa.

Asimismo, la decisión gubernamental deja claro que el caso de los servicios de competencia estatal o los relacionados con el transporte ferroviario realizado a través del operador Renfe, contarán con procedimientos y mecanismos diferentes, de aplicación específica.

Los objetivos del denominado Fondo COVID-19, son, pues, garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte que se considera "esencial" para la movilidad ciudadana, así como aliviar la necesidad de liquidez de los operadores y asegurar la viabilidad de las empresas que ofrecen esos servicios.

Transporte público de viajeros enero-abril 2020

Viajeros en transporte urbano (millones de viajeros)

URBANO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	TOTAL	VAR. 2019/2020 (%)
Autobús	154,91	158,56	74,2	12,73	400,4	-68,8
Metro	110,73	111,81	51,79	9,52	283,85	-69,6
Total	265,64	270,37	125,99	22,25	684,25	-69,2

Viajeros en transporte interurbano (millones de viajeros)

URBANO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	TOTAL	VAR. 2019/2020 (%)
Autobús	59,88	61,68	30,99	5,27	157,82	-64,4
Ferrocarril	51,7	54,15	27,17	4,7	137,72	-70,6
Aéreo	2,97	2,99	1,38	0,04	7,38	-75,0
Total	115,24	119,46	59,89	10,05	304,55	-67,7

Fuente: INE y elaboración propia

elEconomista

El reparto, según lo marcado por el Consejo de Ministros, se lleva a cabo mediante criterios homogéneos y objetivos, considerando el impacto presupuestario que ha sufrido cada Comunidad Autónoma en el ámbito del transporte de viajeros, añadiendo al mismo las características que posee cada tipo de servicio que se opera. Será preciso justificar, por parte de las administraciones, sus ingresos por tarificación, así como su oferta. Todo ello con distinción por cada tipo de servicio concreto.



Un nuevo gestor de tráfico ferroviario para mejorar la eficiencia con los usuarios.

IARO, una solución de Siemens para ajustar la frecuencia de trenes

Siemens Mobility España está desarrollando actualmente un gestor de tráfico ferroviario, denominado IARO, que permite ajustar la frecuencia de los trenes y ganar en eficacia

Felipe Alonso. Foto: EP

Los operadores de metros y cercanías buscan conocer en tiempo real la demanda de pasajeros para poder ajustar la frecuencia de los trenes y tener una mayor eficacia, y para eso Siemens Mobility España ha diseñado como solución su gestor de tráfico ferroviario IARO.

Este sistema se basa en una solución planteada por un Motor de Inteligencia Artificial pensado para adaptar la frecuencia de los trenes a la demanda de viajeros con el objetivo de reducir los tiempos de espera en las estaciones y evitar la interrupción del servicio. Esto supone un enorme valor añadido para los operadores ferroviarios de metros y cercanías. Basado en tecnologías *cloud* y *building blocks*, IARO es capaz de adaptar la operación al flujo de pasajeros en tiempo real a través de diferentes entradas de

información en forma de datos procedentes de herramientas de *ticketing*, redes Wifi -a través de un punto de conexión al que los *smartphones* de los pasajeros conectados a la red local pueden enviar información de manera automática- o mediante el recuento de pasajeros por cámaras de visión artificial y baja resolución, que permiten preservar siempre su privacidad.

La capacidad de aprendizaje de IARO, gracias a la Inteligencia Artificial, unido a la posibilidad de adaptarse a la demanda en tiempo real, le permite hacer un uso inteligente de la infraestructura, lo que lo convierte en una herramienta ideal para optimizar los desplazamientos, además de conseguir una significativa optimización en el uso de la energía.

Su implementación supondrá una mejora en la experiencia del pasajero, que disfrutará de una mayor comodidad y seguridad especialmente en estos momentos en los que, debido al Covid-19, se hace necesario mantener una distancia de seguridad entre pasajeros antes y durante el viaje. La solución plantea un modelo de negocio innovador basado en tres tipos de suscripciones diferentes para los operadores de metros y cercanías que cubren, de manera gradual, desde los servicios más esenciales hasta un conjunto más avanzado de funcionalidades. Surgido en la pasada edición del concurso anual de intraemprendimiento, de Siemens Mobility España, y centrado en la experiencia del pasajero, el proyecto ha sido seleccionado para formar parte de Next47, la iniciativa global de intraemprendimiento de Siemens, donde proseguirá su desarrollo.



África Semprún
Periodista

Y hasta 'tres veces' se ha negado el rescate de Iberia

Las aerolíneas afrontan una reactivación incierta con menos caja y más deuda que ha agitado el fantasma de las crisis de solvencia. Un riesgo al que Iberia no es inmune ya que, tras varios meses sin ingresos y quemando siete millones al día, enfrenta una recuperación más lenta que las compañías que solo vuelan en Europa. Y es que una parte importante de su negocio es el largo radio y, en especial, las conexiones con América, que está en pleno pico de la pandemia. EEUU, Brasil, Argentina o México, sus principales mercados, siguen cerrados *sine die*.

La complicada situación que atraviesa la compañía, la necesidad de salvar la fusión con Air Europa para que no quiebre o caiga en manos de Air France, las críticas de su presidente, Luis Gallego, a la falta de ayudas y el fondo de 10.000 millones creado por el Gobierno para "rescatar a empresas estratégica" ha disparado los rumores de que el rescate gubernamental de la aerolínea es inminente. Y eso, pese a que tanto IAG como el ministro de Transportes y el secretario de Estado, Pedro Saura, lo han negado en reiteradas ocasiones.

El País ha publicado varias veces que el fondo está pensado para rescatar a las aerolíneas y que el Gobierno ya ha decidido inyectar una parte en Iberia. De forma oficial, el Ejecutivo reconoce que está preparando un plan de ayudas específico para las aerolíneas y mantienen el mensaje lanzado desde el principio de la crisis: no al rescate. "Lo que va a hacer el Estado es intentar garantizar y mantener estas compañías, que caracterizamos de estratégicas, pero no hay rescate porque no se nos está planteando rescate", aseguró José Luis Ábalos el pasado uno de julio tras su encuentro con la comisaria europea de Transportes, Adina Vaelan. Así, según sus propias palabras, el objetivo del Gobierno es aliviar financieramente a las aerolíneas "sin rescatarlas".

El consejero delegado de IAG, Willie Walsh, ha insistido reiteradamente en que no va a pedir un rescate estatal. "IAG no está en estos momentos en la posición desesperada de solicitar un rescate financiero al Gobierno", aseguró Walsh. Fuentes cercanas al *holding* aéreo aseguran que Iberia no ha solicitado ningún tipo de rescate al Gobierno de Pedro Sánchez.

EL PERSONAJE



Luis Gallego
Presidente de Iberia

Iberia ha ampliado el Erte a 12.000 de sus empleados hasta el mes de septiembre, por lo que se verá afectado el 70% de la plantilla. Esta nueva regulación se realizará de forma rotatoria para que todos los trabajadores puedan volar en algún momento. La compañía que preside Luis Gallego, que ha pedido que los Erte se extiendan hasta diciembre, mantiene el compromiso de complementar el sueldo a sus empleados, pero ahora lo hará en un 30% frente al 50% o 100% que se complementó durante los primeros meses.

LA CIFRA

7.500

Despidos

Air France-KLM ha anunciado el despido de 7.500 trabajadores por la crisis del coronavirus. La aerolínea, que ha recibido más de 9.000 millones del gobierno francés y el holandés, necesita reestructurarse para hacer frente a los años de menor actividad que seguirán a la pandemia. A la lenta recuperación de la demanda y la red, se suma el reto de eliminar gran parte de los vuelos regionales para reducir las emisiones de CO2. Así, la víctima más notable de los recortes van a ser los vuelos domésticos franceses, que serán operados por el tren.

LA OPERACIÓN



La compra de Air Europa por Iberia está en el punto de mira del mercado y del Gobierno de Pedro Sánchez. Al Ejecutivo le interesa que la operación se lleve a cabo para convertir Barajas en un 'hub' de referencia, evitar que la aerolínea quiebre o acabe en manos de Air France, que ha recibido un 'milmillonario' rescate público. Pese a los rumores de que las conversaciones podrían ir por mal camino, parece que ambas firmas avanzan en la renegociación del acuerdo para rebajar el precio a los 600 millones.

ALFREDO SERRANO

Director de CLIA España



Posiblemente uno de los sectores que más ha sufrido con la pandemia causada por el coronavirus, es el de los cruceros, que ha tenido que dejar de navegar y mantener los barcos en los puertos sin contar con una fecha fija para regresar a los océanos y ríos.

Y aunque para el director de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) en España, Alfredo Serrano, la industria de los cruceros es "fuerte", y mantiene su confianza en que "poco a poco" todo volverá a su cauce, las navieras se encuentran en plena crisis a la espera de poder volver a una cierta normalidad, dentro de la anormalidad que ha supuesto estar varios meses parados. Situación que ya se ha llevado por delante a una compañía, la española Pullmantur, perteneciente al grupo de Royal Caribbean, que ha presentado concurso de acreedores, y cuyos tres barcos han ido a parar al desguace.

¿Se puede decir que el sector de los cruceros ha sido uno de los más afectados por el coronavirus?

Todos los sectores se han visto afectados por esta pandemia, algunos más que otros, pero la recuperación no va a ser un reto exclusivo para el sector de los cruceros, sino de todos, puesto que tendremos que adaptarnos a la nueva normalidad, tras la crisis sanitaria.

La presencia de cruceros en España este verano será testimonial

El sector aporta del orden de 4.500 millones de euros a la economía española, tanto de forma directa como indirecta, y crea más de 30.000 puestos de trabajo. Cada mes, las pérdidas suponen cerca de 299 millones de euros y afectan a unos 2.518 puestos de trabajo

Por Felipe Alonso
Foto: eE

¿Hay alguna fecha decidida para el regreso de cruceros a los puertos españoles?

La situación sigue siendo fluida y aún no hay una fecha clara para la reanudación de las operaciones. Creemos que la presencia de cruceros en España este verano será testimonial. Habrá algunos pro-

yectos piloto y se intentará operar algún barco este verano, con la intención de que en invierno se pueda recuperar cierta normalidad.

¿Cuándo cree que se va a alcanzar la normalidad?

La reanudación de operaciones va a ser gradual y dependerá también de las acciones que tomen las distintas navieras y alcanzar la "normalidad" estará en manos también de otros factores como pueden ser restricciones internacionales, nacionales y/o locales. Habrá que ver como se van adoptando las diferentes decisiones por las administraciones de cada país.

El ejercicio es muy complicado para las compañías.

Aunque prácticamente no tendremos casi actividad lo que queda de año y no conocemos aun las pérdidas de cada naviera, las que han sufrido en bolsa han sido muy significativas. Es un momento muy crítico para las compañías, algunas han conseguido refinanciarse o en el caso de Pullmantur, han presentado concurso de acreedores.