

Revista mensual | 9 de septiembre de 2020 | N°89

Transporte y Movilidad

elEconomista.es



LOGÍSTICA
**EL COMERCIO 'ONLINE'
SE ACERCA A LA BARRERA
DE LOS 50.000 MILLONES**

EL TRANSPORTE ADELANTA UN OTOÑO “MUY DIFÍCIL” Y PÉRDIDA DE EMPLEOS

La demanda se enfría ante los rebrotes y
las empresas tienen problemas para aguantar



Actualidad | P6

El transporte adelanta un otoño "muy difícil" y pérdida de empleos

El autobús prevé que la mitad de las empresas quebrarán y las mercancías adolecen de una caída de la demanda y las exportaciones por la fuerte crisis.



Marítimo y portuario | P10

Las navieras españolas recibirán ocho nuevos barcos en dos años.

Las navieras españolas continúan renovando sus flotas mercantes y de transporte de pasajeros, incorporando nuevos buques.



Aéreo | P14

Incertidumbre y turbulencias en los cielos españoles por la pandemia del Covid-19

Tanto las aerolíneas como Aena prevén un otoño incierto en los tráficos en España.



Ferrocarril | P17

Ahorro de 1,10 millones al año por recuperación energía de frenado

Adif ha diseñado un sistema de recuperación de energía eléctrica con la frenada de los trenes eléctricos, que no solo ahorra coste, sino emisión de CO2.

Entrevista | P22

Pedro Fortea, director general de MAFEX

"Hay que devolver la confianza a los viajeros en el uso de los transportes públicos, perdida con la pandemia del Covid-19".

Logística | P28

El comercio 'online' cierra ejercicio cerca de los 50.000 millones de euros

El balance publicado por la CNMC sobre el comportamiento del comercio electrónico en España marca un nuevo récord de facturación.

Edita: Editorial Ecoprensa S.A.

Presidente: Francisco Torres 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



SOS de las compañías aéreas españolas al Gobierno

La situación del transporte aéreo ha sido catalogada de “catastrófica” por las propias compañías tras el efecto que ha tenido sobre las aerolíneas la pandemia provocada por el Covid-19. En España desde la declaración del estado de alarma del 15 de marzo, los vuelos han ido siendo cancelados y los usuarios han descendido en proporciones alarmantes, hasta llegar, incluso a descender por encima del 80%. El ministro Ábalos ya ha confesado en más de una ocasión que las ayudas que estaba previsto ofrecer al transporte aéreo a través de los préstamos ICO eran insuficientes, porque, a su juicio, “el daño que han sufrido ha sido muy grave”. Cuando parecía que en junio se remontaba en la confianza de los usuarios, el rebrote de los contagios, las cuarentenas, el cierre de fronteras a vuelos procedentes de España, y el miedo a volar de los pasajeros, han convertido los próximos meses en un *sin saber* que puede ocurrir, de ahí que las diferentes compañías españolas hayan vuelto sus ojos hacia *Papá Estado* para solicitar ayudas que les permitan aguantar el chaparrón.

■
Las aerolíneas españolas piden ayuda, e incluso el rescate, al Gobierno, tras verse afectadas gravemente por la pandemia

La más clara ha sido Air Europa. Esta línea aérea que forma parte del grupo turístico Globalia, ha lanzado un SOS al Gobierno pidiendo una ayuda muy potente, dado que de no obtenerla y ser rescatada por el dinero público, pondría en peligro su continuidad. Hasta julio la necesidad era de unos 380 a 400 millones de euros, pero la realidad de las previsiones de estos meses hasta final de año, y el cierre de vuelos a numerosos destinos al otro lado del Atlántico, donde realmente obtiene sus mayores ingresos, hace que tanto Juan José Hidalgo, como su hijo Javier, pidan un rescate del orden de los 500 millones de euros. Además, en este caso, la operación de compra por parte de Iberia de Air Europa continua en *stand by*, pese a que las dos partes implicadas apuntan a que se mantiene el interés, pero ya no son los mil millones de euros de los que se hablaba antes del Covid-19, la cifra ha descendido hasta la mitad o incluso más.

En el caso del Grupo Iberia, la situación es diferente, pues al formar parte de la sociedad IAG, junto a British Airways, Aer Lingus y Vueling, no se ha planteado, de momento solicitar esa ayuda, porque se está a la espera de una ampliación de capital de unos 2.750 millones de euros, que es apoyada por el máximo accionista, Qatar Airways, tras una pérdida en el último semestre de 3.800 millones de euros.

Pero quedan otras líneas aéreas españolas (Plus Ultra, Evelop y Volotea), que también tienen sus problemas con el cierre de algunas conexiones por la pandemia, y que piensan que también tienen derecho a solicitar ayudas y que estas no vayan únicamente en camino de Air Europa, tal y como ha dejado claro el presidente de Plus Ultra, Fernando García, que prevé unas pérdidas del 60% en este ejercicio.



eE

El prototipo de UAV de Airbus VSR700 inicia sus vuelos libres autónomos

El VSR700 de Airbus comienza a ser ya una realidad tras el inicio de sus vuelos de prueba libres. Se trata de un sistema aéreo no tripulado en el rango de peso máximo de despegue de 500-1000 kg. Es capaz de transportar múltiples sensores navales de tamaño completo durante períodos prolongados

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

5

10

2º Trimestre tráfico ferroviario en España

El INE ofrece el desarrollo del tráfico ferroviario en el segundo trimestre del año, tanto en el caso de pasajeros como en el de las mercancías que se han movido.



14

Movimiento de usuarios en el transporte público

El Instituto Nacional de Estadística, ofrece el movimiento de pasajeros en los diferentes tipos de transporte público del mes de julio.

21

Tráfico compañías aéreas de bajo coste

Se publica el comportamiento de las compañías aéreas de bajo coste en España durante el mes de agosto, así como el que se ha acumulado en el año.

22

Conferencia sobre la aplicación del gas a la movilidad

Se celebra de forma telemática la conferencia Green Gas Mobility, en la que se analiza la situación del sector, el uso de este tipo de energía como alternativa a las otras existentes, así como los avances que se están obteniendo en el campo gasístico.

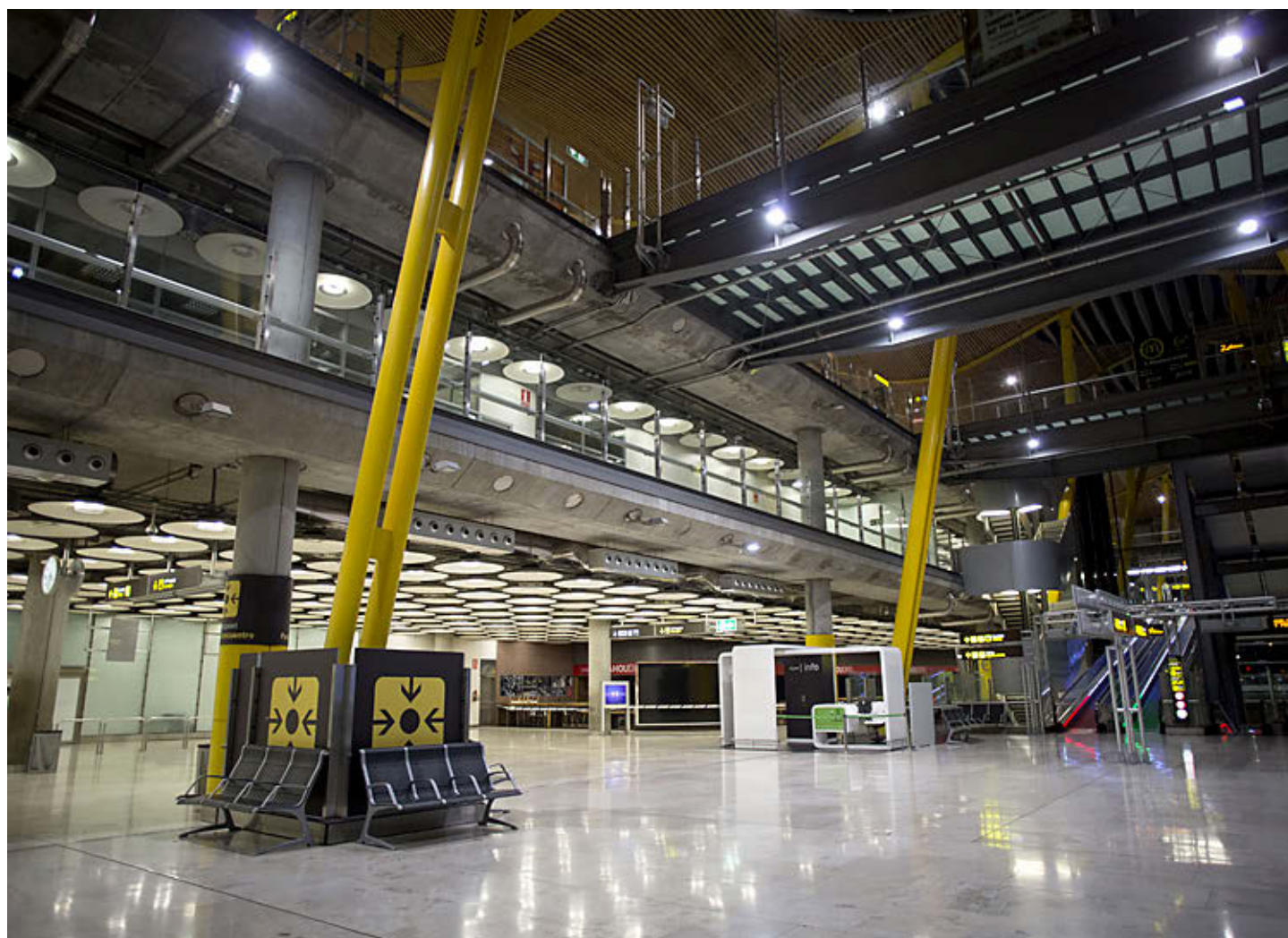
06

Situación de los aeropuertos españoles en septiembre

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



Septiembre



La T4 del aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez vacía a causa de la pandemia. Nacho Martín

El transporte adelanta un otoño “muy duro” y pérdida de empleo

Las patronales alertan de que la demanda y la actividad está lejos de recuperarse. La crisis y las nuevas limitaciones por el coronavirus han hundido el consumo, el turismo y las exportaciones llevando a muchas pymes a quebrar y aseguran que los “Erte se convertirán en ERE”.

África Semprún.

El pesimismo se ha instalado en el sector del transporte, que ya da por descontado un otoño “muy muy difícil” y una pérdida masiva de empleos por el cierre de empresas y la posible finalización de los Erte por fuerza mayor en diciembre. La recuperación en V de la economía está más que descartada y el objetivo ahora es evitar a toda costa una recuperación en L, que se ve cada más cercana, y que todos los Erte se con-

viertan en ERE, algo que pasará en muchos casos. Y es que los rebotes de coronavirus, las nuevas restricciones y la crisis económica fruto del confinamiento han dejado el transporte de pasajeros bajo mínimos y siguen lastrando a las mercancías, que alertan de que, pese a la reactivación de la economía, la recuperación y el crecimiento están muy lejos. “El otoño va a ser muy duro para todos los sectores. No se va a recuperar ni el empleo ni



Rafael Barbadillo
Presidente de
Confibus

“El otoño va a ser muy duro para todos los sectores. Los Erte serán ERE”



Francisco Aranda
Presidente de UNO
Logística

“El objetivo ideal sería que no siguiera cayendo el número de afiliados en el sector”



Javier Gándara
Presidente de ALA

“Las aerolíneas reducirán plantilla. Están en riesgo un millón de empleos”



Ramón Valdivia
Director general de
Astic

“Serán meses muy duros aunque la limitación a la movilidad disminuya”

la actividad porque no hay demanda. Estamos bajo mínimos en la temporada alta y el invierno será peor porque, no hay perspectiva de que vaya a haber ferias y congresos”, asegura Rafael Barbadillo, presidente de la patronal de autobuses Confibus.

El directivo ha reconocido que cada rebrote implica una paralización inmediata de la poca demanda que hay en movilidad y ha advertido de que la mitad de las empresas del sector van a terminar cerrando ahogadas por la deuda. Y es que, tal y como señala Barbadillo, los créditos ICO se están acabando y las moratorias de los *leasing* elevan la presión sobre las compañías de autobús que no han vuelto a registrar casi ingresos desde que se paralizó la actividad. “El transporte discrecional prácticamente ha desaparecido y la demanda del regular está dramáticamente baja”, alerta el presidente de Confibus. En esta línea, Alfonso Taborda, presidente de la patronal Direbús, señala que el sector “prevé meses, como los que hemos vivido hasta ahora, de nula facturación”. Así, el representante de una buena parte del transporte discrecional por carretera alerta de que se verán “concursos de acreedores, despidos masivos y cierres de empresas”. Previsión a la que pone cifras: “en los próximos seis meses de los 50.000 empleos directos que genera el sector se perderán entre el 70% y el 80%”.

Las aerolíneas transportaron en julio un 74% menos de pasajeros que un año antes, lo que implica que la demanda fue prácticamente la mitad que la capacidad (el 40%). Pese a que el dato es peor de lo esperado, julio se ha convertido en el “mes bueno” del verano ya que agosto ha sido un desastre por la reactivación de las limitaciones, y septiembre va por el mismo camino. Las aerolíneas están lanzando ofertas para tratar de reanimar la demanda de estas últimas semanas de la temporada alta, pero las agencias de viaje señalan que las reservas son un 10% de las registradas el año pasado. De cara al otoño y el invierno la incertidumbre es total y las compañías trabajan al día mientras ejecutan fuertes reducciones de flota que, inevitablemente, implicarán despidos. Iberia ya ha eliminado 800 empleos al no renovar temporales. “La incipiente recuperación de julio se ha visto truncada por las restricciones de viajes. Las compañías aéreas no sólo se han visto obligadas a ajustar su operativa para adaptarse a la menor demanda, sino también su plantilla. De hecho, IATA estima que más de un millón de empleos están en riesgo”, explica Javier Gándara, presidente de ALA.

Dentro de la movilidad, el transporte urbano también está sufriendo por el desplome de la economía, el cierre de negocios y el auge del teletrabajo. El taxi ha perdido más de la mitad de la deman-

**Nuria Lacaci**Directora general de
aEUTRANSMER

“Muchas pymes han luchado por mantenerse a flote para al final morir en la orilla”

**Emilio Domínguez**Secretario técnico de
FEDETAXI

“Más de la mitad de los 35.000 conductores asalariados del taxi perderá el empleo”

**Juan Diego Pedrero**Presidente ejecutivo
AEFP

“No se va a recuperar el empleo en el sector a final de año y nos tememos despidos”

**Alfonso Taborda**

Presidente de Direbús

“Nuestro sector no hace más que temer por su capacidad de sobrevivir”

da y no se espera una mejora en el medio plazo. “La crisis se agrava en un ciclo diabólico de recesión, con la amenaza latente de una *segunda ola* que retrae gastos e inversiones, al multiplicar la incertidumbre”, señala Emilio Domínguez, secretario técnico de Fedetaxi, que augura despidos en el sector tras los Erte. “El 75% de los 35.000 asalariados del sector están en ERTE y no se prevé una recuperación de los trabajos porque las previsiones de rentabilidad de los taxis no dan para cubrir los gastos. Más de la mitad de estos conductores pasarán a ERE”, asegura.

Las mercancías son la misma música, pero con otra letra puesto que su actividad no ha desaparecido, si no que “sólo” registra caídas del 40-50%. “Se verán mejoras, pero seguirán siendo meses muy duros incluso si las restricciones a la movilidad disminuyen”, señala Ramón Valdivia, secretario general de Astic, que se muestra más optimista con el transporte por carretera y asegura que el 80% de los conductores en Erte ya han vuelto a trabajar. Aun así no se prevén contrataciones en un sector caracterizado por un déficit de mano de obra.

Por su parte, Juan Diego Pedrero, presidente ejecutivo AEFP (trenes), asegura que “las empresas del sector están en una situación muy difícil y siguen muy lejos de recuperar los volúmenes antes

del Covid” ya que muchos sectores ligados a la exportación “seguirán bajo mínimos”. “No va haber una recuperación del empleo en el sector a fin de año y se va a destruir más empleo, pasando de Ertas a Eres”, dice. Los cargadores, otra parte de la cadena, tampoco miran con optimismo a la recta final del año. “Las previsiones que barajamos no son buenas. Nada indica que se vaya a producir la tan ansiada recuperación en V. Muchas pymes han luchado por mantenerse a flote durante este periodo para al final morir en la orilla, lo que implicará desempleo. Además, la incertidumbre y la precariedad laboral frenan el consumo, y no se puede salir de esta crisis si no se reactiva el consumo”, señala Nuria Lacaci, directora general de aEUTRANSMER.

La logística ve como parte de su negocio, el de los grandes movimientos, cae un 50% mientras que la última milla se dispara por el comercio *online*. Así, el negocio rentable no remonta mientras que el que tiene márgenes ajustados y precisa de una fuerte inversión crece por encima de lo esperado. “No estamos aún ante una recuperación del consumo, sino ante una reactivación fruto del desconfinamiento. No hay previsiones de subidas del número de afiliados. El objetivo sería que no siguiera reduciéndose”, dice Francisco Aranda, presidente de UNO.

Ferrocarril

Hitachi y Bombardier suministrarán 23 trenes a ILSA en España

Hitachi y Bombardier se han adjudicado el contrato de Trenitalia para suministrar los 23 trenes con los que el operador privado ILSA (Air Nostrum y Trenitalia) ofrecerán sus servicios en España tras la liberalización del transporte de pasajeros. El contrato para el suministro del nuevo material rodante supone una inversión de 797 millones de euros, que se reparten con el 60% para Hitachi y el 40% para Bombardier. Los trenes son del modelo de alta velo-

cidad Frecciarossa 1000 capaz de alcanzar velocidades comerciales de hasta 360 kilómetros por hora. Los 23 trenes serán diseñados y construidos por Hitachi y Bombardier en Italia. La configuración prevista es la de una longitud de 200 metros, con una capacidad para transportar unos 460 pasajeros. ILSA ha anunciado que espera comenzar sus operaciones en España a partir del mes de mayo del año 2022.

Infraestructuras

Acciona encabeza un consorcio para construir una carretera en Australia

El consorcio liderado por Acciona, e integrado por NRW Contracting y Maca Civil, ha sido seleccionado por Main Roads Western Australia, operador estatal de carreteras y autopistas, como licitador preferente para el diseño y la construcción de una carretera de circunvalación exterior en la ciudad portuaria de Bunbury (Australia Occidental). El proyecto cuenta con un presupuesto de 518 millones de euros. El gobierno australiano aporta el 80% de los fondos

necesarios y el gobierno del estado de Australia Occidental, el 20% restante. El alcance del proyecto incluye el diseño y la construcción de 27 kilómetros de autovía de cuatro carriles, lo que ahorrará a los usuarios hasta 15 minutos por trayecto. Esta nueva carretera proporcionará una ruta alternativa en circunvalación exterior de Bunbury, la tercera ciudad más grande del estado, conectando con distintas autovías y autopistas.

Movilidad

CAF suministrará 29 autobuses eléctricos a Offenbach (Alemania)

Solaris, la empresa filial de CAF, ha cerrado tres contratos para el suministro de 35 autobuses eléctricos a localidades de Alemania y Polonia, así como 20 trolebuses para una población de Rumania, todo ello por un importe de 30 millones de euros. En concreto se van a suministrar 29 autobuses eléctricos a la localidad alemana de Offenbach, y seis unidades a la polaca Malbork. Mientras que los trolebuses tienen como destino a Ploiesti (Rumania). Los

autobuses son del modelo Urbino 12, que en el caso de Offenbach, se dividirán en 20 del modelo de 12 metros y en nueve del articulado de 18 metros. Todos ellos contarán con el sistema de asistencia al conductor con cámaras para detectar cualquier tipo de objeto que se interponga en su trayecto. Malbork recibirá los tradicionales Urbino 12 de bajo piso. Mientras que los tranvías destinados a Ploiesti, son del modelo Trollino 12 de bajo piso.

Puertos

Naturgy realiza la primera carga de GNL en el puerto de Valencia

Naturgy realiza con éxito la carga de gas natural licuado (GNL) en el puerto de Valencia. Esta es la primera vez que se suministra este combustible *-bunkering-* a dos buques distintos el mismo día en el mismo puerto. En concreto, la energética ha suministrado una cisterna de 45 metros cúbicos -unas 20 toneladas- al *Ireland*, un cementero que ha recalado en el puerto de Valencia exclusivamente para tomar combustible antes de seguir su ruta hacia Turquía. La

operación ha tenido una duración de tres horas. La operación ha sido fruto de la colaboración entre Naturgy y Nauticor (grupo Gasum), compañías que vienen colaborando desde hace años en la promoción del uso del GNL como combustible en sus respectivas áreas de influencia. El GNL suministrado proviene de la planta regasificadora Saggas en Sagunto y Naturgy ha realizado la operación junto a la empresa transportista ESK.



Las navieras españolas recibirán ocho nuevos barcos en dos años

Las navieras españolas continúan renovando su flota, así como remotORIZANDO parte de la misma para propulsar los barcos con combustibles más ecológicos, sobre todo con GNL

Felipe Alonso.

Uno de los buques que opera la naviera Balearia en régimen de carga y pasaje. eE

La flota mercante que operan los armadores españoles sigue creciendo en número de buques y en tonelaje, aunque en mayor medida con pabellones pertenecientes a otros países, mientras que los barcos inscritos en el Registro Especial de Canarias -registro español- disminuye.

No obstante, y de acuerdo con los datos ofrecidos por el informe Marina Mercante y Transporte Marítimo, elaborado por la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), a mayo del presente año la flota mercante que operaban las navieras españolas contaba con 217 barcos, con algo más de 5 millones de GT -arqueado bruto en toneladas-, lo que supone que España se sitúe en la relación de tráfico de mercancías por mar de IHS Market, en el puesto 39, avanzando este año dos puestos, ya que en el pasado ejercicio se encontraba en el 41.

En los dos próximos años se espera, según anunció el presidente de ANAVE, Alejandro Aznar en la

última asamblea general de la asociación, realizada al inicio del verano en forma de videoconferencia, la incorporación de ocho nuevos barcos, que han supuesto una inversión de 680 millones de euros. Serán cinco de pasajeros; dos metaneros y un quimiquero, con lo que se verá reforzada la flota.

Uno de ellos, el *fast ferry Eleanor Roosevelt*, de Balearia, se está construyendo en los astilleros gijoneses Armon, y estará propulsado por GNL.

A principios de julio se han entregado dos nuevos barcos. El *Bajamar Express*, nuevo trimarán que va a operar Fren Olsen. Cuenta con 118 metros de eslora, y tiene una capacidad para 1.100 pasajeros y 276 automóviles. Puede alcanzar una velocidad comercial de 38 nudos.

El otro buque entregado ese mismo mes es el *Ciudad de Valencia*, nuevo ferry de la naviera Armas

Trasmediterránea, que cuenta con 203 metros de eslora, con una capacidad para 1.000 pasajeros, y 3.300 metros lineales para carga rodada. Puede alcanzar una velocidad comercial de unos 24 nudos.

En los últimos cuatro años se han invertido cerca de 1.850 millones de euros por parte de los armadores españoles, de tal forma que la flota ha crecido en un 32%, pero la gran mayoría de ese tonelaje se ha inscrito en otros registros europeos diferente del Registro Especial de Canarias, sobre todo en los de Madeira, Chipre y Malta.

En este aspecto, Aznar destacó en su intervención la importancia que tiene el sector marítimo a la hora de contribuir a la necesaria recuperación económica del país tras el Covid-19, pero recordó que para ello es fundamental que se refuerce la competitividad del registro español, porque, a su juicio, "una marina mercante española más competitiva y potente supondrá, además, una mayor demanda desde los armadores a los diferentes segmentos de la llamada economía azul".

El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, conocido como el Registro Especial de Cana-

En cuatro años las navieras españolas han invertido 1.850 millones de euros en buques

rias, (REC), se creó por orden gubernativa en el año 1994, con el fin de posibilitar el trabajo de las empresas navieras españolas a través de una serie de medidas homologables a las existentes en otros registros de diferentes países.

La inscripción en este registro precisa de una serie de requisitos que van desde la declaración del tipo de carga que va a transportar el buque, a la nacionalidad de los oficiales, el número de tripulantes, etc., o los impuestos y aplicación de todo tipo de tasas fiscales. Hasta el momento no funciona como esperaba el Gobierno, y se está produciendo un abandono del mismo por parte de los armadores españoles.

Desde ANAVE se lleva pidiendo años que se lleven a cabo una serie de reformas en el registro para alinear la normativa española a los estándares de los convenios internacionales, porque cada uno de los aspectos en que las normas nacionales son diferentes de la práctica internacional supone una rémora para la operación competitiva de los buques bajo pabellón español. Y su presidente señala que "los buques de los armadores españoles lleven o no bandera nacional y creen empleos en España, depen-

Buques que operan las navieras españolas

Datos a mayo 2020

Buques que operan con pabellón español*

TIPO DE BUQUE	NÚMERO DE BUQUES	GT
Petroleros	10	44.000
Graneleros	0	0
Carga General	14	62.728
Portacontenedores	0	0
Roll on-Roll-off	11	166.787
Gases Licuados	16	1.559.019
Quimiqueros	4	41.119
Pasaje	50	466.633
Otros	6	32.004
TOTAL	111	2.372.290

Buques que operan con otros pabellones*

TIPO DE BUQUE	NÚMERO DE BUQUES	GT
Petroleros	10	658.622
Graneleros	7	356.966
Carga General	17	69.267
Portacontenedores	10	122.077
Roll on-Roll-off	10	201.518
Gases Licuados	6	571.405
Quimiqueros	13	212.786
Pasaje	29	440.810
Otros	4	15.149
TOTAL	106	2.648.600

Total flota mercante controlada por navieras españolas*

TIPO DE BUQUE	NÚMERO DE BUQUES	GT
Petroleros	20	733.126
Graneleros	7	356.966
Carga General	31	131.995
Portacontenedores	10	122.071
Roll on-Roll-off	21	368.305
Gases Licuados	22	2.130.424
Quimiqueros	17	253.90
Pasaje	79	907.443
Otros	10	47.471
TOTAL	217	5.007.712

Fuente: ANAVE y elaboración propia. (*) GT: Arqueo bruto en toneladas.

elEconomista

derá de que se introduzcan estas reformas -en el REC- para hacerlo más competitivo".

Asimismo, se mantiene la idea de que sería mucho mejor centralizar la gestión del REC en una entidad



La flota que opera las navieras españolas posee una capacidad de carga de 4.823.126 toneladas. iStock

pública empresarial que tuviese gran autonomía de gestión, y así evitar la actual dispersión de competencias que implican hasta a seis ministerios diferentes.

Las navieras españolas controlan 217 buques

La flota mercante controlada por las navieras españolas alcanzaba en mayo del presente año, a un total de 217 buques, de los que 111 operan bajo pabellón nacional, y 106 lo hacen bajo bandera de otros países.

En total, la flota suma 5.007.712 toneladas de arqueo bruto (GT), que se reparten entre los 2.372.290 de los barcos con pabellón español; y los 2.648.600 de bandera de otro estado. Y en lo que respecta a la capacidad de carga de los buques medida en toneladas, el total de las mismas de la flota asciende a 4.823.126 toneladas.

En el caso de bandera española, son 1.675.733 toneladas, y en el segundo, 3.147.393. Lo que indica que el 47% de la capacidad corresponde a los barcos que operan bajo bandera española, y que el 53% es de los que lo hacen con otra enseña.

La flota que opera con pabellón español cuenta con 111 buques, de los cuales diez son petroleros, con un registro de 44.000 GT, y una capacidad de carga de 45.921 toneladas; 14 corresponden al tráfico de carga general, 62.728 GT, con 90.717 toneladas de carga; 11 son *Roll-on* y *Roll-off*, 166.787 GT, y 68.221 toneladas; 16 se dedican al transporte de gases

licuados, 1.559.019 GT, con 1.270.538 toneladas; cuatro son del tipo químico, 41.119 GT, con 59.892 toneladas; 50 de pasaje, 466.633 GT y 101.440 toneladas; y, seis para otros transportes -carga frigorífica, cementeros, asfalteros, etc.-, 32.004 GT, y 39.004 toneladas. Bajo bandera nacional no hay operando ningún granelero, ni barco portacontenedores.

Los buques que lo hacen bajo otros pabellones, principalmente de Madeira, Malta, Chipre y Bahamas, son 106, e incluyen a diez petroleros, 658.622 GT, y 1.266.348 toneladas de capacidad de carga; siete graneleros, 356.966 GT, y 654.035 toneladas; 17 para el transporte de carga general, 69.267 GT, y 102.495 toneladas; diez portacontenedores, 122.077 GT, y 135.938 toneladas; diez *Roll-on Roll-off*, 201.518 GT, 70.436 toneladas; seis para gases licuados, 571.405 GT, y 439.547 toneladas; 13 químicos, 212.786 GT, y 348.021 toneladas; 29 para el tráfico de pasajeros, 440.810 GT, y 110.985 toneladas; y, cuatro para otros fines -carga frigorífica, cementeros, asfalteros, etc.-15.149 GT, y 19.588 toneladas de capacidad de carga.

La flota mundial de transporte de mercancías y de pasajeros, está integrada por un total 61.200 barcos, a principios del año 2020, con 1.325 millones de toneladas de arqueo bruto. De ellos 8.800 buques son petroleros; 2.100 gaseros; 12.200 graneleros; 16.600 destinados a la carga en general; 5.300 portacontenedores; y 16.300 a otros usos -químicos, frigoríficos, *roll-on roll-off*, etc.-.

Relación de las principales navieras españolas

Las principales navieras españolas y el número de buques que opera cada una, de acuerdo con la relación ofrecida por la Asociación de Navieras Españolas (ANAVE), son:

Balearia (16), ferrys y catamarán. Boluda (20) entre portacontenedores y petroleros. Naviera El Cano (22), petroquímicos, graneleros, asfalteros y LNG. Flota Suardiaz (13), del tipo PCTC; Fred Olsen (7), ferry; Armas-Trasmediterránea, (29) de diferente tipo, ferry /'roll roll', etc. Grupo Ibaizabal (15), tanqueros. Naviera Murueta (8) de carga general. Distribuidora Marítima Petrogras (6), petroleros, químicos; FRS (5) dos de pasaje y tres mixtos, de carga y pasaje. Teekas Spain (4) de transporte de LNG. Knutsen Das Esaña (4) GNL; Mureloiz (4) de servicio de tanques. Naviera de Galicia (4) para carga general. Tiavinorte (4) para la carga general. Ership (4), uno de carga y tres graneleros. Atlántico Shipping S.N. (1) dedicado a carga general. Cementos Tudela Veguín (1) un cementero. Fomentera Cargo (1), para transporte 'ro-ro'. Marflet Marine Internacional (1), del tipo petroquímico Marítima Peregara (1) de tráfico 'ro-ro'. Naturgy (2), metaneros. Naviera Alvargonzález (2) químicos. Naviera Sicar (1) de carga general, y Team Tankers Internacional (1) químico.

Carreteras

Acciona gana contratos de construcción de carreteras en Polonia



La constructora Acciona ha sido adjudicataria de dos contratos para el diseño y construcción de un tramo de 10,3 kilómetros en la *carretera rápida* S19 del sureste de Polonia, así como de la carretera entre Zaluski y el aeropuerto de Modlin, cerca de Varsovia, en un tramo de 12 kilómetros. Los contratos superan los 640 millones de euros, y se reparten en unos 500 millones de euros para el primer proyecto, y en 142 para el segundo.

La S19 será una de las infraestructuras más avanzadas del país, porque implica la construcción de un doble túnel subterráneo de más de dos kilómetros de largo, a una profundidad de 70 metros. Por su parte, la S7 será una autovía de tres carriles. Acciona está presente en Polonia desde 1999, ha participado en la construcción de los puentes más importantes del país y ha realizado también tramos de autopistas, estaciones, túneles de metro, etc.

Puertos

El puerto de Almería se prepara para suministrar GNL a los buques



La Autoridad Portuaria de Almería (APA) ya está preparada para suministrar gas natural licuado (GNL) a los ferries de las navieras que operan en el puerto almeriense. Una vez finalizados los trabajos de adaptación de los muelles, las navieras que operan en el puerto de la capital ya pueden disponer de dicho combustible para sus buques. Las obras de adaptación de los muelles han consistido en la instalación de siete hidrantes nuevos externos en la

red contra incendios y el cambio de las tomas de agua potable y las arquetas en las rampas 2, 3, 4, 5 y 6. El abastecimiento de GNL se realizará con camiones cisterna -uno o dos a la vez-, en un tiempo estimado de 60 minutos y adoptando todas las medidas de seguridad existentes. Con este nuevo servicio, además de contribuir a la sostenibilidad del Puerto, se podrán captar navieras que dispongan de buques que utilicen dicho combustible en sus ferries.

Logística

La antigua planta de Coca-Cola en Madrid será un gran centro logístico



La planta de Coca-Cola en Madrid acogerá un gran complejo logístico tras la adquisición por parte de la plataforma inmobiliaria Stoneweg de los suelos en los que se ubica la antigua planta embotelladora de esta bebida en Fuenlabrada, con el fin de construir un nuevo complejo logístico al sureste de Madrid. La operación supone la compra de más de 220.000 metros cuadrados de superficie, una de las últimas bolsas de suelo logístico finalista de gran tamaño

disponibles en la región. Para el desarrollo del proyecto, la multinacional suiza contará con Area Industrial, compañía especializada y con amplia experiencia en el sector. En los suelos adquiridos se ubican varias naves y almacenes, así como un edificio de oficinas y otras instalaciones adicionales. Stoneweg tiene previsto demoler las distintas edificaciones existentes para desarrollar un complejo logístico de unos 115.000 metros cuadrados.

Aviación

Emirates cumple diez años volando entre España y Dubái



Emirates celebra el décimo aniversario del inicio de sus servicios de pasajeros entre España y Dubái. Desde su primer vuelo entre Madrid y Dubái el 1 de agosto de 2010, la aerolínea ha transportado alrededor de 7 millones de viajeros y ha operado más de 10.500 vuelos en sus rutas a y desde España. Emirates inició su andadura en España con siete vuelos por semana en la ruta Madrid-Dubái, añadiendo un segundo servicio al cabo de dos años

para dar respuesta a la creciente demanda. A este anuncio le siguió la apertura de vuelos entre Barcelona y Dubái ese mismo año, en 2012, y dos años después, se introdujo el A380. Tras el estreno del segundo servicio diario entre Barcelona y Dubái en 2015, el A380 fue incorporándose progresivamente a la red española de Emirates, hasta convertirlo en un destino operado durante años en exclusiva con este modelo de avión.

Incertidumbre y turbulencia en los cielos españoles

La situación de la pandemia en el mes de agosto, con rebrotes en el país, crea incertidumbre sobre cual va a ser la situación de las líneas aéreas en el próximo trimestre, que tras una mejora de tráficos en junio y julio, diseñan un plan de futuro con una reducción importante de su oferta.

Felipe Alonso.



Fuerte caída de pasajeros en el próximo trimestre. Álex Zea

Las compañías aéreas son uno de los medios de transporte de viajeros que más han sufrido con la crisis de la pandemia causada por el Covid-19, pero cuando todo parecía indicar que se estaba registrando una recuperación en la temporada veraniega, una de la más importante del año por el crecimiento global del tráfico de pasajeros por las vacaciones, los rebrotes en numerosas zonas, las cuarentenas, y la falta de confianza de los consumidores, han vuelto a sumir a las aerolíneas en un proceso de incertidumbre ante lo que se avecina hasta final de año. Se han *paralizado*, o al menos coartado y minimizado, las esperanzas que había en el sector para ir logrando una pausada pero gradual recuperación de la actividad, que en el momento actual se ve mucho más lejana en el tiempo y en el espacio.

De hecho, ya se han comenzado a planificar los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre a la baja, con la reducción de operaciones, e incluso la cancelación de algunos destinos. La caída de la llegada de turistas internacionales a España ha impactado en el tráfico aéreo, como demuestra el comportamiento que han tenido en el mes de julio las compañías *low cost* que son las que más pasajeros aportan al mercado turístico español, y que han sufrido un retroceso del 78,6%, con un tránsito de 1,28 millones de usuarios, frente a los 818.267 que han utilizado las líneas aéreas tradicionales.

El *cercos* que se está dando desde los principales países emisores de turistas al destino España en general, salvo algunas zonas puntuales de Baleares y Canarias, así como los vuelos desde el país hacia destinos internacionales con una caída pronunciada por el estado de la pandemia, obliga a las compañías aéreas en general, y a las españolas en particular a prepararse para un otoño bajo mínimos.

Las compañías españolas ya han anunciado recortes por encima del 20% de sus operaciones, como es el caso de Air Europa, que ha cancelado las previsiones que tenía de vuelos en septiembre y octubre con diversos países de Latinoamérica, Argentina, Bolivia, Colombia, Perú y Paraguay, dado el cierre del tráfico de pasajeros que se ha dictado en esos



Las aerolíneas ajustan su actividad a la situación de la demanda por los rebrotes de Covid-19. Nacho Martín

países. Esta situación es un duro golpe para la aerolínea perteneciente al grupo Globalia, ya que el tráfico transoceánico es el principal negocio, y que además se produce en un momento cuando se mantiene el interés de su adquisición por parte de Iberia, y además tras haber pedido una ayuda al Gobierno por una cifra próxima a los 400 millones de euros.

Iberia, por su parte, apunta a una programación "realista", y desde su dirección se ha optado por "volar lo que se oferta", con un tráfico del 21%, manteniendo 40 rutas domésticas y 53 europeas. Otra de las

Rebrotes, cuarentenas, y falta de confianza del consumidor, lastran al transporte aéreo

compañías pertenecientes a la sociedad IAG, la aerolínea de bajo coste, Vueling, ha anunciado que su actividad se va a rebajar hasta el 22% en los próximos meses. Mantendrá 190 rutas, 92 domésticas, nacionales, y 98 internacionales, y va a operar un máximo de 2.226 vuelos semanales.

También las compañías de *low cost* extranjeras que operan con España barajan minimizar sus tráficos. Este es el caso de Ryanair, que reduce a un 20% sus vuelos y su capacidad. Más drástico ha sido, por ejemplo, Brussels que ha cancelado sus vuelos Balea-

res, los mismo que Jet2.Com que ha dado por finalizada su oferta de vuelos con las islas.

Un dato importante en este descenso de actividad por la falta de pasajeros, es el estudio trimestral realizado por el ente público Turespaña sobre la capacidad aérea para el trimestre agosto-octubre del presente año, donde se indica que el número de asientos previstos para los vuelos internacionales decrece un 39,8%, un volumen de 19,13 millones de plazas; superando el 34,5% que se había anunciado en el mes de julio para el trimestre julio-septiembre. De acuerdo con este análisis, en agosto se produce una caída del 56,2% (5,15 millones de asientos); en septiembre es el 35,4% lo que desciende (7,07 millones) y en octubre hay una caída del 22,8% (6,90 millones).

Los principales mercados caen por encima del 30% en este trimestre, Reino Unido un 40,2%; Alemania, el 42%; e Italia un 35,7%. Mientras que lo hacen más allá del 50%, Estados Unidos (-76,5%); Finlandia (-63,4%); China (-57,3%); Noruega (-52,7%); Suecia (-52,5%) y Dinamarca (-50,2%).

En julio usaron el transporte aéreo en el país, tanto a nivel internacional como doméstico, de acuerdo con las cifras estadísticas que ofrece el ente gestor aeroportuario AENA, un total de 6,98 millones de pasajeros, lo que supone una caída del 76,2% con respecto al mismo mes del año pasado, lo que frente al 96,1% de descenso (1,05 millones) registrado

Tráfico de las principales aerolíneas en España en julio

De acuerdo con las cifras que publica el ente público AENA, correspondiente al tráfico de las diferentes aerolíneas que operan en los aeropuertos españoles, en el mes de julio -último que se conoce-, Ryanair, es la que más movimiento tuvo, ya que transportó 1,39 millones de pasajeros, muy lejos de los 5,19 del mismo mes del año anterior. A continuación se sitúa la 'low cost' del grupo IAG, Vueling, con 1,37 millones (4,63 en el 2019); Iberia es la primera de red, 342.610 pasajeros (1,99 hace un año). Air Europa es la cuarta compañía en julio con 540.094 pasajeros, frente a 1,88 millones del año pasado. La otra 'low cost' de IAG, perteneciente al grupo Iberia, Iberia Express, transportó ese mes 324.396 viajeros (982.602 en julio 2019); Air Nostrom, la franquiciada de Iberia, se mantiene en el sexto lugar con 224.284 pasajeros (869.534 hace un año). EasyJet UK, que no registró movimientos con España en abril, mayo y junio, inició operaciones en julio con un tráfico de 119.096 viajeros, (1,04 millones en julio 2019); Binter Canarias, alcanzó 241.698 pasajeros (439.298 hace un año); y, Jet2.Com, que no registró actividad en abril, mayo y junio, despegó en julio con 102.114 pasajeros (1,02 millones en julio del año pasado).

Tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la red de Aena

Datos hasta julio de 2020

AEROPUERTO	JULIO 2020	VAR. (%)	ENERO/JULIO	VAR. (%)	AEROPUERTO	JULIO 2020	VAR. (%)	ENERO/JULIO	VAR. (%)
A. Suárez Madrid B.	990.898	↓ -83,3	12.348.980	↓ -64,9	Santander	33.502	↓ -72,8	227.079	↓ -66,0
Barcelona El Prat	872.924	↓ -83,7	9.189.150	↓ -69,6	Reus	14.513	↓ -92,5	21.247	↓ -96,4
Palma de Mallorca	1.102.854	↓ -73,8	3.517.234	↓ -79,1	Almería	22.858	↓ -82,9	116.543	↓ -79,4
Málaga-Costa Sol	575.724	↑ 74,2	3.422.789	↓ -70,1	Zaragoza	22.490	↓ -58,4	105.186	↓ -60,2
Alicante-Elche	422.857	↑ 75,4	2.521.857	↓ -70,6	Melilla	19.309	↓ -55,5	103.764	↓ -57,0
Gran Canaria	381.636	↓ -64,3	3.411.351	↓ -55,7	San Sebastian	3.939	↓ -88,0	55.365	↓ -70,3
Tenerife Sur	180.387	↓ -79,8	2.555.376	↓ -60,9	Valladolid	7.650	↓ -68,5	42.808	↓ -71,2
Ibiza	426.287	↓ -68,0	959.831	↓ -78,7	El Hierro	21.318	↓ -20,4	82.782	↓ -43,4
Valencia	264.319	↓ -69,2	1.643.115	↓ -66,3	Pamplona	4.084	↓ -83,8	54.356	↓ -61,0
Lanzarote	194.355	↓ -70,1	1.620.438	↓ -61,8	Vitoria	6.053	↓ -65,5	23.910	↓ -76,1
Sevilla	185.957	↓ -71,0	1.585.146	↓ -63,7	La Gomera	6.082	↓ -35,0	20.033	↓ -50,7
Fuerteventura	179.386	↓ -64,5	1.359.925	↓ -58,1	León	1.526	↓ -76,9	12.338	↓ -68,0
Tenerife Norte	291.623	↓ -46,1	1.512.684	↓ -54,1	Ceuta (hel)	4.654	↓ -27,9	22.494	↓ -45,2
Bilbao	150.886	↓ -75,0	1.080.996	↓ -68,6	Badajoz	2.982	↓ -56,4	20.403	↓ -53,0
Menorca	207.880	↓ -67,5	450.195	↓ -76,3	Algeciras (hel)	2.803	↓ -20,5	13.304	↓ -39,4
Santiago	86.177	↓ -71,5	530.952	↓ -67,9	Logroño	504	↓ -63,5	2.581	↓ -78,4
Girona	35.61	↓ -87,9	120.509	↓ -88,9	Salamanca	262	↓ -67,3	1.318	↓ -88,9
La Palma	70.020	↓ -46,4	403.252	↓ -53,0	Burgos	3.204	↑ 95,1	12.037	↑ 28,4
Asturias	53.139	↓ -66,3	285.237	↓ -64,6	Córdoba	699	↓ -23,8	4.316	↓ -26,1
Región de Murcia	28.623	↓ -80,4	156.033	↓ -75,3	Sabadell	513	↑ 6,9	1.548	↓ -44,8
A Coruña	28.020	↓ -78,5	286.257	↓ -63,2	M. Cuatro Vientos	257	↓ -43,6	1.030	↓ -56,0
Jerez de la Frontera	26.358	↓ -79,5	136.391	↓ -79,0	Son Bonet	569	↓ -35,8	1.008	↓ -65,9
Vigo	21.686	↓ -78,4	182.914	↓ -69,3	Huesca Pirineos	474	↑ 3.060	841	↑ 41,6
Granada Jaén	29.561	↓ -73,3	256.855	↓ -64,5	Albacete	468	↑ 766,7	1.249	↑ 24,4
Total						6.987.828	↑ 76,2	50.465.903	↓ -67,9

Fuente: Aena y elaboración propia.

elEconomista

en el mes anterior, suponía un importante avance en la recuperación del sector.

Por aeropuertos, el de Palma de Mallorca es el que ha tenido el mayor número de viajeros, 1,10 millones (-73,8%), y cuenta con un acumulado anual de 3,51 millones (-79,1%); seguido por los dos principales del país, Adolfo Suárez Madrid Barajas, con 990.899 pasajeros (-83,3%), con 12,34 millones en estos siete meses (-64,9%); y, José Tarradellas Barcelona-El Prat, 872.924 (-83,7%), con 9,15 millones (-69,6%).

Los otros aeropuertos con mayor tráfico en este mes han sido Málaga, 575.724 viajeros (-74,2%), 3,42 millones en el acumulado anual (-70,1%); Ibiza, con 426.287 pasajeros (-68,0%), y 959.831 en estos siete

meses (-78,7%); Alicante-Elche, 422.857 (-75,4%), y 2,52 millones hasta julio (-70,6%); Gran Canaria, 381.636 (-64,3%), 3,41 millones (-55,7%); y, Tenerife Norte, 291.523 (-46,1%), con 1,51 millones anuales (-54,1%).

También en este mes de julio aumentaron las operaciones, triplicando, prácticamente, las de junio, 118.467 frente a las 43.640 anteriores.

La situación es complicada a nivel mundial para el transporte aéreo, tanto que todas las compañías están dando fuertes caídas de ingresos, preparando despidos de personal y solicitando ayudas económicas, con un horizonte de recuperación que va más allá de los próximos tres años, ya que no se espera revertir la situación hasta 2024.

Ahorro de 1,10 millones por año al recuperar energía de frenado

Los trenes liberan electricidad en sus frenadas que aprovechada convenientemente, a través de las subestaciones eléctricas, supone un importante ahorro económico, y de emisión de CO2.

Felipe Alonso

Para evitar que la energía eléctrica que se genera en la frenada de los trenes a lo largo de las infraestructuras ferroviarias se pierda, el ente gestor Adif ha diseñado un proyecto de aprovechamiento de la misma, con la instalación de una serie de "recuperadores de energía de frenado" en diferentes subestaciones eléctricas rectificadoras

de tracción. Se trata de alcanzar una eficiencia energética, a la vez que tener un buen ahorro, tanto económico, como en la emisión de partículas contaminantes al medio ambiente, dado que hay un menor consumo energético del sistema ferroviario y se evitan estas emisiones por no tener que generar energía devuelta.



Los trenes de cercanías pueden generar una mayor recuperación de energía eléctrica por la frenada. Luis Moreno

Los trenes eléctricos dentro de su proceso de arranque utilizan la energía que reciben del sistema eléctrico para moverse y alcanzar velocidad, es decir que transforman la energía eléctrica en energía cinética, mientras que en el caso de la frenada, se produce una situación inversa, dado que este tipo de vehículos ferroviarios emplean el "frenado eléctrico", y convierten la energía cinética en energía eléctrica. Durante ese proceso se produce una pérdida por los rendimientos propios de la serie de sistemas que intervienen. Si bien es cierto que si hay en la proximidad algún otro convoy demandando energía, una parte de la misma se puede aprovechar, pero de no ser así, la electricidad liberada se quema en las resistencias de frenado. Hay que tener en cuenta que un tren puede llegar a generar del orden del 45% de la energía absorbida en el proceso de frenado.

El ahorro energético de las 12 estaciones más el prototipo, alcanza 18,51 GWh/año

Desde Adif se ha proyectado un estudio sobre la posibilidad de aprovechar esa energía que en los procesos de frenado se puede perder, y para ello se está desarrollando la instalación de los denominados "recuperadores de energía de frenado" que no son otra cosa que equipos electrónicos de potencia que se instalan en las subestaciones eléctricas rectificadoras de tracción, que permiten inyectar energía desde la red ferroviaria de corriente continua a la red de distribución de corriente alterna. Los equipos detectan cuando un tren eléctrico trata de inyectar energía a la red, absorbiéndola y enviándola a la red de distribución de forma que en su ámbito de operación se aprovecha la mayor parte de la energía de frenado. Como ejemplo, se destaca la importancia que tiene el sistema en una red de cercanías, donde el alto número de paradas produce gran cantidad de frenados y por lo tanto libera una cantidad de energía eléctrica que, de no poder ser recogida por los recuperadores, se pierde quemada en las resistencias de los trenes.

Desde Adif se destaca que se trata de una medida para mejorar la eficiencia energética del sistema, disminuir los consumos de energía eléctrica, lo que supone un ahorro de costes, y al mismo tiempo se mitiga el cambio climático gracias a una menor emisión de CO₂. Y se recuerda que esta iniciativa se enmarca dentro de la línea propuesta por el Plan de Lucha Contra el Cambio Climático 2018-2030 de Adif y Adif AV.

El proyecto de la implantación de los recuperadores de energía de frenado se desarrolla en dos fases

Recuperadores de energía de frenado

Ubicación de los recuperadores de energía de frenado ferroviarios

FASE	SUBESTACIÓN		AHORRO ENERGÉTICO (GWH/AÑO)	AHORRO ECONÓMICO (EUROS/AÑO)	REDUCCIÓN DE EMISIONES (TCO2/AÑO)
Prototipos	La Comba		1,01	65.176	272,2
Fase 1	Alcorcón		2,46	158.509	662,1
Fase 1	Guarnizo		1,24	77.554	332,3
Fase 1	Olabeaga		1,49	95.681	399,7
Fase 1	Getafe		1,45	93.577	390,9
Fase 1	Martorell		1,21	78.003	325,8
Fase 1	Arenys de Mar		1,64	105.695	441,5
Fase 2	Pinto		1,48	9.526	397,9
Fase 2	Leganés		1,64	105.761	441,8
Fase 2	Tres Cantos		0,84	54.761	226,3
Fase 2	Alcalá de Henares		2,06	132.479	553,4
Fase 2	Granollers		1,18	52.172	217,9
Fase 2	Castellbisbal		0,81	75.987	317,4

Costes en la implantación de recuperadores en las subestaciones (€)

TIPO DE BUQUE	FASE I	FASE II
Redacción de Proyectos	355.710,54	273.602,64
Dirección de Obra	324.000	362.960
Obra Recuperadores	3.672.936	4.259.542,03
Mantenimiento Recuperadores	211.200	211.200
Total de costes elegibles	4.352.646,54	4.896.104,67
Coste medio Subestación	725.441,09	816.017,45
Coste medio Sub. con subvención	507.808,76	571.212,21

Fuente: ADIF.

elEconomista

y cuenta con la instalación del sistema en 12 subestaciones, seis en cada fase, aunque antes de ello se ha hecho una prueba en un prototipo en la subestación de La Comba, en la línea de cercanías que cubre el itinerario entre Málaga y Fuengirola. Esta primera prueba entró en servicio en el año 2012, aunque hasta octubre del 2013 no finalizó su proceso de ajuste y optimización. Desde esa fecha y hasta el mes de mayo, último registro facilitado por Adif, se han recuperado un total de 4.944 MWh, el 24% de la energía de entrada, aproximadamente, lo que ha supuesto un ahorro, en ese periodo, de 318.394 euros.

Las seis primeras subestaciones se encuentran en la actualidad en fase de ajuste y optimización de los algoritmos de detección y posterior devolución a la red de la energía de frenado. Son las de Alcorcón en



Recuperadores de energía de frenado para ahorrar consumo eléctrico y luchar contra la contaminación del medio ambiente. G. Lucas

(Madrid); Guarnizo (Cantabria); Olabeaga (Vizcaya); Getafe (Madrid); Martorell (Barcelona); y, Arenys de Mar (Barcelona). Mientras que las que forman parte de la segunda fase, Pinto (Madrid); Leganés (Madrid); Tres Cantos (Madrid); Alcalá de Henares (Madrid); Granollers (Barcelona); y, Castellbisbal (Barcelona), se encuentran en construcción y está prevista su puesta en servicio en enero del año 2021.

Desde el punto de vista técnico, el desarrollo de la segunda fase ha mejorado la tecnología de la primera, dado que la instalación de los recuperadores se ha diseñado para que tenga un menor impacto en las subestaciones. Inicialmente se conectó en paralelo el recuperador con cualquiera de los dos rectificadores de la subestación mediante un sistema de conmutación de dos conjuntos de cuatro cabinas trifásicas, en las primeras seis subestaciones, así como en el prototipo. Lo que además ha implicado un cambio en los enclavamientos de acceso y los circuitos de la subestación. Para la segunda los técnicos de Adif han desarrollado un sistema de conexión del recuperador a los embarrados generales de corriente alterna y corriente continua, lo que implica una menor necesidad de obra en el interior y menor repercusión en los enclavamientos, aun-

que por su operatividad, su coste, por unidad, es algo más alta.

El desarrollo del proyecto cuenta con ayudas del programa del Instituto para la diversificación y Ahorro de la Energía del Ministerio de Transformación Ecológica y el Reto Demográfico (IDAE), que consisten en una subvención de hasta el 30% de los costes e implica que a los 30 meses se verifique que

1,18

Millones de euros es la ayuda dada por el IDAE para las seis subestaciones de la 1ª fase

los equipos recuperadores devuelven a la red un mínimo del 5% de la energía solicitada por las subestaciones. La primera fase ya ha recibido del IDAE un total de 1,18 millones de euros, lo que supone el 27% de la inversión inicial. El coste por recuperador de cada una de las seis subestaciones de primera fase es de 507.808 euros, y de las que forman parte de la segunda de 511.212 euros

**Jesús Rivas**

Director de innovación y desarrollo negocio de Smurfit Kappa España

Pequeños cambios en embalaje pueden generar gran impacto positivo en la cadena de suministro

Inmersos en un nuevo periodo de racionalización de costes dentro de todas las organizaciones, el sector logístico se enfrenta a la imperiosa necesidad de aportar su granito de arena para lograr un nivel de optimización nunca antes visto. Por ello, conscientes de que una pequeña mejora en el *packaging* puede suponer importantes ahorros de costes para las compañías, el aprovechamiento óptimo de la carga, la mejora en el espacio de almacén, la optimización del transporte de cada envío o la presencia más eficiente en el producto en el punto de venta se convierten en factores clave que deben de ser convenientemente valorados.

Desde Smurfit Kappa tenemos muy presente que estos nuevos requerimientos deben tener respuesta y para ello contamos con SupplySmart, servicio de valor añadido en el que se utilizan datos de más de 80 000 cadenas de suministro de clientes en más de 30 países, recopilados durante años para llevar la optimización del embalaje a una nueva dimensión. El objetivo es evaluar los riesgos, entender las oportunidades y mejorar la eficiencia de las cadenas de suministro de los clientes explorando todas sus posibilidades.

La aplicación práctica del servicio SupplySmart permite reducir espacios vacíos en el embalaje y mejorar la función de paletizado, lo que posibilita incrementar la carga de los envíos con el consiguiente ahorro de almacenaje y transporte de hasta un 50%. Asimismo, permite estudiar diferentes posibilidades de orientación del *packaging* dentro del lineal, mejorando la presencia del producto con incrementos de espacio de hasta el 100%, o bien optimizar el diseño de las bandejas para incorporar un mayor número de referencias en cada pack, por citar algunas aplicaciones prácticas.

Cada mejora, por pequeña que sea, representa un gran avance y logra verdaderos hitos que no debemos dejar pasar por alto. Un ejemplo: cambiar ligeramente el diseño del embalaje secundario de uno de nuestros clientes le permitió colocar un 33% más de cajas de cartón ondulado planas, sin montar, en un palé, certificando ahorros anuales muy significativos.



De esta forma, SupplySmart se convierte en un aliado de las compañías que quieran dar un paso más en su eficiencia y deseen mejorar sus costes teniendo la oportunidad de optimizar sus operaciones de *co-packing*, incrementar su eficiencia logística, de almacenamiento o de carga del camión y aumentar la flexibilidad de sus cadenas de suministro. El resultado es una mayor racionalización del embalaje que supone importantes ahorros con la consiguiente mejora de la rentabilidad y cuyo valor real llega incluso al *retailer*, gracias a que estas mejoras en el *packaging* de los productos le permiten ocupar menos espacio en el almacén, mejorar las operaciones de reposición y maximizar el espacio del lineal.

Esta solución se presenta, además, como el primer servicio de este tipo en combinar macrodatos con soluciones creativas, conocimientos especializados y años de experiencia práctica. Y es que la metodología que sustenta el servicio SupplySmart es minuciosa, segura y cooperativa, lo que permite a las compañías ser más ágiles e incrementar su eficiencia a la vez que se minimizan riesgos. De esta forma, a través de soluciones de embalaje innovadoras y un detallado análisis de su logística, todos los clientes que ya han utilizado esta herramienta tienen la tranquilidad de saber que ya se han sopesado todos los riesgos antes de tomar una decisión que le puede generar ahorros importantes. Ellos ya se han beneficiado de las múltiples ventajas que supone utilizarlo, porque este servicio siempre encuentra oportunidades de mejora en la cadena de suministro.



■

Reducir espacios vacíos en el embalaje incrementa la carga de envíos con un ahorro de almacenaje y transporte de hasta el 50%

■

Todos aquellos que aún no lo han utilizado siguen sin disfrutar de su verdadero potencial y del ahorro de costes que supone, algo que ya están haciendo muchas organizaciones.

Para conseguirlo, este servicio utiliza herramientas como SupplySmart Analyser, que estudia todos los elementos de la cadena de suministro del cliente cuantificando el valor real de la propuesta, identificando cuáles son los costes directos e indirectos del embalaje, pero también los referentes al transporte, almacenamiento, manipulación, etc. De esta forma, permite establecer prioridades y mitigar riesgos.

Tampoco hay que olvidar Supply Smart Benchmarker, que ayuda a entender los riesgos y las oportunidades que surgen tras el análisis.

Este método está basado en seis pasos que ayudan a las compañías a conocer cuáles son todas las oportunidades que les ofrecen sus cadenas de suministro, pero también todos sus riesgos. Esto les permite poder tener una radiografía completa de su logística, con el objetivo de que puedan definir junto a nuestros expertos dónde es mejor enfocarse para obtener los mayores beneficios y ahorros de costes logísticos, optimizando los espacios, reduciendo el número de palés y camiones y generando importantes ventajas medioambientales; disminuir los costes de embalaje, buscando el que mejor se adapta a la producción para equilibrar así rendimiento; agilizar la producción; controlar riesgos evaluando exhaustivamente todas las opciones; y superar la complejidad operativa, aportando una visión real del impacto del embalaje en toda la cadena de suministro.

Gracias a este servicio Smurfit Kappa ha ayudado a miles de compañías en todo el mundo a optimizar sus cadenas de suministro, aportándoles un valor real que se ha trasladado hasta el punto de venta. Nuestros clientes pueden así optimizar costes y tomar las decisiones más correctas a partir del análisis de los riesgos de sus operaciones, ya que les aporta valor al analizar todas las oportunidades y cuantificar el ahorro que suponen.

En definitiva, SupplySmart, nos permite ir más allá, al permitirnos optimizar la logística completa de nuestros clientes gracias al embalaje.

PEDRO FORTEA

Director general de MAFEX



“Hay que devolver la confianza a los viajeros en el uso del transporte público”

El director general de la Asociación Ferroviaria Española (MAFEX), Pedro Fortea, considera que tras el confinamiento por la pandemia en la iniciativa a corto plazo para recuperar la confianza de los viajeros es “clave apoyar a los operadores a la hora de comunicar a los usuarios finales la seguridad del transporte colectivo”

Por Felipe Alonso. Fotos: eE

Ese apoyo debe abarcar también, a juicio de Fortea, el papel que la industria está jugando para poder ofrecer soluciones tecnológicas innovadoras, ya existentes en algunos casos, y que entre todos se implementen de forma ágil y eficiente para adaptarse a las nuevas circunstancias. Porque “entre todos debemos ofrecer soluciones que evidencien la seguridad que los usuarios demandan para el uso del transporte público”.

¿Qué se ha aprendido de esta crisis, y cómo puede afectar a la industria española en general y a la ferroviaria en particular?

Ya en la anterior crisis se observó claramente cómo debíamos disponer de una estructura en cuanto a PIB en la que la industria jugara un papel más relevante. Además, en aquellos años las empresas se volcaron, al menos en lo que se refiere a nuestro sector, en los mercados exteriores. Pero para ser un

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

líder internacional, se necesita de un mercado doméstico dinámico, inversor, abierto a la innovación. Esperamos que la salida a la crisis se guíe por el apoyo principalmente de la Administración a la hora de mantener en movimiento la actividad empresarial, los proyectos e inversiones previstas. Sin duda hemos observado también cómo el ferrocarril, por su seguridad, su sostenibilidad y su integración allá donde interviene, está llamado a ser el modo de transporte de futuro.

No obstante, parece que la industria ferroviaria ha sido de las menos afectada por el Covid-19

En el corto plazo, a pesar de ser importante el impacto, el buen posicionamiento del sector ferroviario en comparación con otros mucho más afectados ha permitido enfrentarla mejor. Disponer de una buena cartera de pedidos en general ha ayudado. Sin embargo, existe preocupación por el futuro a medio y largo plazo dado que los principales clien-

¿Qué otras iniciativas se deben llevar a cabo?

En el medio y largo plazo se deben mantener los planes de inversión y la actividad prevista dentro del sector. Para contribuir con los Objetivos Globales en la lucha contra el cambio climático, es necesario situar al ferrocarril como eje vertebrador de las políticas nacionales de transporte, así como promover su mayor implantación y desarrollo internacional. Las administraciones públicas deben fomentar la intermodalidad, comprometerse con la I+D+i con planes de financiación a largo plazo para el desarrollo de este modo en toda la cadena de valor.

Desde Mafex se ha mostrado un posicionamiento que aboga por un mayor apoyo al ferrocarril y por la intermodalidad

La posibilidad de poder emplear diferentes modos de transporte en la movilidad, tanto de personas como de mercancías, optimiza los recursos disponibles y aumenta la eficiencia de cada sistema. El ferrocarril no es

“Entre todos debemos ofrecer soluciones que den la seguridad que los usuarios demandan en el uso del transporte público”

“El esfuerzo de los operadores del sector está siendo enorme y el apoyo desde la industria está siendo decidido”



tes de nuestra industria están muy afectados y existe incertidumbre en cuanto a la estrategia de recuperación.

¿Cuáles pueden ser las claves para afrontar ese futuro mediano?

Ahora es clave no retrasar e incluso adelantar los proyectos e inversiones previstas para evitar que queden empresas, especialmente pymes, y por tanto empleo en el camino. El interrogante que se plantea es cómo quedarán las economías, tanto española como de otros países. Si ha sido importante el impacto especialmente en empresas que dedican su actividad o parte de ella al mantenimiento en tanto en cuanto esta actividad se ve muy influenciada por la demanda de transporte. El esfuerzo de los operadores que intervienen en el sector está siendo enorme y el ofrecimiento desde la industria para apoyar está siendo igualmente decidido.

un sistema independiente y se debe apostar por una movilidad en la que coexistan interconectados diferentes modos de transporte de manera eficiente y sostenible. Y el ferrocarril, por sus características, debe ocupar el lugar central. Para avanzar en esto deben existir políticas claras, estables, planificadas y de largo plazo que atraigan el interés y la participación de las mejores empresas, las más expertas innovadoras y que aporten las mejores soluciones y productos.

Usted hablaba antes de que hay que recuperar la confianza de los viajeros, pero ¿cómo se va a posicionar el usuario ante los diferentes medios de transporte?

Se ha demostrado que el tren es un modo de transporte seguro y que los diferentes actores han reaccionado con rapidez y eficiencia para garantizar que la vuelta del transporte público ferroviario sea por tanto rápi-

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

da y segura. Las ventajas en diferentes rutas, como las medias distancias y la flexibilidad de las composiciones otorgan una gran capacidad para adaptar cada trayecto a la demanda. La arquitectura característica del tren y la distribución en compartimentos separados del espacio interior disponible para cada pasajero también es un factor diferencial. A todo ello se une la aplicación de tecnología punta que garantiza aspectos clave como la gestión de los flujos de pasajeros y el control de personas, por citar algunos ejemplos. En algunos países ya se ha abierto el debate acerca de lanzar iniciativas que limiten el apoyo al transporte por avión en favor del ferrocarril para según que trayectos.

Hablemos del papel que puede protagonizar directamente Mafex, como representante del 80% de la industria ferroviaria española.

Sin duda, y al igual que ya sucedió en la anterior crisis, la internacionalización de nues-

cado doméstico que implemente soluciones tecnológicas avanzadas, favorecer la colaboración público privada para dicha implementación de manera ágil y rápida. La innovación necesita apoyo público, inversión y que los usuarios finales apuesten por ella. Después, siendo las innovaciones exitosas, debemos tratar de prescribir a nivel internacional tecnologías y estándares que permitan la implementación de las mismas en otros mercados. Por ello la importancia de la implementación local, de las evidencias.

Mafex ha firmado un acuerdo con Adif para aunar fuerzas

Aunque Mafex ya colaboraba de manera habitual con Adif en la búsqueda y desarrollo de nuevas oportunidades de negocio para las empresas, la firma de este acuerdo fortalece las bases para una cooperación aún más estrecha no sólo en el ámbito de la internacionalización sino también en innovación. Todo ello con el objetivo común de apoyar y

“El panorama es complicado, por eso insistimos en disponer de un mercado nacional dinámico, inversor e innovador”

“La administración pública debe fomentar la intermodalidad y comprometerse con la I+D+i en toda la cadena de valor”



tras empresas de nuevo va a ser un elemento clave de la recuperación. Pero a pesar de ello, exportar y estar presente en los mercados internacionales no es ni fácil ni barato, y hoy en día es más complejo dada la tendencia proteccionista creciente en muchos países, las barreras de entrada existentes, las exigencias de localización, etc. Y a esto le añadimos la gran incertidumbre actual y en el momento actual las grandes dificultades de movilidad internacional que esperamos vayan disminuyendo. El panorama por tanto se presenta complicado. Por ello insistimos en la necesidad de disponer de un mercado nacional dinámico, inversor y volcado con la innovación.

¿Qué medidas se deben adoptar?

Se debe apoyar la innovación de manera decidida y apostar por productos y servicios donde prime la calidad. Se debe impulsar un mer-

promover la mejora competitiva del sector ferroviario empresarial español, que en España genera más de 30.000 empleos, y hasta 400.000 en toda Europa.

¿Qué balance hace Mafex de la evolución de la industria ferroviaria española en este proceso, además cerca de la liberalización??

Lógicamente las expectativas de futuro no son tan optimistas como hace unos meses. Antes de declararse la pandemia el sector ferroviario presentaba un futuro muy optimista y atractivo para la industria. Y en cuanto a la liberalización, en la actualidad hay un gran trabajo de colaboración entre todos los actores del sector y esperamos que el proceso siga su curso. Ello significaría que estamos recuperándonos y retornando a una situación en la medida de lo posible lo más cercana a lo previsto. Esto sería sin duda un buen indicador.

Marítimo

Balearia proyecta una terminal inteligente para el puerto de Valencia

La naviera Balearia proyecta en Valencia una terminal inteligente y autosuficiente con energía renovable, con una inversión de 37,3 millones de euros. La terminal contará con unas instalaciones para ferries y cruceros concebidas para ser un referente de sostenibilidad con cero emisiones contaminantes. La naviera tiene previsto construir y explotar la nueva terminal de pasajeros del puerto de Valencia con un proyecto que garantiza que el 100% de la energía

eléctrica necesaria se producirá en las propias instalaciones y será de origen renovable: fotovoltaica, eólica, hidrógeno renovable o biocombustible. Según el proyecto presentado al concurso de la Autoridad Portuaria de Valencia, la estación marítima funcionará con cero emisiones contaminantes y apostará por la economía circular que comprenderá unos 63.000 metros cuadrados y 13.462 de lámina de agua concesionada.

Aviación

Volotea obtiene un crédito sindicado de 150 millones de euros

La compañía aérea Volotea ha alcanzado un acuerdo con ocho entidades financieras para la obtención de un crédito sindicado de 150 millones de euros con el apoyo del ICO. Este apoyo financiero permitirá afrontar el futuro en las mejores condiciones a una compañía con elevada capacidad de crecimiento. El crédito bancario está liderado por Banco Santander e integrado por Caixa Bank, Instituto de Crédito Oficial (ICO), Bankinter, Liberbank, BBVA,

Ibercaja y el Institut Català de Finances (ICF). El plazo de reintegro del mismo es de cinco años, y con él, la compañía ha anunciado que podrá afrontar sus necesidades financieras y operativas tras tres meses de hibernación debido a la pandemia. El préstamo se encuentra dentro del marco legal establecido por el Gobierno español para mitigar el impacto del Covid-19 y está en línea con los firmados recientemente por otras aerolíneas.

Puertos

Abierto el plazo de presentación de proyectos al Fondo 'Puertos 4.0'

Se ha abierto el plazo de presentación de proyectos al Fondo *Puertos 4.0*, iniciativa del sistema portuario, dentro del Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras del Ministerio de Transporte. El proyecto está dotado con 12 millones de euros para su desarrollo en el año 2020. Se trata del proyecto disruptivo más importante para la adaptación del sector logístico-portuario español a la economía 4.0. El objetivo es atraer, apoyar y facilitar

la aplicación del talento y el emprendimiento para la innovación al sector logístico-portuario español, articulado a través de un plan de ayudas públicas. *Puertos 4.0* es una iniciativa de las 28 Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado. Es la primera vez que el sistema portuario español acomete un proyecto tan ambicioso e innovador respecto de los métodos y procedimientos ya implantados en la cadena logística.

Ferrocarril

Alpha Trains contrata 11 locomotoras eléctricas a Stadler Valencia

La compañía de arrendamiento de locomotoras y trenes, Alpha Trains, ha firmado un contrato con Stadler Valencia para la adquisición, inicialmente, de 11 unidades eléctricas, Euro6000, locomotoras con la mayor capacidad de tracción de carga del mercado europeo, lo que permite trenes más largos y pesados y, en consecuencia, mayor rentabilidad a los servicios de transporte. El pedido inicial es de 11 unidades, cinco de ellas en ancho estándar que

recibirán la certificación para redes españolas, francesas y luxemburguesas. Esto permitirá que se utilicen si es preciso para la tracción directa de trenes desde España -Barcelona, Tarragona y Valencia- a Europa Central. Las otras seis unidades serán las primeras de un lote equipado con ancho ibérico para operar trenes de mercancías pesados en España en las nuevas líneas electrificadas de 25 kV, y en concreto, a través del túnel de Pajares.



Emilio Domínguez del Valle
Abogado experto en Movilidad y Transportes

La ineludible regulación de la ‘uberización’ de las relaciones de trabajo

Viene de largo el debate abierto sobre la denominada *uberización* de las relaciones de trabajo. Recientes hitos judiciales sobre si los *riders* y otros trabajadores de la denominada *economía digital*, son o no falsos autónomos, no terminan de resolver la cuestión de fondo. En primer lugar, porque no les corresponde a los jueces legislar, y, en segundo término, porque una misma relación laboral puede y debe quedar encuadrada como trabajo por cuenta propia o ajena a la luz de leves matices. También hay quien aboga por el establecimiento de una nueva relación laboral de carácter especial o incluso por una nueva modificación de la figura de los trabajadores autónomos económicamente dependientes (*trades*), para englobar estas nuevas formas de relaciones laborales.

El mercado de trabajo en el sector del transporte ha cambiado sustancialmente en las últimas décadas. Las reforma del Estatuto de los Trabajadores en los años noventa, abriendo la puerta a una mayor atomización empresarial y la subcontratación ilimitada de trabajadores autónomos, en reemplazo de conductores asalariados. Dicho camino ha estado salpicado de algunos intentos para devolver derechos sociales, como la creación en 2007 del trabajador económicamente dependiente en el Estatuto del Trabajo Autónomo, que -aunque bienintencionados- han fracasado estrepitosamente. La economía social -cooperativas, sociedades laborales, etc.-, tampoco ha podido dar una respuesta suficiente, pues el uso perverso de estas figuras también da pie al fraude en algunos casos.

A mi juicio, son dos las cuestiones de fondo que requieren consideración en cualquier análisis honesto de las relaciones laborales. Es un hecho cierto que ni todo el mundo quiere -ni vale para- ser autónomo, emprendedor, empresario, o profesional, ni todos los trabajadores por cuenta ajena tienen el mismo grado de implicación con sus empleadores -algunos, de hecho, son más capaces que éstos mismos-. Y la otra cuestión es que las elevadas cotizaciones del trabajo asalariado, y la voracidad fiscal de gobiernos y Estados cada vez más intervencionistas e ineficaces desde el punto de vista de la redistribución de la riqueza, acaba provocando un acoso a quienes generan empleo y capital, empujándoles hacia fórmulas que acaban minando el propio sistema económico y



de trabajo, que, a la postre, sustenta a dichos Estados. Por eso, en este asunto continuamente estamos mezclando el debate moral o de intenciones con el económico y jurídico.

No obstante, retomando el hilo del título de este artículo, es cierto que, hasta la fecha, quizá ha sido el sector de la movilidad y el transporte, donde estas nuevas relaciones laborales han tenido mayor incidencia. Pero, ahora, vamos comprobando cómo con la extensión de la tecnología en todos los sectores y del teletrabajo -por motivos aparentemente coyunturales como son los derivados de la crisis sanitaria- se está produciendo una aceleración o salto cuantitativo de la *uberización* en casi todas las actividades económicas. ¡Hasta el punto de que algunos han llegado a poner en cuestión los parámetros de la relación de los funcionarios públicos con las administraciones!

No es que la actual legislación en este asunto sea obsoleta o insuficiente, ni que la jurisdicción social sea incapaz de colaborar a definir mejor los límites de las relaciones laborales. Es que, como viene señalando la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la transformación de las actividades económicas mediante la tecnología, los cambios en el consumo y las fórmulas de colaboración entre las empresas para poner productos y servicios en el mercado son de tal entidad, que la regulación tiene que evolucionar para ser mucho más eficiente y posibilitar una sociedad más prospera y equilibrada respecto al papel del trabajo en el desarrollo humano.



El uso perverso del autónomo económicamente dependiente da pie al fraude en algunos casos

El debate social, político y judicial es ineludible. Desde la experiencia particular en el sector del transporte, ante la irrupción en España de estas nuevas relaciones laborales, la búsqueda de soluciones se dejó inicialmente en manos de la Unión Europea. ¡Qué inventen ellos! Pero, la realidad ha demostrado que las instituciones europeas no podían resolver uniformemente algo que compete a los Estados. El marco del encuadramiento de cada concreta relación laboral se regula de modo diferente por cada país y, además, con un margen distinto de actuación para sus Tribunales. Por tanto, es una responsabilidad del Gobierno de España acometer esa tarea sin más dilaciones.

Ciertamente, esa labor que estaba implícita en los trabajos de una subcomisión del Congreso de los Diputados para la reforma del Estatuto de los Trabajadores, ha sido postergada por la inestabilidad política y los sucesivos procesos electorales. Es ineludible acometer los trabajos pendientes de ese órgano, con la premisa de que las empresas, que lejos de suponer un mero punto de encuentro entre oferentes y demandantes de servicios, organizan y proveen la oferta de trabajo, crean una red de proveedores de servicios cuyo control no puede descansar únicamente en la mera auto-regulación, marcan de modo directo o indirecto los precios del servicio, y en definitiva gestionan todos los aspectos principales y accesorios del servicio finalmente prestado, con excepción de tareas antes esenciales y ahora accesorias, como, por ejemplo, la conducción de vehículos, tal y como describió el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en la sentencia del "caso Uber".

Todos compartimos la necesidad de que exista un marco regulatorio socio-económico que garantice una competencia leal y transparente, que no descansen en la precarización de las condiciones de trabajo, y, parafraseando a J.M. Keynes "Lo esencial del sistema capitalista puede ser preservado si se hacen las reformas necesarias, pero un capitalismo no regulado es incompatible con el mantenimiento del pleno empleo y la estabilidad económica".

Así, habría que considerar ineludible clásicas notas de la relación laboral, ajenidad, jerarquía y dependencia, de modo que la reforma alcance a todo el conjunto de los trabajadores y sectores de la actividad económica -digital o no-, siempre bajo el "principio de realidad", remitiendo todo ello al control jurisdiccional, redundando en la seguridad jurídica, para enfrentar los retos del profundo cambio social que acarrea la irrupción de la tecnología en las relaciones laborales.



El comercio electrónico mantiene su crecimiento por encima del 20% en el último ejercicio.

El comercio electrónico supera los 50.000 millones de euros anuales

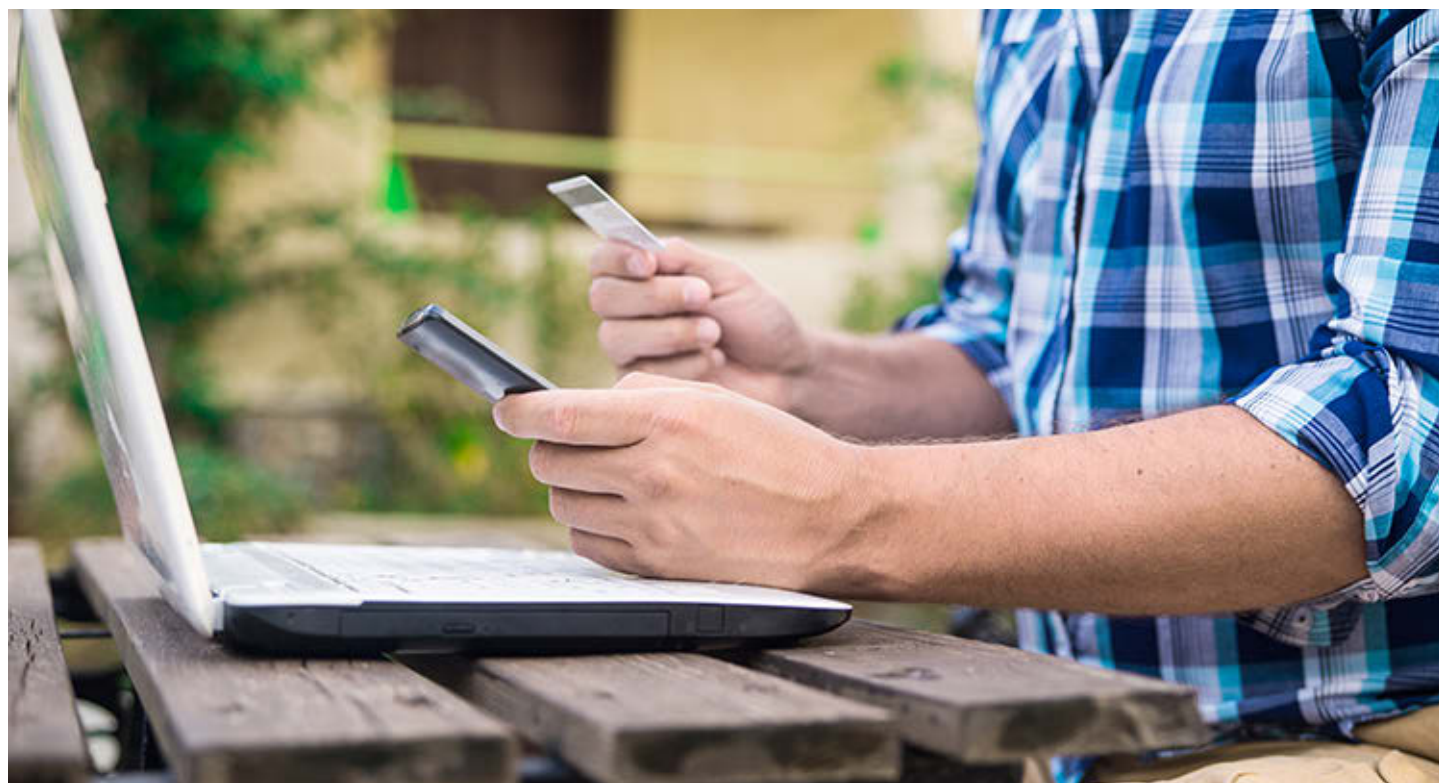
Las compras 'online' mantienen su crecimiento en España, marcando, año tras año, nuevos récords en su facturación anual, cerrando el ejercicio del 2019, según las cifras publicadas por la Comisión Nacional de los Mercados y La Competencia (CNMC), con un aumento del 24,4%.

Felipe Alonso. Fotos: iStock

Las compras *online* vuelven a presentarse como uno de los principales sistemas que prefieren los consumidores a la hora de comprar diferentes productos, algo que se ha visto reforzado con la pandemia por el Covid-19 y el confinamiento decretado por el estado de alarma del Gobierno, y que ha dado como resultado que se haya incrementado los compradores a través de las páginas webs en un 62%; y que según los espe-

cialistas, más del 80% de las personas que han comprado en este periodo a través del uso de los medios *online*, siguen pensando en continuar haciéndolo.

La CNMC publica desde el año 2011, de forma trimestral, el volumen de facturación, y otra serie de datos sobre el comportamiento de las compras en las páginas webs tanto a nivel nacional, como



Más del 65% de la población residente en España realiza compras 'online'.

con otros países, ajustando el ejercicio de junio a junio de cada año. En esta ocasión, en el periodo correspondiente al 2019, el volumen de facturación se ha situado en los 48.826 millones de euros, con un incremento del 24,4% con respecto al año anterior, cuando se llegaron a los 39.243 millones de euros.

Desde la CNMC se indica que no se debe olvidar que los datos que se ofrecen son anteriores al estado de alarma decretado por el Gobierno ante la pandemia del Covid-19. Ya que curiosamente, el sector más afectado por la pandemia, como ha sido el turismo en todo su amplio aspecto de servicios y transportes, es el que se mantiene a la cabeza del volumen de facturación, como viene siendo habitual ejercicio tras ejercicio.

En el 2019, el sector de actividad con mayores ingresos corresponde a las agencias de viajes y operadores turísticos, que representan el 15% del total, es decir, unos 7.300 millones de euros; el segundo lugar lo ocupa el transporte aéreo, que supone el 8,1% del volumen global, unos 3.904 millones de euros.

El tercer lugar, son las ventas de productor propios del sector textil, el 5,9%; con unos ingresos de 2.832 millones de euros. Le sigue el servicio de hoteles y alojamientos similares, con el 5,3%, y una facturación de 2.586 millones de euros. El quinto puesto es para los juegos de azar y apuestas, con el 3,8%,

y 1.824 millones de euros. Mientras que el transporte terrestre tiene una presencia del 3% y unos ingresos de 1.464 millones de euros. Estas cinco ramas de actividad suponen en conjunto un volumen de facturación de 19.910 millones de euros, sobre el 40,7% del total.

Si nos fijamos en el número de transacciones, según la CNMC, este ejercicio se ha cerrado con 867 millones, lo que representa un crecimiento del 25% con respecto al anterior.

383,6%

Es el crecimiento experimentado por el comercio online en los últimos siete años en España

El transporte terrestre de viajeros es el que ha tenido un mayor movimiento, el 6,9% del total, 59,8 millones de operaciones; seguido por los juegos de azar y apuestas, el 6,1%, unos 52,8 millones de transacciones. En tercer lugar, está el sector textil, con el 4,8%, que representa 41,6 millones de circulación de productos. El cuarto puesto es para el transporte aéreo, con el 2,9%, y 25,1 millones de operaciones; y las agencias de viajes y operadores turísticos han movido 22,5 millones de transacciones, un 2,6% del total.

Evolución del comercio 'online' en España 2013-2019

Datos por trimestres en millones de €

AÑO	I TRIM.	II TRIM.	III TRIM.	IV TRIM.	TOTAL ANUAL	CRECIMIENTO (%)
2013	2.823	3.185	3.291	3.432	12.728	-
2014	3.579	3.893	4.103	4.316	15.891	24,8
2015	4.456	4.946	5.303	5.309	20.014	25,9
2016	5.414	5.948	6.167	6.656	24.185	20,8
2017	6.757	7.338	7.785	8.526	30.406	25,7
2018	8.974	9.333	10.116	10.820	39.243	29,0
2019	10.969	11.999	12.493	13.365	48.826	24,4

Fuente: CNMC y elaboración propia.

elEconomista

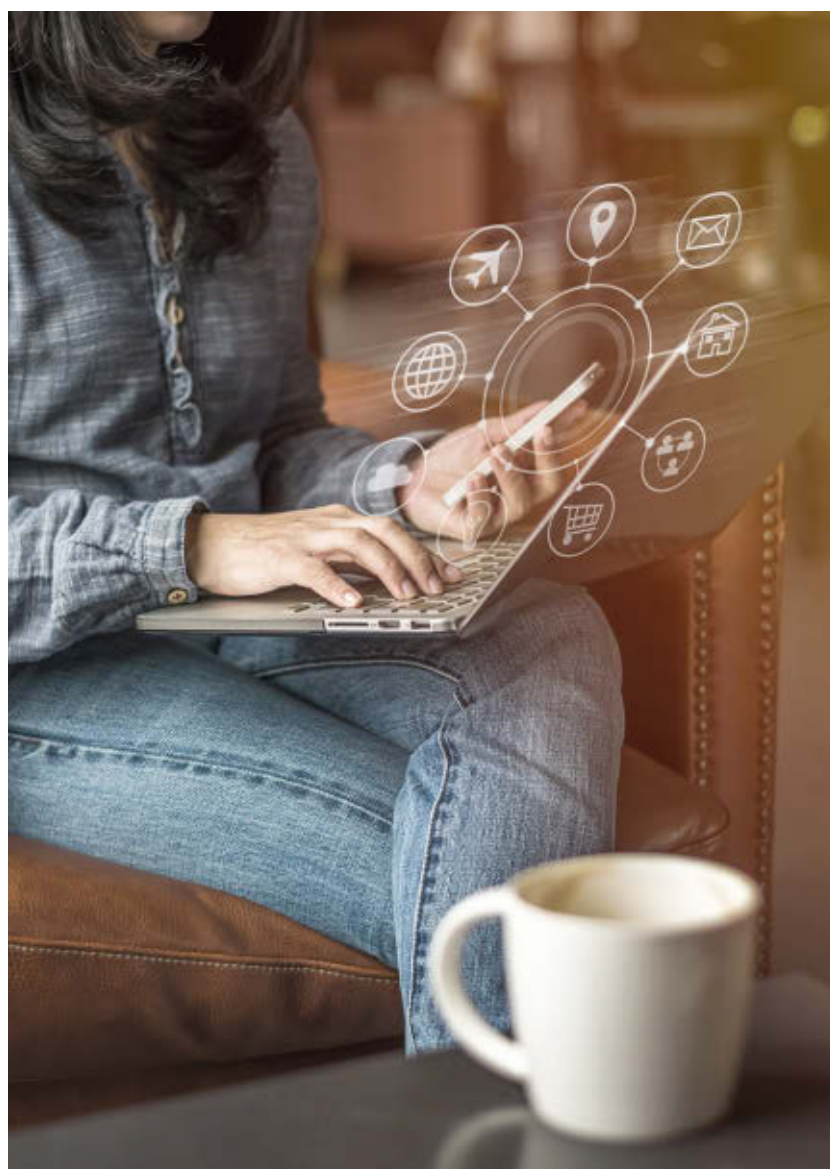
En lo que respecta a la segmentación por las zonas de venta, -dentro del país; desde España con el exterior y desde el exterior con España-, las webs de comercio electrónico domésticas se han llevado el 51,4% de los ingresos totales, unos 25.096 millones de euros, de los que el 31,2% corresponden a las ventas que se han realizado en el interior del país, más de 15.233 millones de euros; y el 20,2%, a las que se han hecho desde el exterior con las webs ubicadas en España, unos 9.862 millones. En lo que respecta a las adquisiciones con origen en el país realizadas desde el exterior, el informe anual del órgano regulador indica que se trata del 48,5%, más de 23.680 millones de euros.

La CNMC, ofrece también una valoración del saldo neto exterior, es decir la diferencia que hay entre las compras que se hacen desde el extranjero a sitios webs españoles o ubicados en el país, y lo que se compra desde España en el extranjero. En el presente ejercicio, el saldo arroja un déficit de 13.841 millones de euros.

Por número de transacciones de las compraventas, el 41,5% de las mismas se registran en webs españolas. De ese porcentaje el 32,6% corresponde a operaciones dentro de España, el 8,9% desde el exterior, y el 58,5% en páginas del extranjero.

El volumen de negocio de las transacciones con origen en España y dirigidas hacia el exterior ha sido de 23.721 millones de euros, un 24,7% más que en el año anterior. El 95,7% de las compras desde España hacia el exterior se dirigen a los países de la Unión Europea.

En cuanto a las ventas desde webs españolas hacia el exterior, se han facturado 9.881 millones de euros, un 35% más. El 67,6% corresponden a países del área de la Unión Europea.



El próximo ejercicio superará los 50.000 millones de facturación.



Felipe Alonso
El Caminante

Buscando la luz al final del túnel

Comenzamos los cuatro últimos meses del año, atrás queda el centro del verano, y por delante el inicio de un nuevo curso en el que se va a afrontar una situación muy, pero que muy, preocupante. La pandemia ocasionada por el Covid-19 no permite hacer, ni una valoración correcta de lo pasado, ni tampoco conocer, a ciencia cierta, que es lo que se viene encima. Nadie tiene una bola de cristal que permita adivinar el porvenir. Parecía que en junio ya se iba a levantar un poco la *cabeza* en la economía española, y por ende, en el campo que nos ocupa, el del transporte, porque llegaba el verano, julio y agosto, meses cuando el transporte florece y alcanza sus máximos anuales gracias al turismo, tanto interior como internacional. Pero, he aquí que las previsiones, que inicialmente eran a la baja, pero con un pausado crecimiento, se han visto desbordadas en forma negativa. Pues el turismo nacional se ha retrotraído a nivel general, y los países de mayor número de emisores, han cerrado una especie de cordón sanitario alrededor de España.

La exigencia de cuarentena para aquellos viajeros que procedan de España, los rebrotes de la enfermedad, y además, el miedo, el temor de los viajeros a moverse más allá de sus domicilios, o de sus segundas residencias en zonas vacacionales, han afectado al desarrollo de todos y cada uno de los transportes públicos de pasajeros. Sobre todo, están sufriendo un momento *tenebroso* las compañías aéreas. Desde Turespaña ya se ha avisado que en este trimestre próximo va a producirse una caída de más de un 39% en los asientos ofertados. Tanto Iberia, y su grupo, como Vueling o Air Europa, han reducido sus vuelos e incluso se han cancelado algunos trayectos, dado que se han registrado viajes con tan sólo diez pasajeros, y han lanzado ofertas para volar a precios mínimos con los que atraer usuarios. El ferrocarril mantiene su ritmo, también con ofertas, lo mismo que los desplazamientos por autobús en media y larga distancia. En cuanto al mundo marítimo, los cruceros han desaparecido de los puertos y no se espera que vuelvan a llegar hasta el próximo año.

Nadie sabe, a ciencia cierta cuando se va a ver una luz al final del túnel, y eso es lo problemático, la falta de perspectiva, aunque la esperanza...

EL PERSONAJE



Isabel Pardo de Vera
Presidenta de Adif

Adif está aumentando su ritmo de actuaciones de cara a la llegada de la liberalización en diciembre, buscando presentar una serie de mejoras y llevar a cabo la consolidación y avance de obras necesarias en los trayectos que aun están 'cojos' en las líneas de alta velocidad, como es el caso de las obra de duplicación del tramo Cáceres-Mérida del corredor de alta velocidad de Extremadura. La presidenta de Adif tiene trabajo por hacer, aunque parece que la pandemia no ha detenido la actividad del ente gestor.

LA CIFRA

295,7
millones

De toneladas, son las mercancías movidas por los 46 puertos de interés general del Estado en los siete primeros meses del año, lo que supone un descenso del 12,3% respecto al mismo periodo del año anterior. No obstante desde Puertos del Estado se anuncia que se está produciendo una mejora en los tráfico, ya que en julio el descenso fue del 13,2, un 1,6% menos que en junio, y ya muy lejos del 25% que tuvo de caída en el mes de mayo, impactado por el momento de mayor fuerza de la pandemia causada por el Covid-19.

EL RETUITEO

@ffe_es

Fundación Ferrocarriles Españoles@ffe_es

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles participa en la 7ª edición de ¡Bienvenidos a palacio! con diversas actividades en el #Palacio de #FernánNúñez: #visitas guiadas #concierthPartituras #conferencias Más información en <https://ffe.es/noticias/noticia.asp?id=1276> y <https://comunidad.madrid/cultura/patrimonio-cultural/bienvenidos-palacio> #BienvenidosAPalacio2020



Alicia Barra
Customer success en Inbenta

‘Bots’ al rescate del comercio ‘online’ en la era Covid-19

Si la compra *online* ya era una tendencia en alza antes de la irrupción del covid-19 en nuestras vidas, esta pandemia no ha hecho más que acelerar el proceso de forma vertiginosa, por pura necesidad vital.

Lógico, casi todas las tiendas cerraron sus puertas y nosotros las nuestras. La realidad ha roto la barrera psicológica de aquellos consumidores recelosos del comercio digital y de los negocios aún reticentes a una digitalización integral.

Sólo en el primer mes del confinamiento la compra *online* aumentó casi en un 80%, según la consultora especializada Nielsen.

Tras el confinamiento, el consumidor volverá a las tiendas sí, pero según los datos de Eurostat, el 30% de los españoles seguirá realizando compras *online* en la era de la nueva normalidad, propiciada por nuestra nueva reorganización laboral, social e individual.

Lo cierto es que la excepcionalidad de la situación ha desbordado la capacidad de la infraestructura actual de muchos negocios.

El brutal incremento de la compra *online* ha puesto al sector logístico contra las cuerdas sin previo aviso.

El teletrabajo, que ha llegado para quedarse, ha disparado el consumo de productos electrónicos y equipamiento de oficina.

El confinamiento ha traído a nuestros hogares el ocio y la cultura, con una inesperada demanda de nuevos productos -y no tan nuevos-.

La gran paradoja de esta hiperactividad comercial en un momento de parón y pérdida de negocio sólo puede resolverse con la automatización de ciertas operaciones y procesos cada vez más complejos de forma ininterrumpida.

Toca adaptarse y reinventarse en tiempo récord por pura supervivencia.



Y aquí viene el dilema de muchas empresas:

Hay que apostar por el comercio conversacional y el *chatbot* multicanal, mientras el mantra "quiero personas atendiendo a personas" sigue resonando en nuestra mente, pero las cuentas no salen y la realidad se impone. Seamos realistas

Los *bots* no vienen a sustituir sino a asistir, ya que pueden convertirse en aliados perfectos para liberar a los humanos de tareas de menor valor al poder responder a un consumidor cada vez más digital.

Si la información entregada es precisa, útil y rápida, no importa si viene de un humano o no. Al final, la robustez y madurez de la tecnología subyacente y la orientación de negocio adecuada de los *bots* proporcionan lo que el consumidor busca: comodidad, inmediatez y personalización.

Casi todos somos conscientes de sus beneficios en cualquier sector: atención y disponibilidad ininterrumpidas en varios idiomas y canales, información centralizada, liberación de tareas repetitivas en favor de la optimización de la gestión humana y ahorro de costes operativos.



Y en concreto para el *e-commerce* hay propuestas muy interesantes: los *Chatbots* ya disponen de la capacidad de brindar una experiencia personalizada en base a los datos y hábitos de nuestros consumidores.

Los 'chatbots' permiten adoptar un papel proactivo en el proceso de compra y en la notificación de reposiciones de stock

Y, por tanto, pueden adoptar un papel proactivo en el proceso de compra, tanto ofreciendo recomendaciones y sugerencias de productos como notificando reposiciones de stock.

Además, un *chatbot* puede gestionar la recuperación del carrito recordando a los usuarios sus artículos pendientes y ayudando a proceder con el pago o a liberar productos de alta demanda que otros consumidores potenciales pueden adquirir.

Muchos están ya preparados para conectarse a sistemas de clientes para recuperar la información solicitada y representar a las marcas en distintos canales y redes sociales en tiempo real.

Pero más allá de disponer de una operatividad sofisticada -que no es poco-, el verdadero reto está en interpretar la intencionalidad del consumidor, expresada en tantas formas posibles como personas hay en el mundo.

Y aquí radica la principal diferencia cualitativa de los *bots* en el mercado.

La capacidad de entender el lenguaje humano en su infinita variabilidad, tanto de forma expresiva como ambigua, marca la diferencia entre convertir la interacción en una experiencia altamente satisfactoria o en una auténtica tortura.

Sólo una tecnología lingüística robusta que esté basada en las técnicas de NLU (*Natural Language Understanding*), permite que la búsqueda del producto deseado sea más fácil y precisa, favoreciendo el rápido acceso a la información y al pago, dentro del contexto de una conversación a todos los efectos.

La apuesta del comercio electrónico por los *Chatbots* para hacer frente a la crisis provocada por el coronavirus es imparable y seguirá siendo la tónica en el escenario tan incierto que proyecta esta pandemia.

Sólo las empresas que sepan elegirlos, gestionarlos e integrarlos como activos en sus estrategias de negocio lograrán diferenciarse en este nuevo ecosistema tan competitivo y demandante.

El transporte por carretera perderá 5.000 millones en España en 2020

El transporte por carretera en España va a perder más de 5.000 millones de euros en el ejercicio fiscal del año 2020, al caer un 17% por el efecto de la pandemia causada por el Covid-19.

Felipe Alonso. Fotos: iStock



El transporte por carretera cae un 17% en España.



Las asociaciones reivindican el carácter esencial y vertebrador del transporte de mercancías por carretera.

La Organización Internacional del Transporte (IRU), ha realizado un estudio con el fin de medir el impacto que está causando en el sector del transporte el Covid-19. Este análisis revela que la disminución de facturación de las empresas del transporte de mercancías por carretera a nivel mundial estará en el entorno de un 18%, lo que supone una disminución de ingresos del orden de 550.000 millones de euros en el presente ejercicio.

El informe *Impactos del Covid-19 en el sector del transporte por carretera* de la IRU, pone de manifiesto que la caída de ingresos viene dada por las restricciones que se han impuesto en todos los países al transporte, así como a la recesión económica. Si bien se reconoce que los diferentes gobiernos han buscado activar paquetes de ayudas al sector, a juicio de la organización estos han sido "paquetes generalmente vagos".

Las regiones más afectadas, son las de Oriente Medio y África, donde la caída está en el entorno del 22%; mientras que en Asia es del 21%, sin contar China donde se va a registrar cerca del 30% de descenso. Europa se sitúa en el 18%. En Estados Unidos se apunta en el informe a una bajada del 11%; mientras que en Latinoamérica no hay una cifra conjunta, y se abre una horquilla entre el 21 y 29%, en función del país que se trate.

En el caso de España, y de acuerdo con la IRU y con el análisis que se ha hecho desde la Asociación del

Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), el sector va a registrar en el país unas pérdidas del 17% en el ejercicio 2020, unos 5.000 millones de euros, un punto por debajo del conjunto europeo que se cifra en el 18% y en un volumen de descenso de ingresos del entorno de los 64.000 millones de euros.

El director general de ASTIC, Ramón Valdivia, considera que estas pérdidas financieras no tienen precedente en el sector, y reivindica, "una vez más", el

550.000

Millones de euros es la caída de la facturación del transporte por carretera para 2020, según IRU

carácter esencial y vertebrador del transporte de mercancías por carretera, que supone el 5% del PIB español.

Valdivia alerta, tras conocer los resultados del estudio realizado por la IRU, que "si la Administración no impulsa de forma inmediata la colaboración público-privada, la destrucción del tejido empresarial será devastadora en el sector del que España es uno de los principales líderes europeos".

En esta misma línea se muestra el secretario general de IRU, Umberto de Pretto, quien subraya que los



El transporte por carretera pide apoyo público-privado para avanzar tras la pandemia del Covid-19.

servicios de transporte de mercancías por carretera han demostrado que son fundamentales “para las economías y las comunidades en todas partes”.

De Pretto califica los resultados que ofrece el estudio de “alarmantes”, pues, “todas las empresas de transporte por carretera que quiebren afectarán al tránsito de mercancías y a la movilidad de las personas”.

“Nuestro estudio apunta a la necesidad inmediata de medidas dirigidas al sector que coincidan con la esca-

Se pide una actuación conjunta público-privada para evitar un “desastre” en el sector

lada de la situación actual”, apunta el secretario general de IRU, quien añade que “incluso en el pico de la crisis, el transporte por carretera se mantuvo flexible, operativo y siguió desempeñando su papel vital”.

Para de Pretto, “ahora los esfuerzos de recuperación global están en peligro sin una acción clara de los gobiernos para apoyar a las empresas transportistas.

Por ello, desde IRU se ha publicado un plan de recuperación del sector basado en diez medidas

que contemplan tanto las financieras como las no financieras, para gobiernos y bancos, así como públicas y privadas. Estas medidas deben ser coordinadas entre países y bloques comerciales para evitar confundir a los operadores y mantener un transporte competitivo y eficiente. Una recuperación global de una crisis global necesita soluciones globales.

Asimismo, se ha solicitado a la Unión Europea que, desde el fondo de 750.000 millones de euros propuesto para apoyar la recuperación posterior a la pandemia, se tenga en cuenta a las empresas del transporte por carretera, y que al menos se habilite una partida del 10% de esa cantidad, es decir unos 75.000 millones de euros.

IRU señala que el sector incluye más de 900.000 empresas, en su mayoría de pequeña y media dimensión, y que es uno de los sectores fundamentales para impulsar la recuperación, el crecimiento económico y la cohesión social de la UE.

Esta petición se basa en que la industria, tanto del transporte de mercancías como de pasajeros por carretera necesita actuar en tres áreas prioritarias para el futuro, como son la descarbonización, la digitalización y las infraestructuras. Desde la IRU se apunta que el apoyo a estas áreas tiene como objetivo poder hacer del transporte por carretera en la UE una potencia digital y económica más fuerte, resistente y sostenible, a medio plazo.

Plan de recuperación trazado por la IRU

La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) ha publicado un plan de recuperación de diez medidas, financieras y no financieras, des tinadas a los Gobiernos y bancos.

Entre ellas destacan, a nivel financiero:

*Proporcionar subvenciones directas en efectivo a las empresas de transporte por carretera, como ayuda temporal.

*Facilitar el acceso a préstamos para cubrir costos variables y facilitar créditos para la renovación de flotas.

*Facilitar los retrasos en las fechas de vencimiento para los pagos de préstamos y las cuotas de arrendamiento.

Y a nivel no financiero:

* Establecer carriles verdes para que los camiones se implementen en todas las fronteras, con procedimientos que eviten paradas adicionales.

* Designar a los trabajadores del transporte por carretera como trabajadores clave.

* Permitir la máxima flexibilidad en la interpretación de las reglas de conducción.



Sistema de reconocimiento de la situación de cada pasajero en un vagón.

Monitorización del flujo de viajeros en las infraestructuras

Thales ha diseñado un sistema que se puede aplicar en el transporte de viajeros para conocer, al instante, el estado de ocupación de los mismos, detectando aglomeraciones

Felipe Alonso. Foto: Thales

La crisis sanitaria ha golpeado intensamente el funcionamiento del sistema público de transporte, provocando una caída importante del volumen de pasajeros y un cambio de actitud de los usuarios motivado por el temor al contagio en favor de otros medios como el vehículo particular. Preservar la movilidad de todos los ciudadanos, al tiempo que se garantiza el cumplimiento de las medidas establecidas por las autoridades sanitarias, es un objetivo clave.

Y para ello, los investigadores de la empresa Thales han diseñado un sistema tecnológico que permite a los administradores y operadores de transporte, tener una solución que monitorice el flujo de viajeros en las infraestructuras, y permita evitar las aglomeraciones, de modo que se puedan

aplicar, con tiempo, los protocolos operativos de seguridad.

La solución de Thales, es un video análisis que permite evaluar la densidad de personas que ocupan un área determinada aprovechando la infraestructura de CCTV existente y mediante algoritmos de análisis de vídeo basados en técnicas de Inteligencia Artificial que permiten extraer características morfológicas de los individuos -esqueletos- con alto grado de fiabilidad en comparación con las tecnologías tradicionales.

El análisis de video ofrece una respuesta adecuada a casos de uso típicos del transporte de personas en situaciones con alta densidad de viajeros, siendo efectivo incluso a bordo de los trenes.

La información se presenta al operador de forma estructurada sobre la cartografía de la red de transporte en base a mapas de calor y las alarmas pueden coordinarse con los sistemas de Información al viajero, disponibles en las estaciones.

Asimismo, se puede monitorizar las temperaturas inusuales en flujos de pasajeros que, complementadas con capacidades biométricas de alto rendimiento, mejoran la precisión del proceso de toma de temperaturas para la identificación de potenciales portadores del Covid.

También, supervisan de forma automática la correcta utilización de mascarillas, cuyo uso resulta preceptivo de acuerdo a las normas dictadas por las autoridades sanitarias.



África Semprún
Periodista

Las aerolíneas se preparan para hibernar a la espera de la vacuna

Un importante directivo de una importante aerolínea ha encomendado la recuperación de la aviación a la vacuna del coronavirus o a que se encuentre un tratamiento que frene los ingresos. Los rebrotes de agosto han dado al traste con todas las previsiones de las compañías, que esperaban generar algo de caja con la que afrontar una temporada baja llamada a consolidar la reactivación del sector poco a poco. Ryanair tenía previsto cerrar el año con más del 60% de su capacidad e IAG apostaba a limitar la caída de la actividad al 59%. Todas esas previsiones se han ido al traste ante el rápido incremento de casos confirmados en España, que han llevado a muchos países de la zona Schengen a limitar los viajes a nuestro país con la imposición de cuarentenas. Pese a que el número de hospitalizados sigue muy lejos de los datos registrados a principios de marzo, las CCAA han empezado a imponer pseudoconfinamientos en las ciudades para limitar la propagación del virus, lo que acrecienta la incertidumbre de los posibles turistas y resta atractivo a los destinos, que tienen el ocio y los parques cerrados.

Esta situación de falta de visibilidad y nula demanda ha llevado al sector a dar por perdido el otoño y el invierno que, además, son las estaciones en la que las aerolíneas suelen perder dinero o tienen mucha menos rentabilidad y actividad. Lejos de ir recuperando poco a poco la actividad, el sector se prepara para hibernar, es decir, dejar su operativa en una situación de letargo, con el objetivo de preservar la liquidez para poder afrontar la recuperación de la demanda, que esperan que llegue en verano de 2021. Las aerolíneas ya están revisando a la baja la capacidad en el corto y medio radio, el único mercado que ha funcionado en Europa este verano, y miran con esperanza a la reapertura del largo radio, que parece lejano por la desigual evolución de la pandemia. El turismo de negocios no parece que vaya a volver y ya se están cancelando algunas ferias y congresos, lo que mata la pata más importante del invierno. La vacuna será lo único que permita a unas aerolíneas mucho más pequeñas -los recortes son inevitables- volver a operar con certidumbre y crecer poco a poco hasta recuperar en 2023 o 2024 los volúmenes de 2019. Hasta entonces, la capacidad para reaccionar y adaptarse, junto a unos costes bajos, serán los mejores aliados.

EL PERSONAJE



Luis Gallego
Consejero delegado de IAG

Luis Gallego ya es consejero delegado de IAG. Su nombramiento se ha hecho efectivo casi siete meses después de lo previsto por culpa de la pandemia del coronavirus, que obligó a las aerolíneas a dejar en tierra todos sus aviones y cancelar el grueso de la operativa. Gallego enfrenta ahora una de las etapas más complicadas de su carrera. Afronta el reto de mantener a flote el 'holding' durante la peor época de la historia de la aviación y liderar la recuperación de todas las aerolíneas que conforman el grupo: Iberia, Vueling, Aer Lingus, Level y British Airways.

LA CIFRA

2.500

Millones

Durante este año, las aerolíneas de Lufthansa Group han reembolsado a nivel mundial algo más de 2.500 millones de euros a un total de 5,6 millones de clientes (al 24 de agosto de 2020). Solo en los últimos siete días, 140.000 solicitudes de reembolso fueron procesadas y pagadas en todo el mundo. La aerolínea alemana tiene 1,2 millones de solicitudes pendientes de reembolso por la cancelación de todos sus vuelos durante el pico de la pandemia de coronavirus. Ahora vende los billetes con la opción de cambios gratuitos.

LA OPERACIÓN



Air Europa ha pedido un rescate de 400 millones a la SEPI. La compañía está en una situación más que delicada ya que el verano ha sido mucho peor de lo esperado y en septiembre la baja demanda la ha llevado a reducir su capacidad. El dinero no entra, la deuda sube, los gastos no se puede reducir más y las pérdidas de disparan. La previsión era perder 400 millones de euros en todo 2020, pero ya está revisando el resultado ante la falta de pasajeros y el aumento de las restricciones.

DISFRUTE DE LAS REVISTAS DIGITALES

de elEconomista.es

Digital 4.0 | Factoría & Tecnología
elEconomista.es

Franquicias | Pymes y Emprendedores
elEconomista.es

Comunitat Valenciana
elEconomista.es

País Vasco
elEconomista.es

Andalucía
elEconomista.es

Transporte
elEconomista.es

Seguros
elEconomista.es

Inversión a fondo
elEconomista.es

Pensiones
elEconomista.es

Turismo
elEconomista.es

Alimentación y Gran Consumo
elEconomista.es

Buen Gobierno | Iuris&lex y RSC
elEconomista.es

Agua y Medio Ambiente
elEconomista.es

Capital Privado
elEconomista.es

Energía
elEconomista.es

Catalunya
elEconomista.es

Inmobiliaria
elEconomista.es

Agro
elEconomista.es

Sanidad
elEconomista.es



Disponibles en todos
los dispositivos
electrónicos

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



VICENTE MOLLÁ

Country general manager de CHEP España



El sector de la logística y de la distribución ha afrontado la situación derivada de la pandemia con el desarrollo de nuevas estrategias tanto en la relación con los clientes, proveedores, como con los destinatarios finales. Para el responsable de la filial de la empresa australiana en España, CHEP, especializada en la palettería y en los contenedores logísticos, Vicente Mollá, “la pandemia ha supuesto un duro reto para las cadenas de suministro de todo el mundo”. Y a su juicio se ha puesto de manifiesto la necesidad de llevar a cabo un trabajo conjunto entre productores, recolectores, distribuidores, transportistas, etc., “todos hemos tenido que trabajar duro y juntos, poniendo todo lo que estaba en nuestras manos para responder con la mayor agilidad posible, a la demanda que se ha presentado en una mayor medida de la esperada”.

¿Cómo se afronta una situación como la forzada por el Covid-19, y como se planifica el posible repunte de la demanda?

Hemos trabajado estrechamente con nuestros clientes para cumplir con la demanda fluctuante durante este periodo, asegurando en todo momento el suministro de productos. Desde CHEP hemos sabido gestionar la volatilidad de la demanda, que nos ha llevado a aumentar la frecuencia de nuestra planificación y preparar planes de contingen-

“Los actores logísticos estamos obligados a ser más ágiles”

La filial española de la australiana CHEP mueve anualmente en España una media de 60 millones de palés con un tráfico de 1.000 camiones al día, y cuenta con 83.000 puntos de entrega. Son más de 50 centros de servicio y cuentan con más de 4.000 clientes

Por Felipe Alonso
Fotos: CHEP

cia teniendo en cuenta los múltiples escenarios posibles y las potenciales restricciones de la actividad.

¿Qué hemos aprendido con esta situación?

Hemos podido identificar aquellos puntos fuertes que han permitido garantizar el

buen funcionamiento de las cadenas de suministro y, además, nos ha dado la clave del futuro de la logística: la comunicación transparente y fluida, la agilidad en los procesos y en las tomas de decisiones, establecer como prioridad a las personas y, por último, la colaboración dentro de la compañía y con terceros.

Usted hablaba antes de un trabajo conjunto de todos los actores en la cadena de suministro

El Covid-19 ha demostrado que la colaboración es parte del éxito para seguir avanzando. Sea lo que sea que traiga el futuro, no podemos ni queremos hacerlo solos. Desde los proveedores hasta los clientes finales, es la colaboración la que nos permitirá alcanzar nuestros objetivos comunes de sostenibilidad para crear un planeta mejor, así como innovar en una oferta de servicios comunes y asegurar la continuidad de las cadenas de suministro en tiempos de crisis. Porque, además, la pandemia no sólo ha provocado cambios en los hábitos de consumo, sino también en la manera de trabajar, con planes de transformación digital.