Revista mensual | 10 de junio de 2020 | Nº87

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

"TRABAJAMOS EN UN GRAN PLAN DE INVERSIÓN PARA AYUDAR AL PAÍS A SALIR DE LA CRISIS"

El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, analiza el futuro del sector tras el Covid

ACTUALIDAD

EL TRANSPORTE SE ENFRENTA A LA 'NUEVA NORMALIDAD' AL BORDE DEL COLAPSO

Transporte y Movilidad
elEconomista.es

Actualidad | P6

El transporte afronta la vuelta a la 'nueva normalidad' al borde del colapso

La crisis económica y la falta de confianza pone contra las cuerdas a un sector que lleva meses sin ingresar nada y que saldrá del estado de alarma más endeudado.

Marítimo y Portuario | P10

El tráfico marítimo de corta distancia cae un 1,8% en tres meses

La cirisis sanitaria y la declaración del Estado de Alarma el 15 de marzo ha causado la caída del TMCD, en especial en el 'ro-ro'.

Ferrocarril | P20

La caída de tráficos, lastra las cuentas de Adif

El descenso del tráfico ferroviario ha lastrado la cuenta de resultados del ente gestor ferroviario del primer trimestre del año.

Entrevista | P23

Francisco Toledo, presidente de Puertos del Estado

"Elaboramos un importante proyecto de inversiones para empujar a la economía del país a salir de la crisis"

Tecnología | P38

Pruebas de un tren regional totalmente automático

La tecnología ferroviaria da un nuevo impulso a la movilidad. Alstom está en el proyecto de un tren regional totalmente automático.

Movilidad | P36

La flota de vehículos urbanos compartidos alcanza las 60.000 unidades

Desde hace dos años se ha multipicado por dos la flota de vehículos urbanos compartidos, con la Comunidad de Madrid y Cataluña a la cabeza del volumen de unidades.

Edita: Editorial Ecoprensa S.A.
Presidente Ejecutivo: Antonio Rodríguez Arce **Vicepresidente:** Raúl Beyruti Sánchez
Directora de Relaciones Institucionales: Pilar Rodríguez **Director de Marca y Eventos:** Juan Carlos Serrano

Director de elEconomista: Amador G. Ayora
Coordinadora de Revistas Digitales: Virginia Gonzalvo **Directora de elEconomista Transporte:** África Semprún
Diseño: Pedro Vicente y Alba Cárdenas **Fotografía:** Pepo García **Infografía:** Clemente Ortega **Redacción:** Felipe Alonso

¿De regreso a la normalidad?

Pues sí, hay que creerse que después de estar desde el 15 de marzo bajo el confinamiento por el decreto del estado de alarma aprobado por el Gobierno, ya se comienza a ver la luz al final del túnel. Incluso se habla de que se camina con paso firme hacia la normalidad, pero... ¿de qué normalidad hablamos?

El Boletín Oficial del Estado (BOE) ha publicado el día 8 de junio la nueva normativa para el movimiento de los residentes en el país, y en esas nuevas formas de conducta se flexibiliza mucho la situación hasta ahora vivida, aunque todo depende de que la Comunidad que sea, esté dentro de la llamada fase 2 o de la 3. La desescalada ha comenzado con intensidad, pero los problemas que el Covid-19 ha causado y puede volver a causar siguen estando latentes.

Desde el lunes 8, los autobuses, privados y públicos, los trenes, tanto de Cercanías, como los de alta velocidad y largo recorrido, o los regionales, que realicen servicios, tanto urbanos como interurbanos, podrán utilizar el 100% de los asientos, ya no hay que guardar esa distancia de plazas libres, o ese volumen de ocupación al 50%.

> Los transportes públicos colectivos ya pueden ir al 100% de ocupación, no hace falta guardar distancias. Pero sí llevar mascarilla

El Ministerio de Sanidad lo ha decidido así, y ya se ha flexibilizado el transporte. Eso sí, el uso de mascarillas es obligatorio, y es de esperar que se continúe con las operaciones de limpieza de los vehículos, de su desinfección diaria, porque si no, como escribió en su momento Truman Capote, "Más dura será la caída".

La orden publicada en el BOE, es clara, y especifica en que casos se van a poder ocupar todos los asientos de los vehículos de transporte colectivos. Para ello, todos los ocupantes deben ir sentados, no se permite que vayan pasajeros a pie, pero se recomienda que cuando el nivel de ocupación lo permita, se procurará "la máxima separación entre los usuarios".

No obstante, puede haber en algunos transportes personas que vayan de pie, ya que según la orden de Sanidad, en aquellos transportes colectivos de viajeros de ámbito urbano y periurbano en los que existan plataformas habilitadas para el transporte de viajeros de pie también se permite la ocupación de la totalidad de plazas sentadas, "y se mantendrá una referencia de ocupación de dos usuarios por cada metro cuadrado en la zona habilitada para viajar de pie". Igual tenemos que viajar con un metro en el bolsillo. En cuanto al uso de vehículos particulares y taxis, se especifica que podrán viajar en ellos tantas personas como plazas tenga el vehículo, siempre que todas residan en el mismo domicilio.

La duda está en saber si esta flexibilidad va a servir para solucionar las pérdidas millonarias de los transportes colectivos o si es una operación de maquillaje.

Transporte y Movilidad
elEconomista.es

eE

Llega al puerto de Vigo el buque 'ro-ro' más grande del mundo, el 'Auto Eco', con 181 metros de eslora y 32 de manga

El buque *Auto Eco*, el navío destinado al tráfico *ro-ro* más grande del mundo, perteneciente a la naviera UECC, hace escala en el puerto de Vigo para cargar un total de 1.600 coches con destino Zeebrugge (Bélgica). Su capacidad de transporte es de 4.000 vehículos, y posee una superficie de 6.000 metros cuadrados para carga lineal.

11

Estadística del transporte público de pasajeros

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

06

Tráfico en los Puertos del Estado en abril

El ente público Puertos del Estado, publica los movimientos registrados en los 46 puertos de interés público durante el mes de abril, tanto en mercancías, como pasajeros.

07

Tráfico de IAG correspondiente al movimiento del mes de mayo

La sociedad IAG publica el tráfico de las compañías aéreas que forman parte de la misma, correspondiente al mes de mayo y su evolución.

18

Comportamiento de las aerolíneas de bajo coste

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

08

Situación de los aeropuertos españoles en mayo

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

Transporte y Movilidad
elEconomista.es

El transporte afronta la 'nueva normalidad' al borde del colapso

El sector alerta de una oleada de quiebras por la liquidez y la debilidad de la demanda. El Gobierno da un respiro a trenes, metros y autobuses y levanta los límites de capacidad.

África Semprún. Fotos: iStock

El presidente de Emirates, Tim Clark; el consejero delegado de Wizz Air, Jozsef Varadi; el presidente de Ryanar, Michael O'Leary, y el primer espada de Boeing, David Calhoun, lo tienen claro: habrá quiebras en el sector aéreo antes de que termine la crisis. "Tengo que decir que habrá víctimas. El sector no está libre de las quiebras a pesar de los rescates y las inyecciones de capital. A final de año habrá víctimas", asegura Clark en un encuentro *online* organizado por *Aviation Week*. Las compañías aéreas están concentrando sus esfuerzos en volver a volar poco a poco y recuperar la confianza de los pasajeros, pero no hay que olvidar que lo peor de la crisis todavía no ha pasado. Y es que el sector enfrenta la nueva normalidad visiblemente más endeudado y con unas perspectivas de mercado muy poco halagüeñas, que están obligando a reali-

Un AVE de Renfe recorre España.

zar cientos de miles de despidos y a reducir su tamaño. La previsión es que la demanda no recupere los niveles precoronavirus hasta finales de 2023, siendo los vuelos intercontinentales los últimos en recuperare. En este contexto las compañías lo tendrán muy difícil para lograr beneficios en el próximo ejercicio y conseguir los fondos necesarios para reducir su endeudamiento que, según los cálculos de IATA, se ha incrementado un 28% hasta los 550.000 millones de dólares. "La ayuda de los gobiernos está permitiendo mantener a flote la industria. El próximo desafío será evitar que las aerolíneas se hundan bajo la carga de la deuda que está creando la ayuda ", asegura Alexandre de Juniac, consejero delegado de IATA. De los 123.000 millones que los gobiernos de los distintos países han inyectado a las aerolíneas (principalmente Europa y EEUU), las compañías tienen que devolver unos 67.000 millones.

Pero las aerolíneas, que este verano pondrán en el mercado menos del 30% de su capacidad, no son las únicas que atraviesan un momento complicado. El transporte terrestre de pasajeros también está entre la espada y la pared y muchas empresas pequeñas van directas a la ruina. Las que están en una situación más precaria son las compañías de autobús que se dedican al transporte discrecional y turís-

Las pequeñas empresas de autobús van directas a la ruina y exigen ayudas al Gobierno

tico puesto que llevan desde mediados de marzo con cero ingresos por las restricciones a la movilidad y el fin del turismo. Además, fueron las primeras en notar la pandemia del coronavirus en sus cuentas. No hay que olvidar que las ferias y congresos empezaron a cancelarse a finales de enero y que muchas excursiones escolares o viajes del Imserso se anularon por el miedo a los contagios. "Las circunstancias actuales son dramáticas con miles de autocares parados, sin actividad y sin posibilidad de obtener ingresos a corto y medio plazo y sin poder desligarse de los gastos", asegura la asociación, que sacará 2.000 autobuses a las calles el 10 de junio para protestar por la falta de ayudas.

"Las administraciones no han entendido la gravedad del parón del turismo. O se ponen a trabajar ya, con soluciones contundentes, o no podemos durar mucho más. Estamos agonizantes", asegura el presidente de Direbús, Alfonso Taborda, que no espera que se recupere la actividad hasta finales de 2022. Su objetivo es que las ayudas permitan sobrevivir al 70 u 80% del sector, que está formado por unas 3.000 pymes, el 80% familiares, que suele facturar unos 1.304 millones de euros al año y genera un empleo directo superior a 21.700 trabajadores.

Un autobús de transporte discrecional.

Sin límite de capacidad

El transporte público urbano (metro, bus, autobús) y el interurbano (concesiones) también se encuentran en una situación muy complicada. La desescalada obligó a las empresas a recuperar el cien por cien de su operativa y limitar al 30% la capacidad de los vehículos lo ha disparado los coste unitarios del servicio mientras que los ingresos no terminaban de remontar pese a la recuperación de la demanda. Las compañías ya venían de semanas operando con el 30 o 50% de sus servicios pero sin pasajeros ya que la movilidad estaba prácticamente prohibida, lo que implica mantener los gastos sin generar ingresos, debilitando la caja. El transporte público

Un avión sobrevuela los cielos.

ya ha alertado de problemas de liquidez para hacer frente al pago de las nóminas.

En este punto, ATUC ha solicitado al Ejecutivo una compensación directa por la limitación de la capacidad (unos 1.700 millones) y que ésta se suavizara. En este punto, el Gobierno fue un paso más allá el sábado y publicó una Orden Ministerial con la que "elimina las restricciones a la ocupación de los vehículos, respecto del total de plazas sentadas, para los transportes en autobús y ferroviarios, así como para los transportes terrestres colectivos de ámbito urbano y periurbano". La medida, que ha pillado un poco por sorpresa, se aplica en la fase dos y la tres, en las que ya se encuentran todo el país. Así, ahora sólo es obligatorio mantener la distancia siempre que se pueda y el uso de mascarilla en todo momento, como en los aviones. Levantar esta limitación da un respiro al transporte público urbano o interurbano, que puede aprovechar la recuperación de la demanda conforme se vayan abriendo las tiendas y eliminando restricciones de aforos. Además, simplifica la operativa porque en muchas ocasiones es muy difícil controlar que se cumplan los aforos en los tranvías o metros. Ahora el objetivo es evitar las aglomeraciones en estaciones, para lo cual Renfe ha desarrollado una herramienta.

Pero, quitar la limitación de aforos también ayuda al Gobierno a reducir la cantidad que tendría que pagar a las empresas para compensar su actividad, y dejan que su recuperación dependa solo de la evolución del tráfico, que va a tardar mucho en volver a los niveles precoronavirus. No en vano, pese a que se espera que toda España supere la fase 3 en julio, muchas empresas seguirán en teletrabajo, al menos hasta septiembre y la demanda será menor.

En este punto, cabe señalar que la Comisión Europea ha dejado claro que hay que "garantizar que los operadores de transporte y los proveedores de servicios que ofrecen servicios equivalentes para un mismo itinerario estén sujetos a medidas equivalentes" por lo que si el avión o los cercanías ya no tenían limitaciones, el resto de los servicios tampoco deberían. El AVE compite con el avión en muchas rutas domésticas, como el Madrid-Barcelona, el Valencia-Madrid, el Barcelona-Sevilla...

Renfe, que ha perdido más de 123 millones de euros en lo que va de crisis, ha tenido que devolver 38 millones en billetes cancelados de AVE y Larga Distancia y prevé una demanda baja hasta 2023, también se encuentra en una situación complicada y la limitación de capacidad al 50% suponía un palo más en la rueda. En este punto, el ministro de Transporte, José Luis Ábalos, aseguró la semana pasada en el Senado que estaban buscando vías para ayudar a las cuentas de Renfe a raíz de la limitación de la capacidad. "Estamos viendo la posibilidad de modificar los cánones que paga Renfe a Adif para que sean abonados en función de las plazas realmente ofertadas, y no las que tiene el tren. De esta forma puede compensar algo las pérdidas de Renfe respecto al Administrador de Infraestructura", señaló. Asimismo, descartó que el AVE de bajo coste, Avlo, se fuera a poner en marcha en el corto plazo por la distancia social. Con el cambio normativo, fuentes del sector señalan que el proyecto seguirá aparcado porque no es rentable por la baja demanda.

Las cifras

123.000

Millones de euros. De los 123.000 millones de dólares que los Gobiernos de los distintos países han inyectado a las aerolíneas (principalmente Europa y EEUU), las compañías tienen que devolver unos 67.000 millones. Así, el endeudamiento del sector sube el 28%.

38

Millones de euros. Renfe ha devuelto ya casi un millón de billetes desde el mes de marzo, lo que se traduce en más de 38 millones de euros en billetes anulados. La firma ya ha aumentado la oferta de sus servicios comerciales al cien por cien.

Aeropuertos

Ferrovial y Acciona y la obra de la torre de control del aeropuerto de Lima

El consorcio formado por Ferrovial Construcción,, Acciona y la constructora local JJC ha sido seleccionado por LAP (Lima Airport Partners), operadora del sector aeroportuario peruano, para construir la torre de control del aeropuerto internacional Jorge Chávez de Lima y otros seis edificios auxiliares.La torre de 65 metros de altura, que será construida en hormigón armado y pilares de acero, está previsto que entre en operación en 2022. El proyecto contempla una superficie total de 3.100 m2, incluyendo la nueva torre (1.600 m2) y 1.500 m2 de edificios auxiliares para alojar las instalaciones operativas.Esta obra forma parte del proyecto de ampliación del aeropuerto de la capital peruana, y comprende además de la torre de control del tráfico aéreo, la construcción de un edificio de servicios para dar soporte a esta torre de control, así como de un centro de regulación y del sistema de balizamiento.

Ferrocarril

Inician trámite ambiental del ramal de ancho ibérico entre León y Coruña

El Ministerior de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ha comenzado,con el envío al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en calidad de órgano ambiental, el trámite de evaluación ambiental del Estudio Informativo para el ramal de conexión entre las líneas de ancho ibérico León-La Coruña y Betanzos Infesta-Ferrol. En la actualidad todas las circulaciones entre La Coruña y Ferrol utilizan la estación de Betanzos Infesta para realizar la inversión de marchas; el *bypass* entre las citadas líneas eliminará esta restricción evitando esta operación, contribuyendo a una mejora del servicio entre ambas ciudades y a la consecuente reducción del tiempo de recorrido. Se trata de un ramal de vía única de aproximadamente un kilómetro y medio de longitud que discurre en superficie, entre los términos municipales de Bergondo y Betanzos en la provincia de La Coruña.

Transporte

CAF suministra autobuses eléctricos a Cracovia, Poznan, Lublin

La compañía CAF ha firmado un contrato, a través de su filial Solaris, para el suministro de un total de 115 autobuses eléctricos, que darán servicio en las ciudades polacas de Cracovia, Poznan, Lublin, así como en la localidad rumana de Craiova. Por un importe de 75 millones de euros.Cracovia, ha firmado un contrato para la compra de 50 unidades. Que suponen una inversión de 36 millones de euros. Otras 37 unidades son las que se han contratado en Poznan, y suponen una inversión de 20 millones de euros. También hay doce autobuses eléctricos más que están destinados al transporte de Lublin. Y cierra el pedido, el realizado por las autoridades de transporte rumanas de Cracovia, que han adquirido 18 vehículos, por 12 millones de euros. De esta forma CAF consolida aún más su posición en el mercado europeo de autobuses eléctricos, contando con pedidos de 18 países diferentes.

Aviación

Vueling vuelve a su operativa a finales de junio con 180 rutas

La compañía española de *low cost* integrada en la sociedad IAG, vuelve a su operativa a finales del mes de junio y en julio, con el lanzamiento de 180 rutas a destinos españoles y europeos, recuperando de esta forma los cerca de 2.000 vuelos semanales que venía ofreciendo hasta la crisis sanitaria. De estas 180 rutas, 88 corresponden a vuelos domésticos. Durante la primera etapa de este relanzamiento, la compañía intensificará su foco en el mercado doméstico con las mencionadas conexiones entre los aeropuertos españoles, desde sus principales bases operativas: Barcelona, Sevilla, Málaga, Alicante, Bilbao, Mallorca, Ibiza, Gran Canaria y Tenerife.En el ámbito internacional, la aerolínea retomará su actividad también en sus dos bases principales de Roma y Paris. En esta primera fase, en Fiumicino operará hasta 10 rutas directas y 15 desde el aeropuerto parisino de Charles de Gaulle.

El tráfico 'ro-ro' es el principal del TMCD.

El tráfico marítimo de corta distancia cae un 1,8% en tres meses

El volumen de mercancías transportadas por los servicios marítimos de corta distancia ha descendido en el primer trimestre del 2020, afectado por un primer impacto del Covid-19

Felipe Alonso. Fotos: iStock

Durante el primer trimestre de este año el transporte marítimo de corta distancia (TMCD) ha alcanzado un movimiento de 63,9 millones de toneladas, sumado el volumen que ha movido el cabotaje, los graneles sólidos y líquidos, así como la mercancía en general, destacando dentro de este último parámetro, el de la carga *ro-ro*.

Según el avance publicado por el Observatorio Estadístico del TMCD elaborado por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, (SPC Spain), el volumen movido supone un descenso de un 1,8% con respecto al mismo periodo del año anterior, cuando se superaron los 65,4 millones de toneladas, y rompe la línea ascendente que se mantenía de forma continua en ejercicios anteriores.

El cabotaje registra, de acuerdo con el informe, un tráfico de 12,01 millones de toneladas movidas entre enero y marzo, lo que frente a los 12,69 millones del primer trimestre del año anterior, supone una caída del orden del 5,3%. Este tipo de transporte marítimo supone el 19% del total.

En cuanto al denominado exterior, que representa el 81% del volumen total de la mercancía movida por el TMCD, durante el primer trimestre hubo un tráfico de 51,84 millones de toneladas, que frente a los 52,34 del año anterior, arroja una caída de un 0,9%.

Por tipología de la carga, destaca el incremento con que han cerrado los graneles sólidos, de un 8,4%, al pasar de los 11,65 millones de toneladas en ese periodo en 2019, a los 12,63 millones en el actual.

La contrapartida la suponen los graneles líquidos, que han caído por encima del 7%, con 20,82 millones de toneladas en este trimestre, frente a los 22,38 del año pasado.

La mercancía general, cerró trimestre, de acuerdo con los datos provisionales de SPC Spain, con una

El TMCD mueve en el primer trimestre del 2020 un total de 63,9 millones de toneladas

caída del 1,9%, al pasar de 31 millones de toneladas en 2019 a 30,41 millones en 2020. Dentro de este tipo de carga, se encuentra la que se mueve por contenedores, con un descenso de un 1,6%. Un total de 16,04 millones de toneladas, frente a 16,30 millones.

Asimismo está la general, la convencional, que es un tipo de mercancía que ha crecido en este trimestre por encima del 0,5%, con un movimiento de 3,28 millones de toneladas. Fueron 3,26 millones de toneladas en 2019.

Para el TMCD uno de los principales tráficos, ya sea de cabotaje o exterior, es el denominado *ro-ro*, es decir el que aportan los vehículos -camiones, tráileres, etc.- que utilizan los barcos para el transporte de la carga que deben mover. En este caso, se ha registrado una caída del 3%. De los 11,43 millones de toneladas del primer trimestre del 2019, se ha pasado a 11,09 del actual.

El análisis que hace el Observatorio Estadístico de la Asociación considera que los descensos son el resultado del impacto parcial de la pandemia, que ya comenzaba a notarse en el sector, pese a que el

El TMCD fundamental para las islas.

estado de alarma no fue decretado por el Gobierno hasta el 14 de marzo.

El estudio del TMCD se refiere al movimiento que hay en las dos fachadas marítimas españolas, la Atlántica que tiene como referencia además de los puertos españoles, a países como Reino Unido; Francia; Bélgica y Finlandia. Y la Mediterránea, que a nivel internacional distribuye mercancía, entre otros países a Italia, Marruecos, Argelia y Túnez.

Transporte marítimo de corta distancia 1ºtrimestre 2020

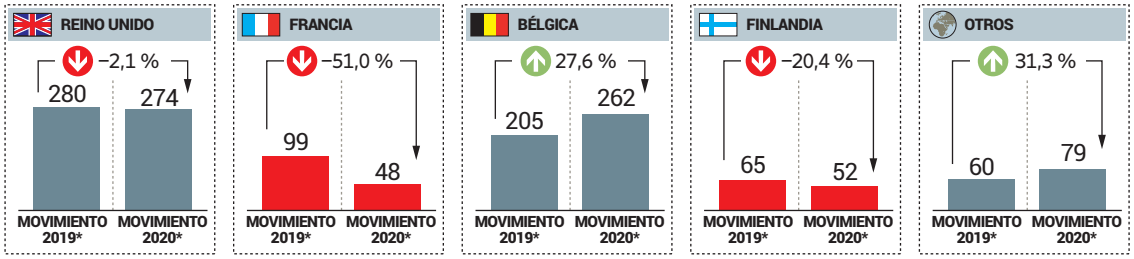
Transporte maritimo de corta distancia (TMCD) (miles de toneladas)

TIPOLOGÍA	G. LIQUIDOS	G. SÓLIDOS	M. GENERAL	M. RO-RO	G.LIQUIDOS
Cabotaje 2019	4.285	1.144	2.398	4.868	12.696
Cabotaje 2020	4.184	764	2.424	4.644	12.017
Exterior 2019	18.100	10.505	17.172	6.568	52.345
Exterior 2020	16.637	11.868	16.898	6.447	51.849
Variación 19/20 (%)	-7,0	8,4	-1,1	-3,0	-1,8

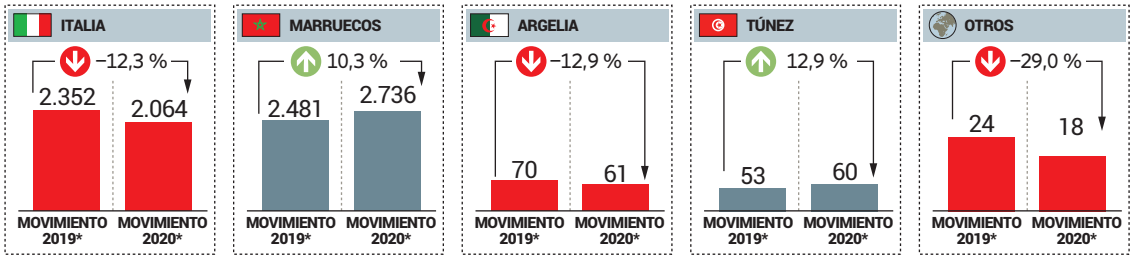
Transporte Ro-Ro por fachadas maritimas (miles de toneladas)

MOVIMIENTO	FACHADA ATLÁNTICA	FACHADA MEDITERRÁNEA	FACHADA MEDITERRÁNEA
Embarque 2019	376	2.521	2.897
Embarque 2020	375	2.497	2.862
Desembarques 2019	334	2.460	2.793
Desembarques 2020	341	2.442	2.783
Variación 19/20 (%)	0,8	-0,8	-0,6

Transporte Ro-Ro con países fachada atlántica (miles de toneladas)*



Transporte Ro-Ro con países fachada mediterranea (miles de toneladas)*



Fuente:Observatorio Estadístico TMCD y elaboración:propia. (*) Incluye el tráfico de embarque y desembarque. elEconomista

En el primer trimestre del año, la demanda de TMCD de carga rodada internacional, la más importante para este tipo de transporte de corta distancia, ha registrado un decrecimiento del 1,8% respecto al mismo trimestre del año 2019. Según unidades de carga ro-ro, las mercancías en vehículos de transporte de mercancías, experimentaron un descenso de solo un 0,1% Por otra parte, los contenedores, experimentaron el descenso más significativo (12,5%); seguidos de los vehículos en régimen de mercancía que cayeron un 9,7%.

La fachada Atlántica ha registrado un leve ascenso del volumen de mercancía ro-ro, un 0,8%, frente al 2019. El informe destaca que se ha producido un crecimiento importante en Santander (13,9%) gracias al aumento de los flujos con Bélgica, y en menor proporción en Bilbao (2,9%). Por el contrario, Vigo ha experimentado un descenso del 27,7% debido a la suspensión a causa del Covid-19 de su Autopista del Mar con Francia, así como Pasaia y Ferrol (-19,3% y -6,1% respectivamente).

Por su parte,la fachada Mediterránea, sufre un decrecimiento del 0,8% del volumen de mercancía movida en comparación con el mismo periodo de tiempo del año 2019. Sin embargo hay que destacar el crecimiento importante que ha experimentado el puerto de Almería, un 30,4%, y la Bahía de Algeciras, un 12,8%, gracias a los flujos con Marruecos.

Por el contrario, han disminuido: el puerto de Motril de forma muy significativa, el 33,4%, por la suspensión a causa del Covid-19 de su Autopista del Mar con Marruecos, y Valencia, con una caída del 22,5%, por la reducción de su tráfico con Italia.

Consideraciones del tráfico de TMCD a nivel Internacional

En el tráfico del TMCD desde España a nivel internacional durante el primer trimestre de este año, destaca la actividad que ha experimentado,en la fachada Atlántica, Bélgica, un 27,6% gracias a la línea Santander-Zeebrugge de la naviera CLdN, mientras que Francia y Finlandia han registrado descensos en sus tráficos, un 51,0% y el 20,4% respectivamente; así como, aunque en menor medida, Reino Unido, el 2,1%. En cuanto a la fachada Mediterránea, los países con un desarrollo positivo fueron Túnez con un 12,9%, y Marruecos con el 10,3%. Sin embargo, Argelia e Italia presentaron reducciones de un 12,9% y 12,3% respectivamente.

En cuanto al transporte de vehículos en régimen de mercancía, de acuerdo con las fachadas y la operación, embarque y desembarque, en este periodo se ha registrado un volumen de desembarque de 80.200 toneladas en la fachada del Atlántico y de 143.000 e toneladas en la fachada Mediterránea. Se observa decrecimiento en las dos, de un 12,5 % en la Atlántica, y del 16,4 % en la Mediterránea.En lo que respecta al volumen de embarque, ascendió a 314.500 toneladas en la fachada Atlántica y de 254.000 toneladas en Mediterránea. La Atlántica crece un 1,9%, y la Mediterránea cae el 16,8%.

Infraestructuras

Comsa se adjudica dos proyectos ferroviarios en México

La compañía Comsa se ha adjudicado dos nuevos contratos ferroviarios en México que implican el desarrollo de los proyectos de la rehabilitación del tramo La Mata-Colonia Jordán del Ferrocarril Istmo de Tehuantepec, por un importe de 25,3 millones de euros; y la renovación de vía del Tren Ligero entre la estación Azteca y Xochimilco en Ciudad de México, por 12,7 millones de euros. El grupo español consolida así presencia en el mercado latinoamericano, donde ejecuta trabajos en Brasil, Perú, Chile o Colombia. Respecto a los nuevos proyectos adjudicados, la compañía rehabilitará 33,5 kilómetros de vía férrea del Ferrocarril Istmo de Tehuantepec de México. El proyecto, que tiene una duración de 11 meses, se desarrollará en el tramo entre La Mata y Colonia Jordán.El segundo proyecto es el mantenimiento especializado de vía de una sección del Tren Ligero en Ciudad de México.

Comercio Mercancías

El comercio internacional cae bajo mínimos

El comercio internacional cae a mínimos y continúa sin tocar fondo, según la Organización Mundial del Comercio (OMC), que ha publicado recientemente los resultados del Barómetro del Comercio de Mercancías, que se sitúa en números rojos como consecuencia del impacto en el comercio internacional por el Covid-19. El índice se sitúa actualmente en 87,6, muy por debajo del valor de referencia de 100, y se convierte en el valor más bajo registrado desde la creación del indicador en julio de 2016. Pese a esta caída, la OMC advierte que lo peor está todavía por llegar, ya que se considera que la lectura realizada por el barómetro capta, tan sólo, las fases iniciales del brote del virus, y no muestra ningún signo de que la disminución del comercio haya tocado fondo todavía, y habrá que esperar a ver qué ocurre cuando se vayan abriendo los mercados con el fin del la pandemia.

Transporte

El biogás se consolida como alternativa al diésel en el transporte

El biogás se consolida como una alternativa al diésel en el transporte ysu uso como combustible ya es una realidad en Europa. Según los datos de NGVA Europe, de las 4.120 estaciones de servicio de gas operativas en Europa, más del 25% suministran biometano. Esto equivale a un promedio del 17% de todo el gas utilizado como combustible en el transporte (2,4 bcm/23,4 TWh). La reducción de emisiones de CO2 que aporta este gas renovable mezclado con gas natural convencional y empleado como combustible es de entre un 30% y un 38% respecto a la gasolina o el diésel. La infraestructura y los vehículos actuales de GNC y GNL son totalmente compatibles con el gas renovable. Es decir, el gas natural suministrado en las gasineras y empleado en los vehículos actuales se puede sustituir por completo por gas renovable sin necesidad de realizar ninguna modificación ni inversión adicional.

Puertos

Cartagena, séptimo año consecutivo como el puerto más rentable

Cartagena suma su séptimo año consecutivo como puerto más rentable, con un 8% de crecimiento, en el ejercicio de 2019. La cifra de negocio, cantidades recibidas por tasas y tarifas, ascendió en este periodo a 45,7 millones de euros, mientras que los ingresos totales suponen casi 50 millones. Las tasas portuarias se han mantenido prácticamente igual a las del año pasado, siendo por volumen las más importantes: las de utilización, con 32,1 millones; las de ocupación, con 5,2 millones, y las tasas de actividad con 5,8 millones.En el capítulo de tasas de utilización han aumentado las que corresponden a la tasa del buque, del pasaje y de la pesca fresca. Respecto a otros ingresos, donde se incluyen las tarifas, los importes adicionales a las tasas, los servicios comerciales y la tarifa por recepción de desecho generado por los buques, han superado los dos millones de euros.

Transporte y Movilidad
elEconomista.es

La carga aérea cae un 19,3% en cuatro meses en España

El tráfico de mercancías ha caído en los aeropuertos que se gestionan por AENA, pese al mayor incremento de la carga de material sanitario que ha llegado al país

Felipe Alonso. Fotos: iStock

Los aeropuertos españoles gestionados por AENA han sufrido fuertes retrocesos en el tráfico de carga, durante los cuatro primeros meses del año, lastrados por la situación derivada del Covid-19 y del Estado de Alarma decretado por el Gobierno el 14 de marzo, que ha tenido una especial influencia en el desarrollo de los movimientos cargueros del mes de abril, a pesar del tráfico de material sanitario que ha ido llegando a diferentes aeropuertos de la red pública nacional española.

La caída del 19,3% en el periodo de enero a abril, con un movimiento de mercancías de 271.913 toneladas, podría haber sido superior, si no se hubiesen registrado crecimientos interesantes en enero y febrero, porque ya marzo comenzó a producirse un

descenso prolongado, magnificado por los resultados de abril.

En enero se registraron en los aeropuertos que generan tráfico de carga, un total de 86.957 toneladas, lo que supuso un incremento del 12,5% con respecto al mismo mes del año anterior. Los cinco principales aeropuertos por este tipo de actividad mantuvieron también importantes aumentos.

Adolfo Suárez Madrid Barajas, cerró con 45.834 toneladas (+15,4%); Zaragoza, llegó a las 14.976 toneladas (+20,6%); Barcelona El Prat, 13.760 toneladas (+6,1%); Vitoria, 5.252 toneladas (+2,1%); y, Gran Canaria, 1.629 toneladas (+8,6%).

Febrero generó un total de carga de 83.588 toneladas, con un menor crecimiento que en enero, ya que se situó en un más 6,6%. Así mismo los cinco principales aeropuertos también disminuyeron en sus entradas y salidas de mercancías.

Adolfo Suárez Madrid Barajas, cerró con 45.075 toneladas (+9,8%); Zaragoza, 13.672 toneladas, con una caída del 2,2%; Barcelona El Prat, 13.509 toneladas (+9,3%); Vitoria, 4.999 toneladas (+1,7%); y, Gran Canaria, 1.456 toneladas (+13,1%).

El mes de abril supuso el desplome de la carga aérea con una caída del 60 %

El impacto inicial del coronavirus y la declaración del Estado de Alarma, supuso una caída en picado en las segunda quincena de marzo, comenzando un descenso que se ha agudizado en abril, dado que todos los aeropuertos comenzaron a perder tráfico, y aunque muchas de las compañías áreas que operan en España iniciaron una labor de transporte de material sanitario y de aprovechar el vacío dejado por los pasajeros para ocupar sus bodegas con un mayor número de toneladas de carga, marzo cerró ya con un descenso del entorno del 30% (29,8%), al mover 66.692 toneladas. Con lo que el acumulado de este primer trimestre se situó en una caída del 5,5%.

Adolfo Suárez Madrid Barajas, movió en marzo, unas 35.758 toneladas (-26,7%); Zaragoza, 10.292 toneladas (-40,6%); Barcelona El Prat, 10.014 toneladas (-38,5%); Vitoria, 5.167 toneladas (-4,5%); y, Gran Canaria, 1.112 toneladas (-31,3%).

Pero abril ya ha sido decisivo. El tráfico de carga en los aeropuertos españoles descendió en este mes, el más impactado por el Covid-19, a la espera de conocer los resultados del mes de mayo, hasta un 59,7% con respecto al mismo periodo del año pasado, al mover 34.675 toneladas.

Los descensos aeroportuarios fueron importantes en toda la red. Y en los cinco principales se ha llegado a superar el 60 y el 70%

Adolfo Suárez Madrid Barajas, cerró con 18.041 toneladas (-59%); Zaragoza, 4.301 toneladas (-72,9%); Barcelona El Prat, 4.924 toneladas (-64,7%); Vitoria, 4.006 toneladas (-19,5%); y, Gran Canaria, 599,24 toneladas (-60,6%).

En total, en estos cuatro meses del año, se han movido 271.913 toneladas, lo que supone un retroceso de un 19,3% con respecto al mismo cuatrimestre del año pasado. Se registran caídas en todos los

Trafico de carga aérea

Datos del primer cuatrimestre 2020

AEROPUERTO	TONELADAS	VARIACIÓN 2019-2020 (%)
Adolfo Suárez Madrid Baraja	144.710	−16,6
Zaragoza	43.243	−27,5
Barcelona El Prat	42.217	−24,0
Vitoria	19.424	−5,0
Gran Canaria	4.796	−19,1
Valencia	4.208	−10,9
Tenerife Norte	3.500	−23,2
Sevilla	3.102	−3,2
Palma de Mallorca	2.229	−21,2
Alicante-Elche	1.090	−13,5
Santiago	729,68	−29,2
Málaga	514,64	−30,7
Tenerife Sur	442,80	−49,1
Ibiza	357,50	−10,6
Menorca	353,62	−6,3
Lanzarote	281,63	−44,2
Bilbao	188,33	−45,1
Fuerteventura	148,51	−40,7
La Palma	117,25	−39,3
Vigo	83,77	−54,6
Gerona	75,43	+137
Coruña	38,96	−22,5
Melilla	26,80	−39,5
El Hierro	19,40	−13,1
TOTAL	**271.913**	**−19,3**

Fuente: AENA y elaboración propia. elEconomista

aeropuertos de la red que mantienen este tipo de servicio, menos en el de Girona que crece por encima del 130%, tras mover 754 toneladas de carga; mietras que el que ha tenido un mayor descenso, es el de Vigo con un 54,6% menos que en el 2019, con 83 toneladas.

Los cinco principales aeropuertos suponen el 93% del tráfico de carga aérea en este cuatrimestre, al alcanzar las 254.390 toneladas. Adolfo Suárez Madrid Barajas, cerró con 144.710 toneladas (-16,6%); Zaragoza, llegó a las 43.243 toneladas (-27,5%); Barcelona El Prat, 42.217 toneladas (-24,0%); Vitoria, 19.424 toneladas (-5,0%); y, Gran Canaria, 4.796 toneladas (-19,6%).

En cuanto al tráfico de pasajeros, que se ha ido desplomando desde la segunda quincena de marzo, este cuatrimestre, se han registrado un total de 42,1 millones de viajeros, lo que supone una caída del 44,8%. Los dos principales aeropuertos del país, el de Madrid Barajas y el de Barcelona, han contado con un tráfico de 11,08 millones de viajeros (-40,1%) y de 8,12 millones (-46,0%), respectivamente. Los otros cinco aeropuertos considerados de interés turístico también presentan importantes descensos, dado que tan sólo en el mes de abril, la recesión de usuarios del transporte aéreo se ha desplomado en un 99,4%. Así, Gran Canaria, cuenta entre enero y abril con un tráfico de 2,89 millones de viajeros (-38,6%); Málaga, 2,78 millones (-46,9%); Tenerife Sur, 2,36 millones (-41,4%); Palma de Mallorca, 2,26 millones (-59,2%), y Alicante-Elche, 2,06 millones (-47,1%).

La carga aérea cae un 14,7% en Europa

La carga aérea ha descendido a nivel europeo un 14,7% en este cuatrimestre, tras la caída de hasta un 33,8% en el mes de abril, el que mayor impacto ha tenido, hasta el momento, en el tráfico de mercancías por transporte aéreo. Pese a esta importante disminución, desde la Asociación Internacional de las líneas aéreas (IATA) se apunta a que las diferentes operaciones que se han llevado a cabo para transportar material sanitario han aliviado algo el desplome.

271.913 Toneladas de carga se han movido en los aeropuertos españoles de la red de Aena en cuatro meses

A nivel mundial, el retroceso ha superado el 12,7% en cuanto a las toneladas de mercancía movidas, en este cuatrimestre. La mayor caída es la de Europa, un 16%; seguido por Latinoamérica, (-15,6%); la región Asia-Pacífico (-15,4%); Oriente Medio (-12,2%); Norteamérica (-6,0%); y la zona menos afectada por la pandemia en el transporte de carga, ha sido el continente africano, que tan sólo ha sufrido una recesión del 4,1% con respecto al año anterior.

Transporte y Movilidad
elEconomista.es

Aviación

Volotea inaugura 40 nuevas rutas domésticas en cuatro países

La aerolínea española Volotea inaugura 40 nuevas rutas domésticas este verano en los cuatro países donde tiene base, España, Italia, Francia y Grecia, de las que 15 son conexiones exclusivas. De las 40 rutas nuevas, 15 corresponden a España; el mismo número a Francia; ocho en Italia y dos en Grecia.La línea aérea comienza además sus vuelos en cuatro aeropuertos, dos de ellos españoles, Santiago de Compostela y Granada; uno en Francia, en Beauvais; y, otro en Italia, Bolonia. De las quince nuevas rutas que se lanzan en España, cinco son exclusivas, reforzando las conexiones que mantiene con Baleares y Canarias. Con estas nuevas rutas, Volotea duplica su oferta de rutas en el país.La aerolínea también ha anunciado la reanudación de sus vuelos para el 16 de junio, con la vuelta asimismo del servicio de *shuttle* para Airbus entre Toulouse y Hamburgo.

Transporte marítimo

Vigo reanuda la autopista del Mar con Nantes-Saint Nazaire

El puerto de Vigo reanudala conexión con los puertos franceses de Nantes-Sant Nazaire, a través de la denominada Autopista del Atlántico. La actividad entre ambas instalaciones fue paralizada por la naviera Suardiaz -encargada de explotar este servicio- a causa del coronavirus y la suspensión de la actividad industrial en la automoción. Se trata de una única rotación con un solo buque, el Bouzas, que, en un primer momento, partirá solo con coches hacia Francia. La próxima semana volverá a la terminal ro-ro, donde atracará con semirremolques procedentes del país galo.En un principio, la línea tendrá una frecuencia de dos días semanales (jueves y lunes), frente a los tres días que venía ofreciendo antes de la declaración del estado de alarma, y operará un único buque y no dos, y solo en la ruta a Saint Nazaire. Por tanto, la conexión con Tánger todavía no se reanudará.

Ferrocarril

Ferrocarriles de Cataluña se suma al pacto de la ONU por el clima

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) se suma a la declaración del Pacto Mundial de las Naciones Unidas para reclamar un acuerdo ambiental y climático con sus gobiernos para lograr una economía de carbono cero, inclusiva y resistente. En la declaración se establece que los dirigentes políticos deben promover una recuperación tras la pandemia basada en una economía sensible al carbono; es decir, la transición de una economía gris a una economía verde y el avance hacia la economía de cero emisiones para 2050.Según el operador ferroviario catalán, su compromiso en la lucha contra el cambio climático es "inequívoco". La compañía reducirá un 72% de las emisiones de gas de efecto invernadero, principalmente gracias a la compra de energía eléctrica renovable y certificada. Hoy, el 100% de la electricidad suministrada a FGC es energía verde.

Transporte marítimo

Santander cuenta con un nuevo servicio ro-ro con el puerto de Cork

Santander suma un nuevo servicio ro-ro semanal con el puerto irlandés de Cork, vía Zeebrugge (Bélgica), ofertado por la compañia portugesa CLdN, dentro de su plan de expansión en el mercado de transporte entre Bélgica e Irlanda.El servicio ro-ro de trailers, semirremolques, contenedores, mercancía estática sobre mafi y cargas de proyecto saldrá de Santander todos los viernes para llegar a Cork los martes y regresará los jueves para alcanzar la capital cántabra los martes.Con esta línea, el puerto de Santander suma el de Cork a los destinos que ofrece CLdN a través de Bélgica y que son Dublín (Irlanda), Killingholme y Londres (Gran Bretaña), Esbjerg (Dinamarca) y Gotemburgo (Suecia). La naviera luxemburgesa cuenta en Santander con tres escalas semanales .Las operaciones de CLdN en Santander comenzaron a finales de 2016, con dos escalas semanales entre Rotterdam y Leixoes.

Rui Marques
Director general de Supply Chain Iberia de XPO Logistics

Covid-19 y cadena de suministro: ¿qué hemos aprendido hasta ahora?

La pandemia de la Covid-19 ha puesto de relieve cómo determinados sectores de la economía, como el logístico, son imprescindibles para el día a día de nuestra sociedad. En un momento en el que la mayoría de los ciudadanos hemos tenido que quedarnos en casa, se ha hecho más necesario que nunca garantizar el abastecimiento de superficies clave como los supermercados.

Compañías del sector de la distribución alimentaria, la electrónica o juguetes han visto como la demanda de muchos de sus productos ha aumentado de forma espectacular. Según datos de la patronal UNO, el negocio del *ecommerce* ha experimentado un aumento del 50% durante el confinamiento, siendo especialmente relevante el incremento en la venta de material deportivo (+200%), juguetería (+100%), y pequeñas reformas del hogar (+100%).

Sin embargo, numerosos negocios vinculados a la tienda física se han visto claramente perjudicados, y seguirán sufriendo las restricciones mientras seguimos la desescalada hacia una nueva realidad, que a buen seguro será distinta a hasta lo ahora conocido. Y es que, como en toda crisis que se tercie, siempre hay cambios que obligan al aprendizaje, ofreciendo a su vez oportunidades para adaptar los servicios a esta nueva realidad. La cadena de suministro, tan importante durante los últimos meses, no es una excepción.

En una situación de crisis, la primera norma de cualquier empresa es saber interpretar a tiempo los cambios que se producen. De este modo, se podrá adaptar la actividad a las nuevas necesidades que surjan. En España, XPO trabaja para una de las principales cadenas de distribución alimentaria del mundo. Todos recordamos todavía la histeria colectiva registrada en los supermercados durante los primeros días de confinamiento.

Durante los primeros diez días del estado de alarma, la demanda de alimentos aumentó un 70%. Ante tal situación de pánico generalizado de los consumidores españoles, las cadenas de suministro tuvimos que actuar rápidamente y hacer lo que mejor sabemos: agilizar la distribución de productos necesarios para evi-

tar roturas de *stock*. Tuvimos que tomar decisiones relevantes muy rápidamente, aunque siempre priorizando y protegiendo la seguridad de nuestros empleados. Todos, desde los gerentes, los empleados de los 80 centros de trabajo de XPO en España, hasta Recursos Humanos y el equipo de IT, se han adaptado para encontrar soluciones rápidas y eficaces. Y esa reacción dio sus frutos. Según datos del Barómetro OSA, impulsado por Aecoc y Nielsen, el *fuera de stock* solo alcanzó el 7% en España durante el mes de marzo, frente al 12% en Italia y Bélgica, cerca del 18% en Francia y el 20% en Australia.

Las empresas minoristas necesitan abrirse al sistema del *ecommerce* cuando sea posible.

Una de las tendencias más interesantes que ha generado la crisis es el aumento del comercio electrónico en franjas de edad en cuyo consumo no era habitual. La pandemia ha servido para que las empresas, ya sean grandes o pequeñas, se den cuenta de que el *ecommerce* no es el futuro, sino el presente, y que ha llegado para quedarse. Las compañías lo deberán tener muy en cuenta si quieren garantizar la continuidad de sus negocios.

Las cadenas de suministro deben ser más flexibles, y se deben adaptar con más facilidad

En España se ha producido un cambio demográfico en el perfil de los compradores *online*. Anteriormente, muchas personas eran escépticas ante la posibilidad de comprar productos por Internet, especialmente los mayores de 60 años. Ahora, en cambio, muchos se han dado cuenta de sus ventajas al no poder acudir a muchos comercios y adquirir los productos que desean.

Algunos pequeños comercios se han adaptado rápidamente al *ecommerce* para dar salida a aquellos productos que no habrían podido vender. Esta capacidad de adaptación de las pequeñas empresas sirve de claro ejemplo de que si se quiere se puede. Y que ésta es una oportunidad única para renovarse o morir. Aquellas empresas que solo se apoyan en su tienda física tendrán que dirigirse irremediablemente hacia el *ecommerce* como parte de su estrategia de negocio a corto plazo.

Operadores logísticos como XPO tenemos que estar preparados para ayudar a estas empresas que quieren sobrevivir y tener éxito durante todo su proceso de adaptación.

Para hacer frente al gran volumen de pedidos de *ecommerce* producido durante la pandemia, y también en previsión de lo que pueda llegar a suceder en los próximos meses, XPO ha reforzado su plantilla con más de 1.000 nuevos profesionales para gestionar adecuadamente estos picos de demanda, que alcanzan cifras de actividad similares a periodos como el *Black Friday* y la Navidad.

El reto de futuro para las cadenas de suministro es aplicar todo este aprendizaje lo antes posible. Creo que las recomendaciones de distanciamiento social se mantendrán en vigor durante algún tiempo. Estas quizás tendrán algún impacto en el diseño de los centros logísticos y en los procedimientos. Y, sin lugar a dudas, la automatización tendrá un papel preponderante en todas nuestras operaciones.

En general, la pandemia ha servido para que nos demos cuenta de que cada una de las empresas de la cadena de suministro tenemos que estar mejor conectadas, en tiempo real, comunicarnos en todo momento para conseguir la máxima compenetración posible en todas nuestras operaciones. Si no hubiera sido por la comunicación, colaboración y la rápida toma de decisiones, no habríamos conseguido satisfacer las demandas de nuestros clientes durante el período de confinamiento. Ahora, más que nunca, la flexibilidad, transparencia y credibilidad entre proveedores de la cadena de suministro es imprescindible.

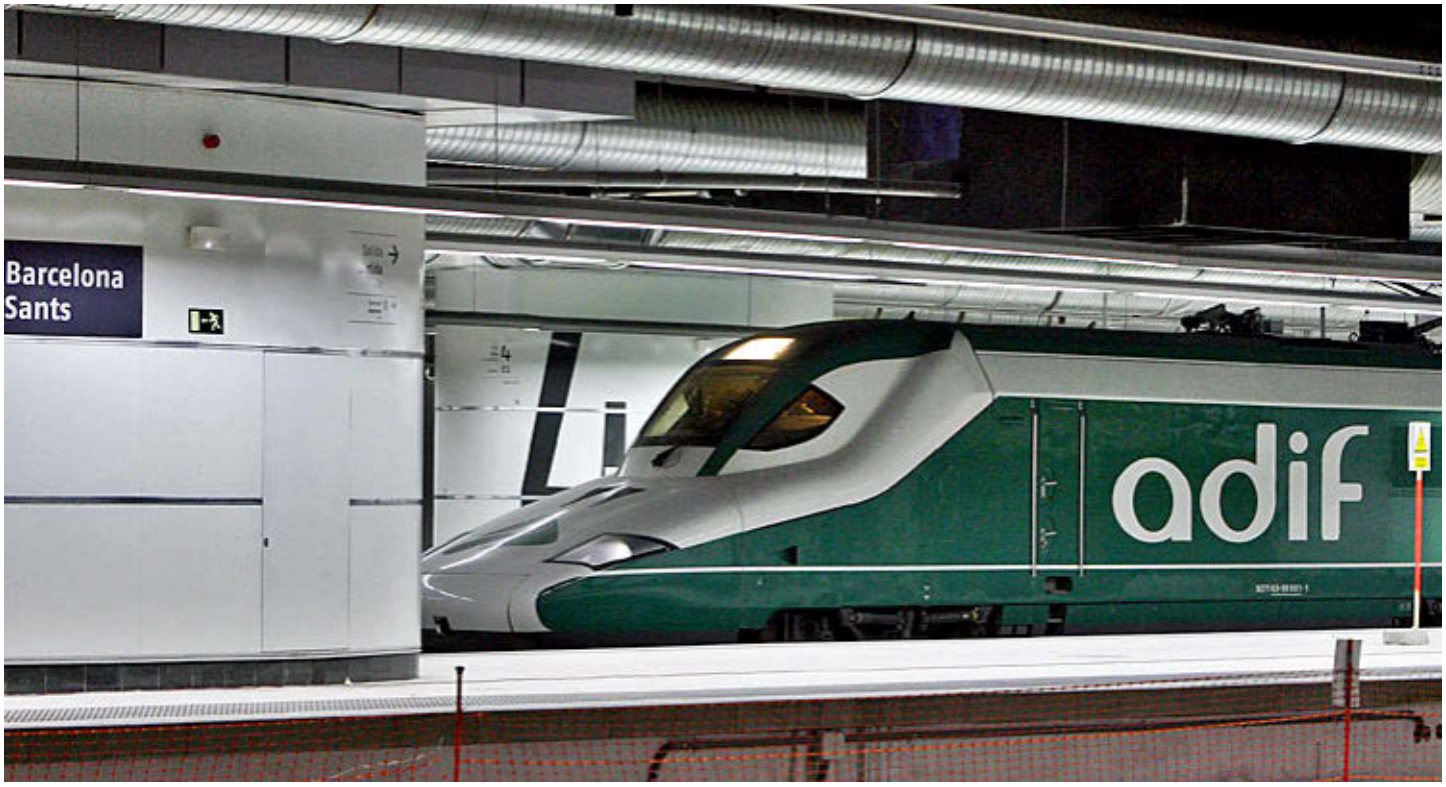
Transporte y Movilidad
elEconomista.es

La caída de los tráficos lastra las cuentas trimestrales de Adif

El descenso del tráfico ferroviario en España desde el 15 de marzo por la declaración del Estado de Alarma por el Covid-19, ha impactado en la cuenta de resultados de Adif y Adif AV

Felipe Alonso.

iStock



El descenso del tráfico en marzo por el impacto en la movilidad del Covid-19, lastra las cuentas de Adif y Adif AV. Efe

Las restricciones de movilidad ordenadas por el Gobierno para combatir la propagación del Covid-19, ha impactado, al igual que en los otros medios de transporte de viajeros y mercancías, en el ferrocarril. Los ingresos del ente administrador de las infraestructuras ferroviarios, Adif y Adif AV (alta velocidad), se han visto seriamente afectadas por el descenso de los tráficos, especialmente durante la segunda quince de marzo, y desde los Consejos de Administración de Adif y Adif AV, se ha señalado que lo peor está por llegar, pues la caída va a ser mayor en los meses del segundo trimestre del año.

El importe neto de la cifra de negocio conjunto de ambos, se ha situado en el periodo de enero a marzo en 298,63 millones de euros, lo que ha supuesto un 4% menos que en el mismo periodo del 2019. Hay que tener en cuenta que gracias a los ingresos obtenidos en enero y febrero, esa caída se ha mantenido en ese porcentaje, dado que el mes de marzo, con una facturación de 88,59 millones de euros, ha supuesto un descenso con respecto al año pasado de un 17,54%.

De acuerdo con los datos facilitados por Adif y Adif Av, la recaudación acumulada hasta marzo, en concepto de los cánones cobrados por la utilización de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RIFG) en este primer trimestre registró un descenso del 3,60% sobre el mismo periodo de 2019, por una disminución de tráficos del 3,39%.

En cuanto al ebitda, resultado bruto de explotación, en este primer trimestre se alcanzaron los 48,67 millones de euros, lo que representa una caída del 31% con respecto al año anterior. Y en cuanto al resultado, fue negativo, cerrando con una pérdida de 90,60 millones de euros.

El mes de marzo ha lastrado las cuentas de resultados de las infraestructuras ferroviarias españolas. La recaudación de los cánones por utilización de las líneas RFIG durante este mes se redujo en un 17,9% con una caída de tráficos del 14,6%.

298,63 Es el ingreso conjunto de ADIF y ADIF AV, en millones de euros, en el primer trimestre, un 4% menos

Los servicios más afectados han sido los Interurbanos y de Largo Recorrido, con descensos en la recaudación del 23,21% y del 26,97%, respectivamente. Mientras que en el caso de Cercanías, la caída llegó hasta un 5,24%, y en mercancías aumentó un 1,37%.

El resultado del mes de marzo fue negativo en 46,39 millones de euros, frente a las pérdidas de 23,37 millones de euros del ejercicio precedente.

En cuanto a Adif en solitario, presenta un importe neto de la cifra de negocios trimestral de 160,58 millones de euros, lo que supone un descenso del 3%.

La recaudación por cánones de las líneas de titularidad de Adif se redujo en un 2,24%, debido principalmente por la caída de la producción de un 4,09% debido al estado de alarma.

Su resultado bruto de explotación fue de signo negativo, de 10 millones de euros, superior en un 74% al del año pasado. Y el resultado del periodo fue negativo en 26,41 millones de euros, con un aumento del 19% respecto al primer trimestre del 2019. Lastrado por el mes de marzo, donde registró pérdidas del orden de los 15,02 millones de euros.

Por otra parte, el volumen inversor entre enero y marzo, se elevó a 128,90 millones de euros con un incremento del 40,63%

Por su parte, Adif AV (alta velocidad), contabilizó en este primer trimestre un importe neto de la cifra de negocios de 138,05 millones de euros, con un descenso del 5% sobre el mismo periodo del año anterior.

Marzo, con el descenso de más del 14,6 % de los tráficos, lastra los resultados del 1º trimestre

La recaudación por cánones de las líneas de titularidad de alta velocidad registró una reducción del 5,32%, debido a la caída de la producción en un 1,75% por la crisis del Covid-19. El mayor descenso de la recaudación acumulada se produjo en el eje de Madrid con Barcelona y la frontera francesa, con un 8,78%, mientras que el tráfico bajó en un 3,69%.

En este primer trimestre, Afid AV contabilizó un ebitda de 58,70 millones de euros, inferior en un 23% al del mismo periodo del 2019. El resultado fue negativo con unas pérdidas de 64,19 millones de euros, un 51% más que el año pasado.

Sobre las inversiones realizadas en la infraestructura de la alta velocidad ferroviaria española se ejecutaron 290,24 millones de euros, un 9,54% más que a finales de marzo del año pasado.

Según el Consejo de Administración, y dadas las circunstancias actuales, se apunta a posicionarse estratégicamente para la aceleración de la Agenda 2030 social y sostenible en relación a su área de negocios, clave en la generación de valor del país, protegiendo además su actividad esencial, es decir, el mantenimiento y explotación de la red ferroviaria.

El tráfico en la Red Ferroviaria de Interés General cae un 3,39% hasta marzo. Alamy

FRANCISCO TOLEDO

Presidente de Puertos del Estado

"Elaboramos un potente plan de inversiones para empujar a la economía del país a salir de la crisis"

El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, se muestra confiado en que poco a poco se vayan retomando los tráficos portuarios, que se han visto afectados por la crisis del Covid-19, y que tan solo en el primer trimestre del año han descendido por encima del 4% con respecto al mismo periodo de 2019

Por Felipe Alonso. Fotos: eE

En ese trimestre, los puertos españoles han tenido "un descenso aparentemente suave, según Toledo, aunque "hay que tener en cuenta que en ese periodo solo nos afectaron quince día del estado de alarma. La caída exacta fue del 4,7%, repercutiendo, prácticamente, en todo tipo de mercancías, y muy particularmente en los graneles sólidos, que ya venían sufriendo bajadas desde finales de 2019; es más, los sólidos cerraron el anterior ejercicio con un descenso del 11 % motivado por el cambio del modelo energético de la industria española". Un descenso sin contabilizar abril y mayo cuando más fuerte parece haber sido el impacto de la cuarentena, y que puede lastrar el resto del año, y que "según la prospección que hemos realizado, basada en la previsiones de evolución del PIB español y mundial y en las previsiones de evolución de

comercio internacional, nos podríamos encontrar con tres posibles escenarios. En el más positivo los tráficos podrían bajar un 10-12%, en un intermedio 15-16%, y en uno pesimista, que sinceramente espero que no se produzca, cerca del 20%. En cualquier caso, la evolución de los tráficos dependerá en gran medida de la recuperación de la economía,y, de la evolución de nuestras exportaciones.

También ha descendido el tráfico de pasajeros y, sobre todo, el de cruceros.
El tráfico de pasajeros, y sobre todo el de cruceros que descendió un 28% en el primer trimestre ha sido el gran perjudicado. En fechas posteriores, con los datos estadísticos aún por consolidar y debido a las restricciones de movilidad, puedo adelantarle que el tráfico de pasajeros se ha reducido sobre un 97% y el tráfico de cruceros ha ido a cero. No obstante, y a medida que se avanza en las medidas de desescalada de la pandemia, vamos implementando recomendaciones para ir recuperando progresivamente el tráfico de pasajeros. Para ello ya hemos lanzado una *Guía de buenas prácticas para el transporte de pasajeros* que será de gran utilidad para toda la Comunidad Portuaria.

"El año se cerrará con la caída del 10-12% en el supuesto más positivo, y del 20%, que espero no se produzca, en el negativo"

■

"Las previsiones para 2021 son que los tráficos se vayan recuperando progresivamente y crezcan dos dígitos"

¿Qué se puede hacer para mejor esa caída?
Los puertos son "herramientas" al servicio de la economía y del comercio, y en este momento lo que se reclama de nosotros es que ofrezcamos seguridad para el desenvolvimiento de la actividad, y ahí están las medidas sanitarias adoptadas (distribución de material preventivo, limpieza y desinfección de instalaciones, teletrabajo…), y apoyar a la economía y el empleo del sector, y ahí están las medidas económicas implementadas que sin duda ayudarán al sector a superar la crisis e incrementarán la competitividad del sector portuario.

Pese a la caída de tráficos que provienen de Asia, parece que están mejorando los que lo hacen de Latinoamérica.
La ubicación geográfica de los puertos españoles nos sitúa en condiciones inmejorables para ser el *hub* europeo mejor posicionado para ser la conexión ideal entre continentes. El continente americano en su conjunto es uno de los principales origen-destino de las mercancías que se mueven en los puertos españoles. Con más de 102,6 millones de toneladas movidas en 2019, América representó el 18,7% del total de mercancías, ocupando la tercera posición por detrás de Europa, que con más de 259 millones de toneladas (47,2% del total) y África, con 109,7 millones (20%), que ocuparon la primera y segunda posición. Y aunque también es importante el tráfico portuario con Asía, incluido Oriente Medio, en 2019 ocupó la cuarta posición con 75 millones de toneladas, es decir el 13,7% del total movido por los puertos españoles. En el primer trimestre del año 2020 se ha continuado con una intensa actividad con ambos continentes, con los lógicos descensos, pero sin parar en ningún momento. Con origen o destino Asia se han movido 10,2 millones de toneladas, un 12,3% menos que el año anterior, y con América del Sur se han movido 8,4 millones de toneladas, un 15,7% menos que en 2019.

¿Se está notando en este proceso la competencia de dos puertos importantes como son el portugués de Sines, o el marroquí Tanger Med?
Me habla usted de dos grandes puertos, sin duda, pero aún lejos de las principales radas españolas. Valencia, Bahía de Algeciras o Barcelona, que están muy por encima del puerto de Sines. Y Tánger Med, es el principal puerto del norte de África, un competidor con mucho potencial. Además, uno de

sus principales operadores, Maersk, tiene intereses y opera en ambos lados del Estrecho. No obstante, el índice de conectividad de los puertos españoles, así como la calidad y variedad de servicios que se prestan siguen siendo factores decisivos que nos favorecen. No obstante, tenemos margen para seguir mejorando y ganando competitividad y hay que hacerlo porque de lo contrario una parte importante del tráfico de tránsito puede perderse.

Puertos ha dispuesto una serie de ayudas a empresas y navieras por las restricciones
A raíz del Real Decreto de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo, aprobado por el Gobierno en abril, se han implementado medidas tendentes a incrementar la competitividad del sector portuario apoyando la economía y el empleo del sector. Las Autoridades Portuarias tienen autonomía para modificar tasas con arreglo al decreto-ley, reducir los mínimos exigibles de tráficos y actividad, y conceder aplazamientos, analizando cada caso particular.

"Las Autoridades Portuarias tienen autonomía para modificar las tasas y reducir los traficos mínimos exigibles"

■

"A nivel general no veo ningún riesgo de insolvencia para las navieras que se dedican al tráfico de mercancías"

Una reducción de hasta un 60 % en las tasas, pero que no ha sido bien acogida por todas las navieras
Es cierto que los navieros de las líneas regulares de pasaje reclaman otro tipo de medidas porque están operando en pérdidas, al desaparecer el pasaje, y tienen que seguir haciéndolo por responsabilidad para no dejar las islas desabastecidas, pero esas medidas que reclaman que son ayudas al combustible o a los gastos corrientes, entran en ámbitos en los que Puertos del Estado no tiene competencias.

Y se quejan de que pueden correr un riesgo de insolvencia
Las navieras han tomado decisiones como *blank sailings* que han ayudado a transitar por esta crisis y han conseguido que el precio de los fletes se mantuviera. Además, la bajada del precio del petróleo les favorece notablemente. Francamente, a nivel general no veo ningún riesgo de insolvencia en las que se dedican a tráfico de mercancías, y más si como es previsible, el próximo año se recuperan buena parte de los tráficos. La situación de algunas navieras, pocas, que ya atravesaban por importantes apuros económicos, las pone en una situación muy complicada. Un efecto esperable de esta crisis es que se acelere el proceso de concentración que lleva años en marcha.

Otro de los sectores afectados ha sido el de la estiba. Además la CNMC ha apuntado posibles distorsiones a la competencia en el V Acuerdo Marco.
Los puertos han estado operativos durante todos estos meses, y su nivel de actividad ha sido bastante alto, como lo demuestran los más de 133 millones de toneladas de mercancías movidas en el primer trimestre del año, de tal manera que hemos conseguido asegurar el abastecimiento de la población y de la industria. Por tanto, la crisis no ha tenido una incidencia grave sobre la estiba a nivel global. Sin embargo, es cierto que la estiba necesita de un marco estable de relaciones que solo puede dar el V Acuerdo Marco. Es un tema que tienen que resolver empresas y sindicatos, y seguro que finalmente conseguirán adaptarse a la normativa española y europea. Puertos del Estado mantiene su voluntad de ayudar a las partes a alcanzar acuerdos dentro del marco legal establecido.

¿Cómo afrontan el futuro?
Con optimismo y mucho trabajo. Estamos elaborando un potente plan de inversiones productivas que pongan nuestro granito de arena para empujar a la economía para salir de la crisis.

Samuel Fuentes
Cofundador y CPO de Ontruck

Tecnología para un transporte de mercancías sostenible

El sector del transporte es el principal emisor de gases de efecto invernadero en España. Su actividad supone el 27% de las emisiones. Reducir esa cifra en un 32% es uno de los grandes objetivos en la Agenda 2030 del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

En el Día Mundial del Medio Ambiente, toca reflexionar sobre si es posible alcanzar esa meta y cómo. Durante la crisis del Covid-19, la drástica reducción de la movilidad y de la actividad económica ha logrado una reducción del 31,9% de las emisiones de CO2 en España, pero, obviamente, hay que buscar otras fórmulas por las que apostar en el futuro. Más aún si tenemos en cuenta que casi el 95% del transporte de mercancías en nuestro país se realiza por carretera.

La opción de renovar las flotas con vehículos más eficientes en términos de sostenibilidad ambiental permitiría alcanzar los objetivos generales del Ministerio para la Agenda 2030. También serviría para cumplir el mandato europeo de recortar las emisiones de estos vehículos un 15% y 30% de cara a 2025 y 2030, respectivamente. Sin embargo, es una opción que está condicionada a las posibilidades de inversión de los transportistas, y en el escenario económico actual están muy limitadas.

Si queremos mantener niveles de emisiones de efecto invernadero tan bajos como sea posible, pero recuperando la actividad habitual y sin contar con una renovación de las flotas, las alternativas que quedan consistirían en mejorar las infraestructuras o la gestión.

Desde el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana se asegura que los poderes públicos deben facilitar la aplicación de las innovaciones tecnológicas disponibles y convertir las infraestructuras en redes inteligentes y sostenibles. La Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada promovida por este departamento apuesta por "innovaciones que tengan un impacto relevante en la política medioambiental del transporte y que ayuden a generar nuevos modelos de movilidad ya demandados por la sociedad".

Desde el Ejecutivo se plantea mejorar la gestión de las grandes bases de datos existentes sobre transporte (*big data*), que pueden aportar una gran ayuda para gestionar más eficientemente los tráficos, tanto actuales como futuros.

Por parte del sector privado han surgido iniciativas como la plataforma europea Lean & Green, en la que participan muchas empresas españolas, para reducir las emisiones asociadas a toda la cadena de suministro. El sistema se basa en la colaboración entre empresas, tanto a nivel nacional como europeo, para compartir buenas prácticas y desarrollar un sistema de seguimiento transparente y trazable. Los miembros que se inscriben se comprometen a una reducción mínima del 20% de sus emisiones de gases de efecto invernadero en un plazo de 5 años y presentan un Plan de Acción. Ya hay varias empresas españolas que han sido premiadas por su compromiso con esta iniciativa, lo que demuestra el interés de la gran distribución, la logística y el transporte por implementar modelos sostenibles.

De todas las medidas viables para lograr un transporte de mercancías más sostenible a día de hoy, la que mejores resultados puede aportarnos es una mejora en la gestión de las cargas y uso de las rutas. Las plataformas tecnológicas actuales permiten la transmisión de datos e información de manera digital y en tiempo real. Mediante la identificación de patrones de conducta y geolocalización de vehículos, es posible optimizar las rutas de los transportistas y ofrecerles aquellas más próximas a su ubicación en tiempo real. Cuanto más eficiente sea la ruta sugerida tecnológicamente, mayor será la reducción de kilómetros en vacío y menor será el total de dióxido de carbono producido.

Estas herramientas permiten responder con flexibilidad a las fluctuaciones que se esperan en el mercado

La gestión inteligente de rutas en el caso de Ontruck, por ejemplo, ha supuesto la supresión de 728 toneladas de CO2, desde 2017, hasta abril de 2020. Es una cantidad equivalente a la que absorben 11.000 árboles durante 3 años y se ha logrado recortando en un 50% el tiempo que los vehículos de su red circulaban en vacío.

Por otra parte, la disrupción de estos algoritmos de optimización de rutas supone una optimización de todo el modelo productivo, en el sentido de que permiten absorber los aumentos de demanda con el mismo número de vehículos. Los transportistas pueden realizar más servicios y generar, por tanto, más ingresos.

Se trata de un sistema con el que se pueden gestionar volúmenes más altos y responder, al mismo tiempo, con mayor flexibilidad a fluctuaciones del mercado, como las que se prevé que se produzcan en los próximos meses.

Soluciones colaborativas

Estas plataformas tecnológicas son la base para el desarrollo de soluciones colaborativas que suponen además un impulso para autónomos y pymes, que representan el 71% del sector del transporte de mercancías por carretera.

El transporte de mercancías por carretera es un sector muy atomizado en España con más de cien mil empresas. La mayoría de ellas tiene solo uno o dos vehículos. En muchos casos hablamos de profesionales que compaginan su labor como conductores con la gestión de clientes, gestión del negocio, tareas comerciales, etc. Gracias a este tipo de herramientas pueden beneficiarse de los avances de la inteligencia artificial y el *big data* sin realizar grandes inversiones.

En definitiva, la sostenibilidad del sector pasa por incrementar su eficiencia y, a día de hoy, la alternativa más clara para conseguirlo es la apuesta por la renovación tecnológica.

Trasnporte y Movilidad
elEconomista.es

La carretera mueve en tres meses 373 millones de toneladas

El transporte español por carretera ha movido hasta marzo un 2,2% menos de toneladas que en el mismo trimestre del año anterior, según cifras dadas por el Ministerio de Transporte

Felipe Alonso. Fotos: iStock

En términos globales, el transporte español por carretera ha movido un total de 373 millones de toneladas en el primer trimestre del año, de acuerdo con los datos de la Encuesta permanente del transporte de mercancías por carretera que elabora Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Con una caída del 2,2 % con respecto al primer trimestre del 2019, rompiendo la tendencia alcista que mantenía, con casi un 5 % en ese año.

El transporte interior, que incluye tanto el interregional, como el intraregional y el intermunicipal, así como el intramunicipal, ha registrado un tráfico de 351,4 millones de toneladas, el 1,8 % menos que entre enero y marzo del año anterior. Aquí cabe destacar el aumento del transporte interregional, que ha cerrado trimestre con 91,2 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento del 5,9 %, representando en el volumen total un 24,50 %.

No obstante, el que más toneladas mueve es el transporte intermunicipal(intraregional, con 198,2 millones de toneladas, el 53,21% del total, que ha tenido un pequeño crecimiento de hasta un 0,8 %.

El otro tipo de transporte interior, el de carácter intramunicipal, que supone, con 61,2 millones de toneladas, el 16,43% del total, ha caído por encima del 2,1%.

Lo que respecta al transporte internacional, que es el que más se ha visto perjudicado desde el inicio de la pandemia, hay que constatar una caída importante, de hasta un 8,9%, con un movimiento de 21,82 millones de toneladas de mercancía, con lo que representa el 5,86% del total.

> El transporte internacional es el que ha sufrido una mayor caída en el trimestre, un 8,9%

El informe del Ministerio analiza también el transporte bajo los aspectos de "público", es decir, aquel que realizan las empresas de transporte a terceros, y de "privado", el realizado por una empresa para sí misma.

En el primer caso, el transporte público, ha movido un total de 326,4 millones de tonelada, un 0,3% más que en el primer trimestre del año anterior. En este apartado destaca el interregional, con 86,9 millones de toneladas, y un aumento del 5,8 %. También ha crecido el intermunicipal/intraregional, un 2,3 % con un tráfico de 166,8 millones de toneladas. Por contra, el intermunicipal ha caído un 1%, y cerrado el trimestre con 51,1 millones de toneladas.Por su parte el transporte privado, ha superado los 46,8 millones de toneladas, y ha registrado una importante caída del 17% con respecto al año anterior. En este segmento, el único que crece es el transporte interregional, un 7%; mientras que tanto el intermunicipal/intraregional, como el itramunicipal, han tenido una recesión del 6 %.

Sobre el tipo de mercancías trasportadas, la Encuesta permanente del Ministerio de Transportes, destaca el volumen de los minerales brutos o manufacturados, así como los materiales de construcción, con 120,7 millones de toneladas. Aunque su tendencia ha sido a la baja de hasta un 9,2% menos que en el primer trimestre de 2019.

El mayor incremento de mercancía transportada corresponde a los productos agroalimentario, los

Volumen de transporte de mercancías por carretera

Volumen de mercancias por carretera 1ºtrimestre 2020 por CCAA*

CCAA	NACIONAL**	INTERNACIONAL	TOTAL	VARIACIÓN (%)
Andalucía	59,2	2,1	61,4	-4,9
Aragón	24,9	1,3	26,3	7,1
Asturias	11,7	0,2	11,9	7,8
Baleares	6,7	-	6,9	17,1
Canarias	8,6	-	8,6	-23,2
Cantabria	7,7	0,2	7,9	-22,6
Castilla La Mancha	33,1	0,2	34,0	6,8
Castilla y León	29,7	1,0	30,8	-13,8
Cataluña	69,3	4,0	73,5	8,1
Valencia	61,8	2,6	64,4	3,0
Extremadura	9,4	0,6	10,1	19,0
Galicia	27,5	1,5	29,2	1,5
Madrid	34,2	1,1	35,4	-0,6
Murcia	18,5	1,1	19,7	5,4
Navarra	12,1	0,8	13,0	-5,4
País Vasco	22,2	1,2	23,5	-11,5
La Rioja	4,9	0,1	5,1	22,4
Ceuta / Melilla	0,1	-	0,1	1.029

Transporte por carretera por tipos de deslazamiento 1ºtrimestre 2020

TIPO DE DESPLAZAMIENTO	MILL. TONELADAS	%
Intermunicipal / Interregional	198,28	53,21
Interregional	91,30	24,50
Intermunicipal	61,23	16,43
Internacional	21,82	5,86
Total	**373,26**	**100,00**

(*) En millones de toneladas trasportadas. (**) El nacional incluye intrarregional e intrerregional

Fuente: Elaboración propia y Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana elEconomista

Transporte y Movilidad
elEconomista.es

Báscula de pesaje para camiones.

forrajes, alimentos..., con un 12,8 % por encima del año anterior y 69,4 millones de toneladas transportadas; los productos agrícolas y de animales vivos se ha situado en 46 millones de toneladas, con un aumento del 4,5%.

Las disminuciones de transporte han venido dadas por los productos petrolíferos, con un descenso del 9,3; , así como el movimiento de maquinaria, vehículos, manufacturas, especiales..., que cayeron el 4,9%.

El informe presenta también cual ha sido el comportamiento del transporte de mercancías por carretera en las Comunidades Autónomas y las dos Ciudades Autónomas (Ceuta y Melilla)

Cataluña es la primera comunidad en volumen de mercancías transportadas, 73,5 millones de toneladas, con un crecimiento del 8,1%, y, representando el 19,7% del total. Destaca su tráfico intrarregional, con 50,8 millones de toneladas (9,4%). El interregional movió 18,5 millones de toneladas (21,3%), mientras que el internacional se vió afectado por la pandemia y registra 4 millones de toneladas (-24%).

La Comunidad Valenciana ocupa el segundo lugar, con 64,4 millones de toneladas y un crecimiento del 3%. Supone el 17,26% del total. El transporte intrarregional movió 38,2 millones (-2,2%); el interregional, 23,6 millones de toneladas (10,3 %); y el internacional creció un 28,3% con 2,6 millones de toneladas de tráfico de mercancías.

Andalucía es la tercera comunidad con mayor transporte de mercancías por carretera en este primer trimestre, con 61,4 millones de toneladas, pero con un descenso del 4,9%. Representando el 16,46% del total. El servicio intrarregional sumó 44,1 millones de toneladas (-4,9%); el interregional, 15,1 millones (11,2%); y el internacional, 2,1 millones (-1,4%).

351,4 Millones de toneladas que movió el transporte español por carretera por el interior del país

La Comunidad de Madrid, tuvo un movimiento de 35,4 millones de toneladas, con una caída del 0,6%, y representa el 9,49% del total. El transporte intrarregional alcanzó los 14,1 millones (-11,7%); el interregional, 20,1 millones (9,1%); y el internacional, 1,1 millones (-4%).

Castilla-La Mancha es la que ocupa el quinto puesto, con 34 millones de toneladas, un 6,8% más. Con el 9,11% del total. El intrarregional llegó a 13,6 millones (2,2), mientras que el interrregional fue de 19,5 millones (10%); y el internacional movió 0,8 millones (10,8%).

Felipe Alonso
El Caminante

Además de a sanitarios, aplausos a transportistas

No nos podemos olvidar de la labor que en este periodo de confinamiento, desde el 14 de marzo, cuando se decretó el Estado de Alarma, por culpa de la pandemia, han llevado a cabo los sanitarios que ejercen su labor en España, ya sea como médicos, enfermeras, auxiliares, etc. Un reconocimiento que les ha valido el merecido premio Princesa de Asturias de la Concordia, y que debe ir especialmente destinado a homenajear a aquellos que han caído en la lucha contra el coronavirus dejando su vida para ayudar a los demás.

Pero desde esta humilde tribuna quiero también romper una lanza, aplaudir y homenajear, a nuestros transportistas de todos los ámbitos, a los tripulantes de los barcos que han mantenido el tráfico de mercancía de entrada y salida de los puertos españoles, que quizás han tenido una labor menos vistosa que los pilotos de los aviones y sus tripulaciones que han echado horas de vuelo para llevar a los principales aeropuertos del país material sanitario de todo tipo, con el que combatir al "famoso" y, prácticamente ya, miembro de la familia hispana Covid-19.

¡Y qué decir de los camioneros¡ que son los que han recogido esos materiales para llevarlos a todos los puntos de la geografía. Los canales de logística y distribución, alimentando a los hospitales y centros de salud, demostrando que la intermodalidad funciona y que en un momento como el actual se demuestra su necesidad y tiene que ser, por fin, considerada como un elemento esencial en la cadena del transporte. Los trenes, medicalizados para trasladar a los enfermos, a los servicios sanitarios y el material preciso de una población a otra, según demandasen las necesidades del momento. Los servicios públicos en las ciudades, disminuyendo su intensidad, pero permitiendo la poca movilidad posible, cuidando la atención y la seguridad del pasajero.

Quizás por todo ello, les doy las más sinceras gracias y pido que se les de el reconocimiento y el aplauso que se merecen, sin ellos, todo hubiese sido más difícil.

EL PERSONAJE

Presidenta de Adif
Isabel Pardo de Vera

Traigo a la presidenta del gestor de infraestructuras ferroviarias a esta palestra como 'personaje' del mes, porque en estos tiempos ha protagonizado una noticia buena y otra no tan buena. Por una parte, y por fin, se ha dado toda la luz verde al proceso de entrada de las empresas privadas en el sector ferroviario español, una vez subsanados los problemas que hay con la CNMC. Y por otra, los resultados del primer trimestre con caídas pronunciadas en ingresos y resultados por el descenso de los tráficos debidos al Covid-19.

LA CIFRA

170

parques logísticos

Funcionaban en el país a finales del año 2019, contando con una superficie de 60 millones de metros cuadrados, tras haberse abierto diez nuevas infraestructuras industriales. Pese a la crisis del coronavirus, en el primer trimestre del presente año se han comprado terrenos para la construcción de nuevos parques, como es el caso de los 28.400 metros cuadrados que ha adquirido la estadounidense Panattoni en Torija (Guadalajara). La Comunidad de Madrid es la que más parques tiene abiertos con 38, seguida de Cataluña con 37.

EL RETUITEO

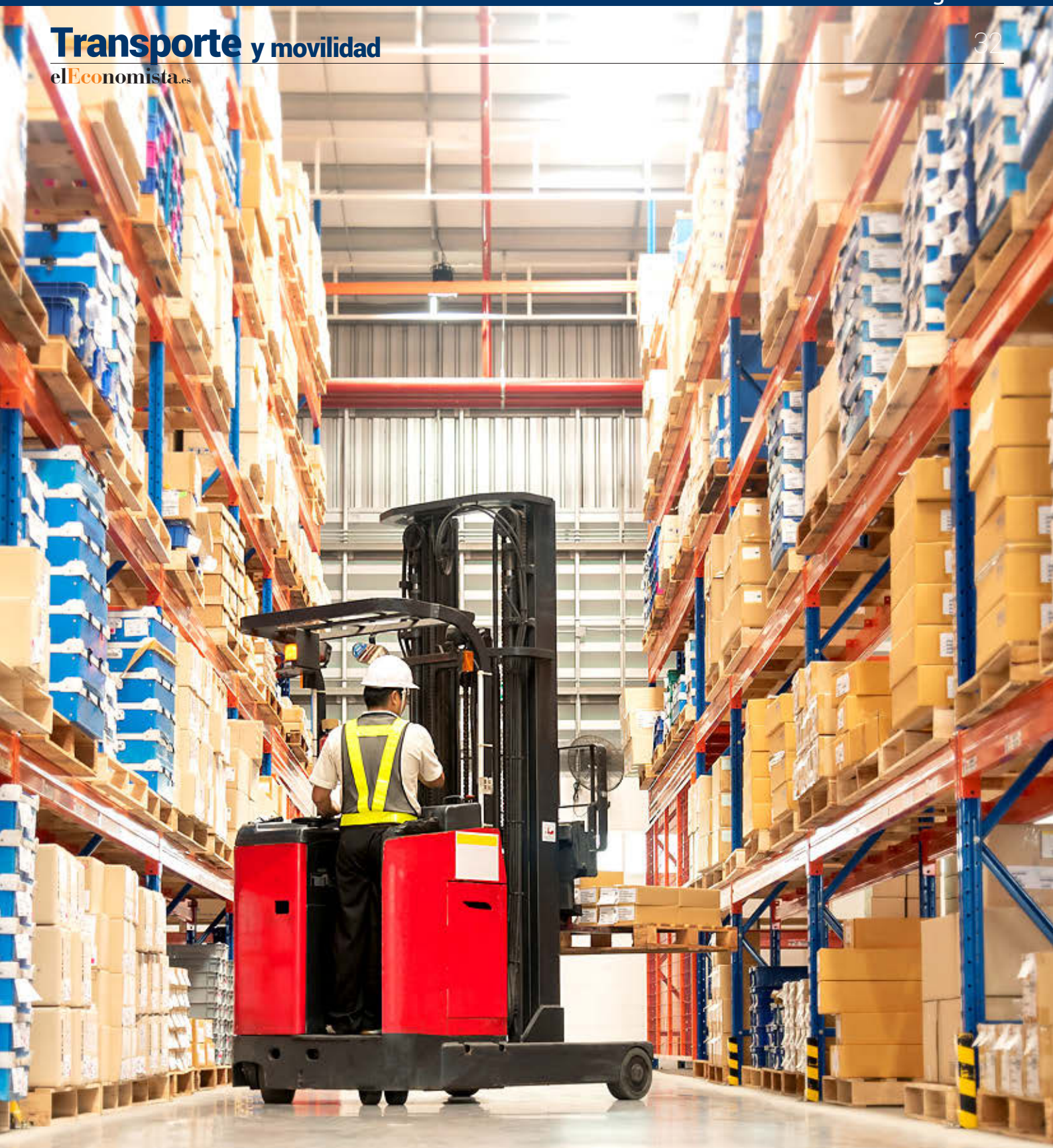
Iberia@Iberiaexpress

@Iberia Express#VolvemosAVolar

La compañía de bajo coste del Grupo Iberia, anuncia como va a ser su recuperación de rutas y conexiones.

¡Comenzamos a despegar! Entre julio y agosto iremos recuperando algunos de nuestros destinos nacionales e internacionales como Sevilla, Santiago de Compostela, Ámsterdam, París, Londres o Berlín. ¿Cuál será tu próximo primer destino? #VolvemosAVolar

Transporte y movilidad
elEconomista.es



El 63% de consumidores compró 'online' durante el confinamiento

Desde el inicio del estado de alama se ha incrementado la importancia de las adquisiciones de productos 'online', de tal forma que el comercio electrónico ha crecido por encima de la cuota de mercado tradicional

Felipe Alonso. Fotos: iStock

Transporte y Movilidad
elEconomista.es

El comercio electrónico sigue ganando adeptos, y en una situación de crisis como la que se ha producido con la irrupción del coronavirus y el decreto del estado de alarma que ha llevado a los habitantes del país a estar sometidos a un confinamiento desde el 15 de marzo hasta finales de mayo, se ha mostrado fundamental a la hora de adquirir una amplia serie de productos.

Según un estudio elaborado por Cetelem, seis de cada diez consumidores que habitan en España han comprado algún tipo de producto a través de los canales que conectan con las páginas webs de las tiendas. Y de ellos, el 63%, según el Observatorio elaborado por esa compañía, han llevado a cabo adquisiciones de productos que no lo habían hecho nunca, y que de no ser por el Covid-19 nunca lo hubiesen llevado a cabo.

Como es tradicional, y en ello no se refleja la situación de confinamiento, el mayor número de compradores se encuentra comprendido entre los 18 y los 24 años, representando más del 76 % del conjunto total.

Una de las conclusiones de este estudio señala que de los nuevos consumidores *online*, salvo un 9% que

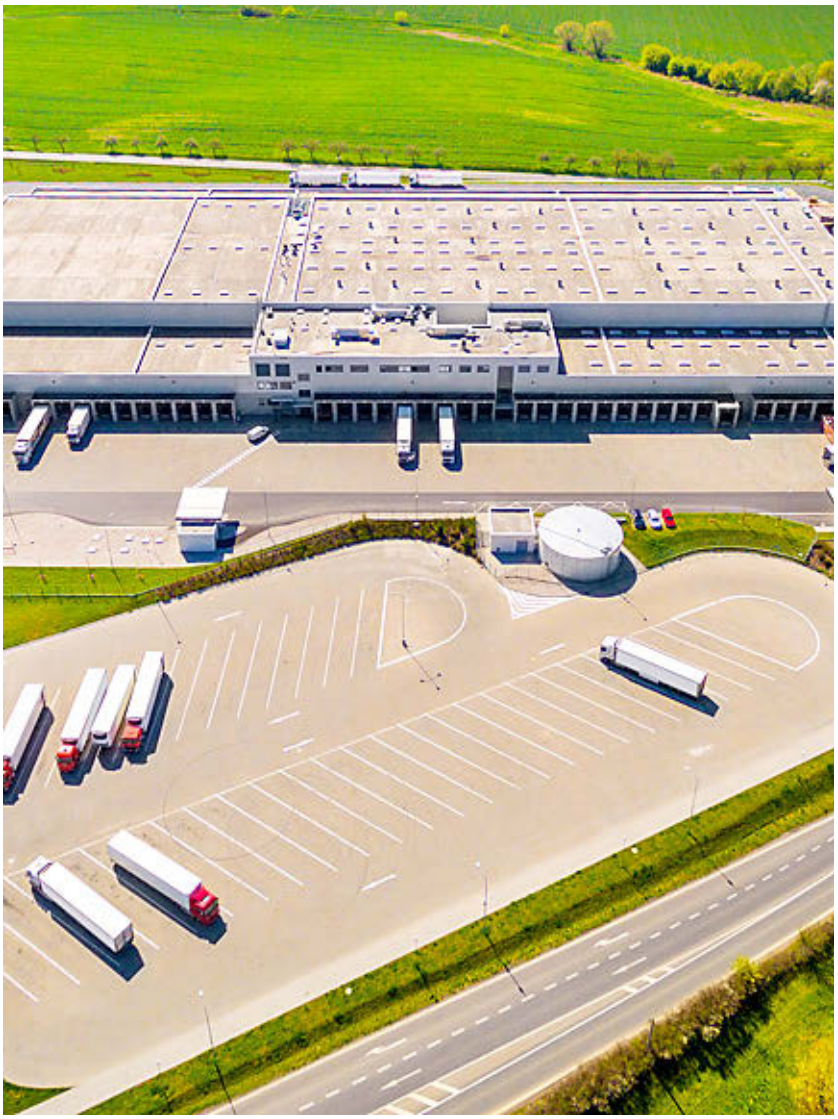
> El comercio electrónico se ha consolidado en los hogares españoles por el confinamiento

confirman que lo que desean es volver a comprar en las tiendas físicas, el resto de muestran fieles al comercio electrónico.

En cuanto a los bienes y servicios que más se han demandado desde el 15 de marzo hasta finales de abril, se encuentran, en primer lugar el sector del turismo, agrupando tanto la adquisición de viajes, como de billetes para los diferentes medios de transporte, a meses vistos, a la espera de que se pueda volver a retomar esta forma de ocio. El 56% de las adquisiciones corresponden a ello.

En segundo lugar se encuentra la compra de libros, el 51%; lo mismo que la tecnología y la informática, también con el 51%. A continuación está la adquisición de productos textiles de deportes y medios para hacer ejercicio en casa, con un 49%.

Los móviles representan el 47% de las adquisiciones totales; mientras que el sector de alimentación y los productos de belleza llegan al 45%. Lo más curioso de esta demanda de productos y bienes, se encuentra en la forma que se ha querido paliar el ocio en los hogares españoles, ya que los productos que se relaciona directamente con el hogar,



Los parques logísticos crecen por el 'ecommerce'.

como los complemento y la decoración suponen el 43%; y los muebles el 33%. Lo que menos se ha adquirido tiene que ver con la movilidad, como son los automóviles, un 10% y las motocicletas, el 8%.

El 'ecommerce' empuja a los parques logísticos

Los parques logísticos crecen para poder atender , precisamente, la mayor demanda de los consumidores del comercio *online*. Y pese a la irrupción del coronavirus, las principales empresas del sector de la construcción y ampliación de este tipo de centros de alamcenaje y distribución, continúan estableciéndose en diferentes lugares del país.

Un caso singular es la compañía estadounidense Panattoni que inicia su labor en el país con el proyecto de construcción de un parque industrial en la localidad de Torija (Guadalajara), con una inversion de 15 millones de euros, y que se ha llevado a cabo, ,tal y como indica el director general para España y Portugal, Gustavo Cardozo, "a pesar del contexto actual", quien ha anunciado que tras esta primera actuación, se están viendo otros proyectos que irán saliendo en el transcurso de los próximos meses.

El negocio de la logística para el comercio 'online' crece un 19,4%

El comercio electrónico ha generado en el últmo año un negocio que ya supera los 1.850 millones de euros de facturación, sumando los servicios de almacenaminto y de distribución. Esa ci fra representa un crecimiento de un 19,4 % en relación al año anterior, cuando se cerró con la cantidad de 1.550 millones de euros. De acuerdo con los expertos, el presente ejercicio puede cerrarse con un aumento similar del entorno del 20%

Yoann Groleau
Director de la división de Automoción, Infraestructuras y Transporte de Altran España

La movilidad tras la pandemia del coronavirus

Aunque algunas personas relevantes se hicieron eco de la falta de preparación o de anticipación ante una pandemia por parte de nuestros gobiernos, como Barack Obama en 2014 o Fred Vargas -galardonada con el Premio Princesa de Asturias de las Letras en 2018- en 2006, la mayoría de nosotros, ni gobernantes, ni ciudadanos, ni sanitarios, ni científicos, no podíamos imaginar, ni siquiera en febrero de este año, el impacto que iba a tener el Covid-19 como pandemia global. Todos hemos visto nuestras costumbres cambiar radicalmente de un día para otro. Y la realidad es que no es fácil para la mayoría saber adaptarse a estas nuevas normas de confinamiento. La movilidad quedó reducida a casi nada y, con ello, se empezó a reflexionar sobre si esta nueva forma de vida iba a cambiar nuestros hábitos pre-Covid. A medida que se prolongó el confinamiento, se empezó a creer que la vida, las costumbres, la movilidad post-Covid podrían ser distintas a las pre-Covid. ¿Pero en qué sentido? ¿Para mejor? ¿Para peor? Y, sobre todo, ¿para siempre?

John Moavenzadeh, director ejecutivo de Movilidad Urbana en el Massachusetts Institute of Technology (MIT), lo explica perfectamente. Existen los cambios puntuales, que vuelven rápidamente a la situación anterior o, mejor aún, que la superan, y luego los cambios estructurales, permanentes.

Sin duda, en los próximos meses veremos ambos y, dependiendo del tipo de movilidad, algunos cambios serán efímeros y otros se quedarán para siempre. Por ejemplo, el teletrabajo o las entregas de productos/bienes a domicilio tienen una alta probabilidad de quedarse en nuestra nueva vida. ¿Y qué pasará con nuestra movilidad? Analicémoslo a corto y a largo plazo.

A corto plazo, es evidente que los impactos han sido tan importantes que lo que ha ocurrido en estos últimos meses tendrá unas consecuencias sobre nuestra movilidad. Como mecanismo de protección, el transporte privado o compartido, pero de uso individual -véase, coche, bicicleta, *scooter*, patinete, etc.-, será el medio privilegiado para trasladarse y, como consecuencia, el que más crecerá. Por ejemplo, hemos podido observar que el pasado mes de abril las ventas de coches en China crecieron más que en el periodo pre-Covid, a niveles de junio del año 2018.

A corto plazo, es también una oportunidad única para proponer nuevos servicios de desplazamientos individual, aunque compartido, a todas las generaciones, no solamente a jóvenes. Nuestras instituciones tendrán que ayudar a la implantación de estos nuevos modelos de movilidad a través de la promoción y la disposición de los espacios públicos.

Aunque estemos hablando de cambios a corto plazo, existe una oportunidad única para que estos cambios acaben siendo estructurales y permanentes. Los nuevos modelos de micromovilidad -término que se aplica a vehículos no contaminantes, generalmente eléctricos, diseñados para cubrir distancias cortas y medias- responden perfectamente a estas necesidades cortoplacistas y, al mismo tiempo, son una vía de futuro para una movilidad sostenible y eficiente.

¿Qué podemos esperar a largo plazo? Esta es una cuestión mucho más difícil de prever. Muchos factores entran en juego: primero, el virus en sí mismo, ¿seguirá siendo tan peligroso?, ¿tendremos vacuna?, ¿habrá nuevos brotes? Segundo, los hábitos que habremos instaurado en las fases de desescalada, ¿pasarán a ser nuevos hábitos o volveremos a nuestras viejas costumbres? Se dice que se necesitan 66 días para que una acción diaria se convierta en un nuevo hábito. ¿Llegaremos a estos 66 días o ya a los 30 días nos habremos olvidado del Covid-19?

Como mecanismo de protección, el transporte privado o compartido será el medio privilegiado para trasladarse

Como se apunta antes, la oportunidad es única. Es ahora o nunca. Es el momento para promover una movilidad más sostenible, fomentando el uso de vehículos de energías limpias, como los eléctricos o los híbridos. Y también para impulsar una movilidad más segura, apoyando la creación de nuevos modelos compartidos, pero de uso individual; una más inteligente, aprovechando la digitalización actual para usar mejor los datos y que los servicios de movilidad puedan anticiparse, usando inteligencia artificial, o aprovechar para que la movilidad sea más eficiente, empujando la implantación de servicios MaaS (*Mobiliy as a Service*), en los cuales el servicio de movilidad se adapta a las necesidades de cada uno en cada momento y son capaces de ofrecernos los medios más eficientes para viajar del punto A al punto B.

Para todo ello, y para que se haga realidad este nuevo paradigma, necesitamos más que nunca que nuestras instituciones y gobiernos apoyen, empujen, promuevan esta transformación de nuestra movilidad, pues esto, sin ninguna duda, conllevará a medio plazo un rediseño de las ciudades. Algo en lo que es indispensable la participación y la predisposición de las administraciones públicas, entre las que tendrán un papel fundamental las locales y las autonómicas. Pero los poderes públicos no podrán dejar de contar con la colaboración de las empresas privadas. En este contexto, las administraciones cumplirán su papel de legislar y velar por la ejecución y el cumplimiento de las normas, pero deberán facilitar que las empresas y entidades privadas dispongan de medios para crear y construir esos nuevos medios de movilidad, así como posibilitar su implementación. Además, a la hora de legislar deberán tener en cuenta que en estos momentos post-Covid todos los aspectos relacionados con la salud pública pasarán a ocupar el primer lugar de las preocupaciones de los ciudadanos, especialmente de los que habitualmente utilizan los transportes públicos. Las distancias de seguridad y el respeto por los espacios individuales deberán ser tenidos en cuenta tanto por los organismos que los gestionan como por la industria que fabrica los vehículos.

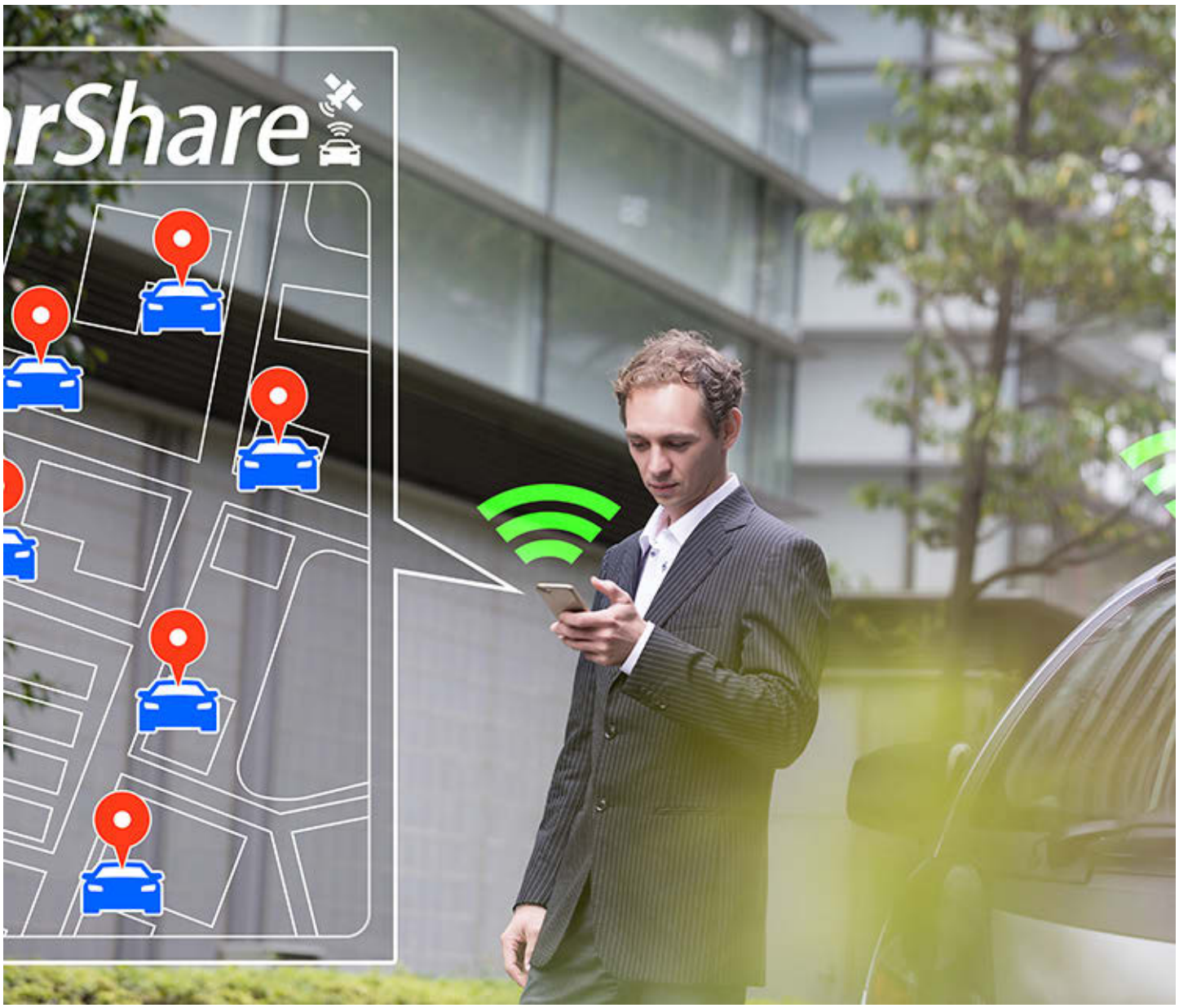
Como decía el ex primer ministro británico Winston Churchill, "*Never let a good crisis go to waste*" ("Nunca dejes que una buena crisis se desperdicie"). Y aquí estamos, exactamente en este punto, por lo que sería una pena, tras tanto sufrimiento y dolor y tantos esfuerzos de todos, ciudadanos, empresas y gobiernos, que no seamos capaces de sacar provecho a esta crisis tanto para nosotros mismos como para las futuras generaciones.

60.000 unidades en la flota de vehículo urbano compartido

El uso de los diferentes tipos de vehículos de movilidad urbana compartida está creciendo asentándose como una forma alternativa a los modos de transporte tradicionales

Felipe Alonso. Fotos: iStock

La huida de los atascos en el interior de las ciudades, la necesidad de desplazamientos rápidos, seguros y eficaces, así como un mayor respeto al medio ambiente y la aplicación de determinadas medidas por las autoridades municipales para el movimiento de vehículos por las denominadas *almendras centrales* de la urbes, ha supuesto que, en los últimos años, haya irrumpido con fuerza un tipo de servicio dado por unos vehículos que se inscriben dentro de lo que se ha llamado *movilidad urbana compartida* y *carsharing*. Favorecida, en muchos casos por las propias entidades municipales, con productos como bicicletas y patinetes; o por empresas del sector del automóvil con vehículos eléctricos, e incluso los VTC (vehículos de transporte de viajeros con conductor).



Las empresas de movilidad urbana compartida generaron en 2019 una facturación de 120 millones de euros.

En los últimos años se ha producido, pues, un fuerte impulso en la oferta de este tipo de vehículos para el desplazamiento por el interior de las ciudades, garantizando una posi9bilidad de movilidad alternativa, facilitando la evolución de los nuevos hábitos de desplazamiento de la población en las urbes.

Según un informe elaborado por la consultora DBK, desde el año 2017 hasta el mes de febrero del presente, se ha duplicado la flota de vehículos que se ofrecen a los usuarios para sus desplazamientos por el interior de la urbes.

Así, la flota global de alquiler de vehículos compartidos al cierre del 2017 se situaba en las 30.400 unidades; mientras que al cierre de febrero del 2020, ese número se había incrementado hasta las 60.700 unidades.

En este aumento destaca la incorporación de los patinetes eléctricos a este tipo de servicio, que suman 9.400 unidades, aunque, como en años atrás, son las bicicletas las que mantienen un mayor volumen, con 29.770. En este caso conviene apuntar que cerca del 80 % de esta flota corresponde a los sistemas públicos de alquiler implantados en los principales municipios del país.

Las motocicletas eléctricas son las que ocupan el segundo lugar en las flotas de vehículos de movilidad urbana compartida, con 16.790 unidades, y los automóviles cierran con 4.740 unidades. En cuanto a la flota de VTC, al cierre de febrero, se situaba en el entorno de los 11.300 vehículos.

Aunque las diferentes comunidades tienen, prácticamente, todos estos servicios ofrecidos, destacan algunos en particular por la especial conformación de las ciudades. Y así, por ejemplo, en Cataluña, quien domina es la bicicleta con el 32% del total; seguida por la Comunidad Valenciana con el 16%. Lo mismo que en el segmento de las motocicletas compartidas, donde la región catalana supone el 37% del total.

En el caso de Madrid, su presencia es mayor en los segmentos de automóviles, donde se pueden encontrar empresas privadas como Zity, Emov, Wible..., que representan el 73% del total. También destaca por su mayoría en la oferta de patinetes eléctricos, con un 51% de la flota.

De acuerdo con el informe elaborado por DBK sobre *Movilidad Urbana*, se estima que las empresas de movilidad urbana compartida, ya sean públicas como privadas, generaron al cierre del 2019 un volumen de facturación de unos 120 millones de euros. De ellos, el 30%, es decir, 36 millones de euros lo facturaron los automóviles; un 28%, más de 33 millones de euros el segmento de las motocicletas; el 27% fue de las bicicletas, con 32 millones; y los patinetes, el servicio más económico de todos, alcanzó los 18 millones, un 15%.

En cuanto al número de empresas, a finales de febrero operaban en el país unas 90 enseñas, algunas de las cuales explota más de una modalidad de transporte. En el segmento de las bicicletas son 50; en el caso de las motocicletas, unas 12; mientras que en el caso de los patinetes, 17; y en el de automóviles, 21.

Transporte y Movilidad
elEconomista.es

Un nuevo avance de la tecnología, Alstom prueba un tren regional autónomo

Las investigaciones en la mejora de los transportes públicos de viajeros, están avanzando de tal forma, gracias a las nuevas tecnologías, que ya es factible lograr un sistema autónomo

Felipe Alonso. Foto: Alstom

La división de movilidad de la compañía Alstom proyecta la puesta en operación un tren regional que sea completamente autónomo,, es decir, que no lleve conductor. Esta será la primera vez en el mundo que se lleve a cabo este tipo de pruebas, para lo que se cuenta con la colaboración de las autoridades de la región alemana de Braunschweig, el Centro Aeroespacial Alemán (DLR) y la Universidad Técnica de Berlín (TU Berlin)

El proyecto quiere poner en valor un ferrocarril que opere a nivel regional a través del sistema de conducción automática ATO (Automatic Train Operation). El objetivo del mismo, cuyas pruebas comenzarán el año que viene, es optimizar el uso de la infraestructura, reducir del consumo energético de la operación y aumentar el confort de marcha.

En un primer paso se van a evaluar las vías seleccionadas y el equipamiento necesario para la operación automática. Las pruebas se llevarán a cabo con dos trenes regionales Coradia Continental, propiedad de la compañía RGB1 GmbH.

El fabricante francés, tiene previsto equipar dos trenes de la plataforma Coradia Continental con tecnología ETCS2 y un equipo adicional de Operación Automática de Trenes (ATO).

Este sistema permitirá a los trenes operar automáticamente y probar en paralelo distintos grados de automatización (GoA): GoA3 en la operación regular con pasajeros, y GoA4 durante las maniobras. Además, los trenes circularán con diferentes niveles de automatización, incluida la conducción completamente autónoma.

El nivel de automatización GoA3 se refiere a trayectos en los que el tren es completamente autónomo, pero con una persona en la cabina que pueda intervenir en caso de emergencia. En el caso de las operaciones GoA4, éstas se realizan sin ningún tipo de asistencia ni personal a bordo, pero con la posibilidad de control remoto. La Operación Automática de Trenes (ATO), es uno de los desafíos más importantes de la industria ferroviaria, puesto que permitirá optimizar la gestión de las operaciones de los trenes. Gracias a la inteligencia artificial, se podrá conseguir un transporte ferroviario regional de pasajeros más eficiente y económico.

Proyecto Alstom de tren regional totalmente automático.

En el marco de este proyecto, Alstom pondrá en práctica su dilatada experiencia en el campo de los metros automatizados y tecnología ATO.

> Las pruebas comenzarán el año que viene, empleando dos unidades Coradia Continental

La compañía dirige actualmente el proyecto ATO a nivel europeo, inscrito en el programa *Shift2Rail*, con el que se quiere mejorar la eficacia, la seguridad y aumentar la frecuencia de las operaciones,y participa en un proyecto de tren de mercancías completamente autónomo con la SNCF.

África Semprún
Periodista

Falacias en la tensa relación entre Garzón y las aerolíneas

El ministro de Consumo, Alberto Carlos Garzón, ha abierto una batalla contra las aerolíneas a cuenta del reembolso de los billetes cancelados. En abril, tras suspenderse casi todos los vuelos, el titular del Ministerio recordó al sector que estaba "obligado" a devolver el dinero. Un mensaje que ha reiterado una y otra vez mientras su colega José Luis Ábalos defendía ante la UE que se modificara temporalmente el reglamento 261/2004 para permitir a las aerolíneas aplazar un año los reembolsos para salvaguardar la caja. Bruselas se negó y Air France o KLM empezaron a ofrecer devoluciones ya que sólo daban bonos.

En líneas generales, las aerolíneas españolas han ofrecido desde el primer momento los reembolsos, aunque es cierto que hacen muchos esfuerzos para que el pasajero opte por el bono, que se puede gestionar *online*... Por su parte, si se opta por el dinero, el pasajero debe llamar al *call center* o enviar un correo que puede tardar semanas en tramitarse. Las compañías reconocen retrasos a la hora de gestionar las devoluciones ya que registran cientos de miles de peticiones al día que deben atender casi sin plantilla. Sólo en España se han cancelado 400.000 vuelos.

Es cierto que en este contexto de crisis histórica las aerolíneas han maniobrado para evitar devolver el dinero de los billetes ofreciendo alternativas, buscando cambios legales o no priorizando su tramitación, pero de ahí no se puede desprender que busquen deliberadamente saltarse la ley y engañar a los pasajeros, como hace entender el ministro, que ha hecho de los reembolsos su *casus belli*. No en vano, ha abierto la vía para que pasajeros que ya tienen cupones los devuelvan, asumiendo que los aceptaron siendo engañados, y ha impulsado una demanda contra 17 aerolíneas por "no informar de los reembolsos". Garzón explicó en una entrevista en TVE que decidió emprender las acciones legales después de que el sector no contestara a la carta que el Ministerio envió el 19 de mayo de 2020 recordándoles que "deben efectuar el reembolso del importe total del billete en un plazo de siete días". En la misiva, Consumo no dice en ningún momento que haya detectado algún incumplimiento por parte de las aerolíneas. No se pide la subsanación de ningún hecho. Sin advertencia se lanza a la demanda. Pero, lo grave es que la motivación del ministro está basada en una falacia ya que la carta sí que fue contestada. El presidente de ALA, Javier Gándara, envió una misiva a Garzón el 27 de mayo y el Ministerio dio acuse de recibo. En ella, Gándara transmite que el sector conoce sus obligaciones y que está haciendo todo lo posible para cumplirlas. También explica que están colapsados y que están en contacto con la AESA.

EL PERSONAJE

Willie Walsh
Consejero delegado de IAG

El consejero delegado de IAG, Willie Walsh, está dispuesto a abrir una batalla judicial contra el Gobierno de Reino Unido a cuenta de la cuarentena impuesta a todas las personas que entren en la isla. El primer espada, que dejará el grupo en septiembre, ha asegurado que están estudiando emprender acciones legales proque la medida es "irracional y desproporcionada" y torpedea los planes de British Airways de volar en julio. El problema de esta cuarentena es la incertidumbre ya que no tiene fecha de finalización clara. Se revisa cada tres semanas.

LA CIFRA

300

aviones

Lufthansa ha revisado al alza su plan de reactivación y prevé operar el 40% de su capacidad en septiembre. Pese a que ha decidido aumentar su oferta -en julio volará al 15%-, la idea de la compañía es tardar varios años en recuperar la oferta, que no volverá a los niveles de 2019 por la debilidad del mercado. Así, prevé seguir volando a medio gas en los próximos dos años y ya ha confirmado que dejará en tierra 300 aviones en 2021 y 200 aviones en 2022 con el objetivo de terminar 2023 con 100 aviones dando por terminada la crisis.

LA OPERACIÓN

La prensa de Montreal ha publicado que la fusión entre Air Canadá y Transat está en peligro por la crisis del coronavirus. La aerolínea canadiense tiene previsto despedir a unas 20.000 personas y no va a recuperar todas sus rutas en el medio plazo por la debilidad de la demanda y las restricciones a la entrada de viajeros al país. En este contexto, parece ser que la compañía busca que Ottawa intervenga para bloquear la transacción. Los contactos entre la aerolínea y el Gobierno se han acelerado en las ultimas semanas.

GUSTAVO CARDOZO

Director general de Panattoni para España y Portugal

"Empresas europeas van a dejar China y se van a relocalizar en Europa"

La compañía estadounidense Panattoni es una de las principales promotoras del mercado inmobiliario industrial del mundo, con unas 26 sucursales en América del Norte y Europa, que ha regresado en febrero al mercado español, tras haberlo abandonado en el año 2008. El regreso, es "algo que se estaba intentado desde hace años, y aunque el momento puede parecer que es arriesgado por el coronavirus, nos ha parecido el adecuado", destaca el director general para la Península Ibérica, Gustavo Cardozo.

Casi 12 años para regresar a España.
Ha sido mucho tiempo. Pero lo importante es que ya estamos aquí, y que lo hacemos para quedarnos. Pensamos en estar mucho tiempo y contamos con varios proyectos que se pondrán en marcha en el futuro. La situación ha variado, con respecto al 2008, y desde hace dos años se ha intentado regresar a un mercado tan interesante como es el español, y ahora se ha conseguido".

¿Por qué han elegido Guadalajara como primer proyecto?
Hemos elegido la localidad de Torija, en Guadalajara, por tener un suelo suficiente para nuestro proyecto a buen precio. Ser un lugar que pensamos que va a ser muy demandado en el futuro, y porque tiene un marco laboral muy atractivo para las empresas, ya que está en la conexión de Madrid con Cataluña.

¿No han mirado otras localidades, o provincias? Parece que Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, atraen más las inversiones de este tipo de infraestructuras industriales de distribución y logística.
Como ya le he dicho, se han dado las circunstancias para que nuestro primer proyecto se asiente en Guadalajara, pero eso no quiere decir que no estemos mirando otros lugares, donde hay mucha actividad logística. Caso de las zonas que usted ha mencionado, a las que se podría añadir, el País Vasco, Andalucía, Galicia, Portugal, etc. Espero que pronto tengamos alguna noticia, que, desde luego, ahora no puedo adelantar.

¿Cómo ha influido el Covid-19 en su sector?
Ha sido un golpe duro, porque ha desacelerado nuestro crecimiento, el del sector en general, y lo ha ralentizado. Pero también estamos ante un momento importante. Es una maratón que hay que correr y no una carrera de velocidad. Lo veo como el inicio de posibilidades de crecer en igualdad de condiciones. Es un nuevo renacer para todos. Creo que con esta crisis se va a producir un efecto de desglobalización, y que muchas de las empresas europeas que antes estaban en China, se relocalicen en Europa. Y España es un buen mercado para que esto se produzca.

El proyecto de Panattoni en la localidad de Torija (Guadalajara) supone la construcción de un parque industrial de 28.400 metros cuadrados, con 28 muelles, 140 estacionamientos, y supone una inversión, suelo incluido de cerca de 16 millones de euros

Por Felipe Alonso
Foto: Panattoni