

T

Transporte

elEconomista

y Movilidad

Revista mensual
9 de enero de 2019 | N° 71

El 'handling' a terceros crece un 4% en los aeropuertos españoles en 2018 | P14

La última milla demanda vehículos más ecológicos para el reparto | P26

LOS AYUNTAMIENTOS 'PINCHAN' AL RESTRINGIR UBER Y CABIFY

La Justicia ha obligado a Granada, Barcelona y Córdoba a tener que dar libre acceso a este tipo de vehículos a sus centros | P6



Jaime Colsa
Presidente de Palibex

“Necesitamos atraer personal cualificado y de talento al sector de la logística” | P22

18. Ferrocarril El Gobierno avanza en la liberalización ferroviaria

El Gobierno ha aprobado un Decreto-Ley para avanzar en la entrada de nuevos operadores

26. Logística La última milla demanda vehículos más ecológicos

Los fabricantes de automoción buscan dar soluciones a las entregas en las ciudades

28. Carretera y Movilidad La UE impulsa la movilidad limpia en carretera

La Unión Europea aprueba una serie de medidas para mejorar el transporte limpio por carretera

32. Tecnología Denver estrena un nuevo escáner en su aeropuerto

Se trata de un avance tecnológico que mejora el paso de los pasajeros hacia la zona de embarque

Edita: Editorial Ecoprensa S.A. **Presidente de Ecoprensa:** Alfonso de Salas
Vicepresidente: Gregorio Peña **Director Gerente:** Julio Gutiérrez
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

Actualidad Los ayuntamientos 'pinchan' al querer restringir Uber y Cabify

Granada, Barcelona y Córdoba han tenido que dar libre acceso a este tipo de vehículos a sus centros

06



14



Aéreo El 'handling' a terceros crece un 4% en 2018

Los servicios en tierra a las compañías aéreas han aumentado un 4 por ciento en volumen de facturación

Marítimo y portuario El tráfico de graneles frena el crecimiento anual

El movimiento de mercancías en los puertos españoles se ve lastrado por el tráfico de los graneles líquidos y sólidos



10



22

Entrevista Jaime Colsa, presidente de Palibex

"Necesitamos atraer personal cualificado, de talento al sector, porque el futuro en la logística va a ser muy bueno"

Las VTC o cómo pasar la ‘patata caliente’ al juez

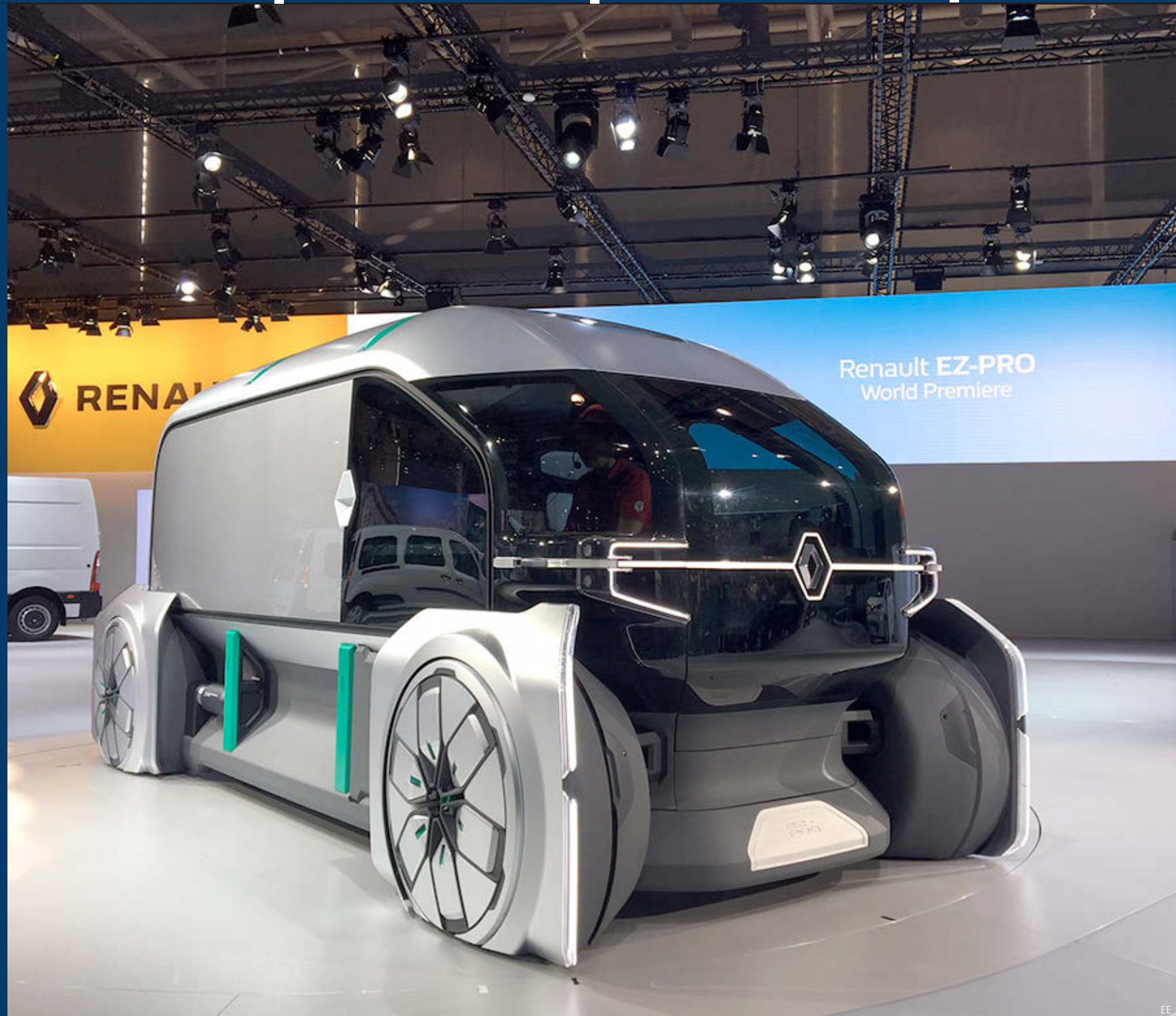
La Justicia ha frenado los primeros intentos de los ayuntamientos de limitar la circulación de las VTC por el centro de las ciudades en favor del taxi mientras que Comunidades Autónomas como Andalucía se han visto obligadas a mandar una circular para advertir a los consistorios de que no pueden saltarse la Ley de Libre Competencia para regular la actividad de los vehículos de Uber y Cabify. Frente a lo que los abogados y los técnicos de las distintas Administraciones recomiendan, algunos gobiernos locales y regionales, como la Generalitat catalana, están optando por cumplir las exigencias de los taxistas conscientes de que cualquier medida que aprueben será llevada ante la Justicia por los empresarios de las VTC, por lo que finalmente será ésta la que determine qué medidas se pueden tomar y cuáles no, o si se precisa un cambio legislativo más profundo o si se tendrán que pagar indemnizaciones. En este sentido, parece que la Generalitat, que se ha reunido esta semana con los taxistas, está más que dispuesta a forzar los límites de la ley para cumplir con el gremio, que ha amenazado con huelgas y con bloquear la celebración del *Mobile World Congress* si no se aprueban las medidas que exigen. Y es que, desde las

distintas asociaciones catalanas, los taxistas han recuperado dos peticiones que ya fueron rechazadas por el Ministerio de Fomento al considerar que podrían chocar con la legalidad. La primera es poner un periodo de 12 horas entre que se contrata el servicio de VTC y se presta, y la segunda es obligar a estos vehículos a volver a la base entre carrera y carrera. Esta segunda medida ya se quitó de la ley de transporte cuando el PSOE la modificó al aprobar la Ley Ómnibus y no se ha recuperado con las distintas modificaciones. Y la primera, que supondría un golpe muy duro para el sector de las VTC, corre el riesgo de ser tumbada por cualquier juez. La Justicia tiene todavía mucho que decir sobre el futuro del sector, ya que la patronal Unauto y las distintas empresas ya están ultimando una demanda de inconstitucionalidad contra el Real Decreto 13/2018. Pero, a la espera de que esto pase, lo cierto es que la tendencia es que se equiparen ambos servicios y convertir a las VTC en taxis, un punto al que se niega parte del sector que exige una mayor diferenciación. Otra parte, sin embargo, solicita que se les permita más libertad para competir con Uber y Cabify con la posibilidad de fijar precios en los viajes precontratados y la de prestar el servicio de taxi compartido.

Después de que Fomento dejara en el tejado de las CCAA y los Ayuntamientos la regulación de las VTC, estos han optado por cumplir con las peticiones de los taxistas dejando a los jueces determinar si son legales

'Renault EZ-PRO', autónomo para la entrega en la última milla

La compañía francesa DPD, de logística, y el fabricante Renault han llegado a un acuerdo para desarrollar un tipo de vehículo con el que abordar los problemas de la última milla. Es el vehículo de reparto *EZ-PRO*, que funciona de una forma autónoma y que será capaz de dar un servicio más eficaz y permitir las entregas de los paquetes con un grado de flexibilidad sin precedentes.



15

Comportamiento del transporte público

El Instituto Nacional de Estadística (INE) publica el tráfico que han realizado los diferentes medios de transporte de pasajeros en el país correspondientes al mes de noviembre, así como el acumulado de todo el año 2018.

Compañías aéreas de bajo coste

Se publican las estadísticas correspondientes al mes de diciembre y a todo el conjunto del año del comportamiento de las compañías aéreas de bajo coste, así como su comparativa con las líneas aéreas de red.

17

24

Novedades de las compañías aéreas

Las principales compañías aéreas, tanto nacionales como internacionales, aprovechan el marco de la celebración de la feria internacional de *Fitur* en Madrid, para hacer balance del año pasado y presentar sus principales novedades para el nuevo curso.

Tráfico aeroportuario en España

Aena hace público el tráfico que han mantenido los aeropuertos españoles de su red durante el mes de diciembre, así como el acumulado de todo el año, tanto por número de operaciones, como tránsito de pasajeros y carga.

07

11

Mercancías movidas en los puertos españoles

Puertos del Estado presenta el resultado correspondiente al mes de noviembre de los puertos de interés público, a través de los datos que ofrecen las 28 Autoridades Portuarias reponsables de los mismos. También se publica el acumulado anual.

Nueva edición de la feria internacional de 'Fitur'

Fitur celebra una nueva edición donde se da cita no sólo el turismo, sino todo el sector del transporte de viajeros.



23



12

'Futureport 2019' en Bilbao

Congreso internacional portuario, donde se analizan las últimas novedades de estas infraestructuras y acciones de futuro.

LOS AYUNTAMIENTOS 'PINCHAN' AL RESTRINGIR UBER Y CABIFY

Los primeros intentos de regular las VTC han chocado con la Justicia. Granada, Barcelona y Córdoba han tenido que dar libre acceso a sus centros a este tipo de vehículos después de que los jueces les obligaran, mientras la Junta de Andalucía advierte de que no pueden discriminarlos

ÁFRICA SEMPRÚN

La Justicia ha frenado los primeros intentos de los Ayuntamientos de limitar la actividad de las VTC en las ciudades. Tras la aprobación del Real Decreto Ley 13/2018 el pasado mes de septiembre, el consistorio de Córdoba decidió prohibir a los vehículos que operan con Uber y Cabify circular por el casco histórico de la Capital -espacios Acire-, una zona que está muy restringida al tráfico por su valor histórico y cultural y al que solo pueden acceder taxis y calesas. La decisión del



Ayuntamiento, tomada justo cuando Uber iba a entrar a operar en la ciudad de la mano de Ares Capital, ha sido suspendida cautelarmente por el Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 2 de Córdoba, que no ha visto suficientemente motivaba la decisión del gobierno local y, ante “la duda” de que Ares pueda ganar la demanda, ha decidido que los vehículos pasen a realizar su trabajo. El consistorio de Granada también quiso prohibir el acceso de las VTC al centro de la ciudad, una decisión que también ha sido paralizada de forma cautelar ante la posibilidad de que pueda suponer “una vulneración de las normas de la defensa de la competencia”. En este sentido, el Ayuntamiento sevillano anunció hace poco que iba a restringir el acceso de Uber y Cabify al centro de la ciudad, una medida que llevó a la Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía, que depende de la Consejería de Economía y Hacienda, a publicar una circular en la que advertía a los ayuntamientos de que no podían “introducir restricciones que obstaculizasen la competencia entre oferentes del mercado, en particular entre el sector del taxi y el servicio de transporte de viajeros con conductor, más conocido como licencias VTC”.

Entre otras cosas, la circular impulsada desde la Junta, que todavía preside Susana Díaz, asegura que “cualquier restricción que se establezca al acceso o ejercicio del servicio de transporte de viajeros con conductor, no debe implicar un trato discriminatorio entre unos operadores económicos y otros, en especial, una diferencia de trato entre el sector del taxi y las VTC”. Y es que, tal y como recuerda la Junta, este tipo de medidas vulneraría los artículos 3 y 18 de la Ley de la Libre Competencia (LGUM), que establece que todos los actores tengan los mismos derechos en todo el territorio nacional. El Ayuntamiento de Madrid, que todavía no ha elaborado ningún reglamento específico para regular la actividad de Uber y Cabify en la Capital, parece tener claro ese principio ya que ha dado a las VTC los mismos derechos de circulación que a los taxi en Madrid Central, Gran Vía y durante los protocolos de contaminación. Así, lejos de limitar su circulación, que es donde los Ayuntamientos pueden meter mano más fácilmente, ha equiparado ambas actividades. En este punto, la agencia andaluza va un paso más allá y advierte específicamente a los Ayuntamientos que tienen la obligación de “no establecer un tratamiento diferenciado” entre las VTC y el taxi en tres puntos: la utilización de carriles especiales -bus o taxi-, acceso a zonas de circulación especial y limitaciones al uso de vías públicas, en especial las exclusiones a la limitación de la duración del estacionamiento, restricciones basadas en la polución o los problemas de congestión en el tráfico. Es decir, que los ayuntamientos no puede prohibir a los vehículos VTC cargar y descargar pasajeros o circular por carriles reservados o zonas restringidas



Un coche de Uber circula por una ciudad. A. ZEA

+92%
La flota de VTC ha crecido un 92% entre enero y diciembre de 2018, hasta los 12.885 coches

mientras se le permite a los taxis, tal y como estaban intentando hacer. En cuanto al uso de los carriles bus o taxi, la CNMC ya emitió un informe pidiendo que los coches de Uber y Cabify pudieran tener acceso a los mismos, algo que todavía no pasa en Madrid y en otras ciudades, pero que se terminará cambiando. Por último, la circular también advierte a los Consistorios de que cualquier regulación o disposición que lleven a cabo en su ámbito de actuación “debe venir guiada bajo la base del principio de necesidad y proporcionalidad”. Es decir, que los ayuntamientos tienen las manos atadas para limitar el acceso y circulación de las VTC si no se le aplican los mismos principios a los taxis ya que, aunque se apele a la contaminación o congestión del tráfico, los dos servicios generan el mismo tipo de problema.

En esta línea, el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJ) ha vuelto a rechazar el reglamento aprobado por la AMB antes de que se aprobara el Real Decreto. El juzgado ha ratificado así la suspensión cautelar de las restricciones, que buscaban impedir la actividad de unas 1.900 VTC en el área metropolitana para recuperar el ratio de un coche de Uber o Cabify por cada 30 taxis.

Actualmente, el ratio es 1/4,5 ya que solo en Barcelona hay 2.263 licencias operativas. Y es que, según explica el juez, el Consistorio de Ada Colau no solo no tiene las competencias para aplicar ese tipo de limitaciones, sino que el nuevo decreto blindo la actividad de las VTC durante cuatro años, por lo que no se podría aplicar ninguna modificación durante ese tiempo.

Nuevos anuncios de movilizaciones

Así, tanto la proliferación de resoluciones judiciales a favor de la equiparación en cuanto a las restricciones al tráfico entre taxi y VTC, como la falta de cooperación entre las Administraciones y los amplios plazos para tramitar como ley el Real Decreto 13/2018, están empezando a poner nerviosos a los taxistas, que ya han amenazado con nuevas movilizaciones tanto en Madrid como en Barcelona. Y es que el gremio quiere que se diferencien ambos sectores, algo que parece complicado ya que las Administraciones se juegan denuncias por más de 3.000 millones de euros. En concreto, Elite Taxi ha exigido a la Generalitat que fije un plazo de precontratación de 12 horas y obligue a los vehículos a volver a la base entre viaje y viaje, una norma que estaba incluida en la ley antes de que en 2009 se aprobara la Ley Omnibus, que liberalizó el sector de las VTC y que no se ha vuelto a incluir por ir contra la libre competencia. No es la primera vez que los taxistas exigen que la precontratación no pueda ser inmediata y que tengan que pasar una serie de horas entre que se pide el servicio y se presta, pero el Ministerio de Fomento ya se negó en su día a hacerlo por los problemas legales que conllevaría. Elite se reunió con la Generalitat el siete de enero para exigir que se incluyan estos dos puntos en la nueva legislación y han dado de plazo hasta el viernes para decidir si convocan una huelga indefinida o no en función de la respuesta. Por su parte, la Generalitat se comprometió a estudiar "la viabilidad jurídica" de las medidas.

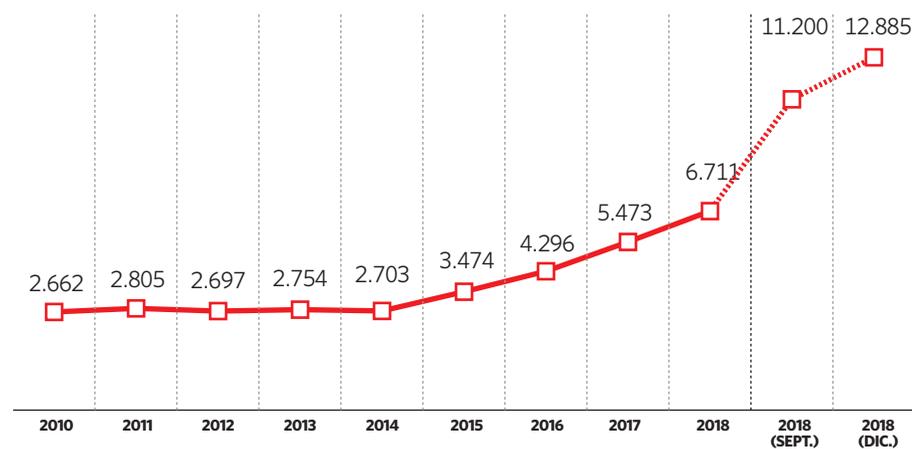
Por su parte, los taxistas de Madrid convocaron ayer movilizaciones para exigir que la Comunidad de Madrid regule la actividad de Uber y Cabify para "garantizar que se cumpla la exigencia legal de que exista una licencia de VTC por cada 30 taxis". La manifestación tendrá lugar hoy a las 11.00 horas y empezará en la sede de la Comunidad de Madrid. La regulación debe aprobarse de forma acordada entre el Ayuntamiento y el Gobierno regional y, según explica el presidente de la FPTM, Julio Sanz, "existe falta voluntad política desde la Consejería de Transportes del Ejecutivo autonómico". Y es que, ante el riesgo de pleitos judiciales, la negativa de Fomento de asumir las indemnizaciones y con las elecciones regionales y autonómicas a la vuelta de la esquina, las CCAA están evitando regular.

Las flotas de Uber y Cabify siguen al alza

Reparto de VTC por CCAA a diciembre de 2018

CCAA	VTC	RATIO TAXI-VTC (%)
Andalucía	1.857	4,9
Aragón	165	13,4
Asturias	106	13,2
I. Baleares	214	11,6
I. Canarias	252	24,0
Cantabria	207	2,5
Castilla y León	314	7,3
Castilla La Mancha	47	24,1
Cataluña	2.398	5,2
Extremadura	30	29,4
Galicia	276	13,1
La Rioja	56	2,9
Madrid	6.376	2,4
Murcia	113	6,8
Navarra	57	7,6
País Vasco	95	22,5
C. Valenciana	321	14,6
Total	12.885	5,1

Evolución de las VTC en España (datos a enero)



Fuente: elaboración propia.

elEconomista

'Taxificar' Uber y Cabify

■ Mismas restricciones

Los ayuntamientos, que tienen la competencia de regular el tráfico en las ciudades, han tratado de restringir el acceso y la circulación de las VTC a determinadas áreas, reservándolas para los taxis. Las medidas han sido suspendidas por la Justicia y la Junta de Andalucía ya se ha pronunciado en contra de dichas políticas por ir en contra de la libre competencia. Así, cualquier limitación a la circulación debe aplicarse por igual a taxis y VTC.

■ Plazo de precontratación

El gremio del taxi busca que se fije un plazo de precontratación de 12 horas para los coches de Uber y Cabify para diferenciar ambos servicios. Esta medida limitaría la actividad de las VTC y abriría un melón judicial que podría implicar el pago de cuantiosas indemnizaciones.

■ Días libres

El TS y las Administraciones abogan por equiparar ambos servicios y aplicar a las VTC las limitaciones de horarios y jornadas que tienen los taxis. Un punto al que éstas se niegan y han amenazado con llevar a la justicia cualquier medida.



Renfe y MTR, en el concurso HS2 del Reino Unido

Renfe se une a MTR en el concurso de la franquicia West Coast Partnership que incluye el nuevo servicio de Alta Velocidad HS2 en el Reino Unido. MTR (Hong Kong) es un operador que lleva más de una década implantado en Reino Unido y que participa en varios servicios ferroviarios del país. La licitación incluye la futura explotación de los servicios de alta velocidad (HS2) a partir de 2026 entre Londres y Birmingham, en la región de West Midlands, en su primera fase.



Los cruceros reducirán sus emisiones de CO2

La industria de cruceros se compromete a reducir las emisiones globales de CO2 en un 40 por ciento en el horizonte del año 2030. La Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CIIA) anunció el compromiso histórico de toda la industria global de los cruceros para reducir el índice de emisiones a la atmósfera de carbono. Este acuerdo tiene como objetivo pedir a las industrias que se adopte una colaboración total en el sector para la sostenibilidad del medio ambiente.



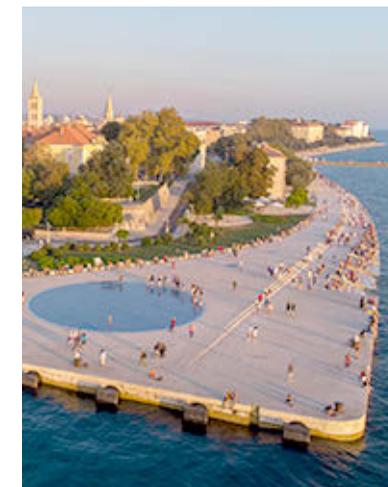
Air Europa supera los 11 millones de pasajeros

La línea aérea Air Europa, que forma parte del grupo turístico Globalia, supera en 2018 los 11 millones de pasajeros transportados. El aumento de tráfico ha sido notable en el largo radio, con un 10 por ciento más - con un crecimiento en la clase *business*-; así como en los vuelos de media distancia, donde el incremento que se ha registrado es similar. En los destinos donde la línea aérea opera con su flota *Dreamliner* se ha apuntado un importante aumento.



Aena mantiene sus tarifas congeladas en 2019

Las tarifas aeroportuarias de Aena se mantienen sin subidas en el año 2019, de acuerdo con lo aprobado por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC), que ha determinado que, de una forma global, permanezcan congeladas a partir del mes de marzo. Se trata de los importes que el gestor de los aeropuertos cobra a las compañías aéreas por usar algunos servicios que se ofrecen en las instalaciones aeroportuarias de la red que gestiona en España.



El Grupo Iberia estrenará ocho destinos en 2019

El Grupo Iberia, integrado por Iberia, Iberia Express y Air Nostrum, estrenará ocho destinos en 2019, a través de su programa de verano. Oslo y Bergen, en Noruega; Génova, Bari y Verona, en Italia; Bastia, en Córcega; la localidad croata de Zadar, y la isla griega de Corfú. Así mismo, se incrementarán las frecuencias a diferentes destinos de Europa, África y Latinoamérica, entre los que se encuentran: Atenas, Hamburgo, Florencia, Faro, Marrakech, Zagreb, Lima, Bogotá, Montevideo...

EL TRÁFICO DE GRANELES FRENA EL CRECIMIENTO PORTUARIO

El tráfico portuario español continúa creciendo en los diez primeros meses del año, pero no es al ritmo que se suponía que lo iba a continuar haciendo todo 2018, cuando el primer semestre se cerró con cifras de movimiento de mercancías de máximos históricos

FELIPE ALONSO

Las cifras de crecimiento del movimiento de mercancías en todas sus modalidades, en los 48 puertos de interés general, dependientes de las 28 Autoridades Portuarias en que se encuentra dividida la explotación de los mismos, y que entre enero y junio suponía un hito histórico al registrarse un tráfico de 277,7 millones de toneladas -lo que representaba un 6 por ciento de incremento con respecto al mismo periodo de 2017, que ya fue también récord con un movimiento de 261,8 millones de toneladas, con un 3,39 por ciento de aumento-, y que permitía especular con la posibilidad de que el año 2018 se cerrase con la



significativa cifra de más de 550 millones de toneladas atendidas en los puertos españoles, se encuentra algo más alejada de la realidad, dado que en los meses siguientes, hasta octubre, el crecimiento de los movimientos en esas infraestructuras de interés general se encuentra lastrado por el tráfico de la mercancía de graneles, tanto en el caso de los líquidos como de los sólidos.

Cierto es que continúa por más de 48 meses el aumento sostenido del tráfico, y que todo apunta a que se va a poder cerrar el año por encima del 3 por ciento de crecimiento -un 3,39 por ciento lo fue en 2017, con un total de 544,9 millones de toneladas-, pero los volúmenes que presentan los tráficos de graneles hacen que se rebajen las previsiones para el cierre de 2018.

Las cifras del cierre de año no se conocerán hasta el mes de febrero de 2019 cuando Puertos del Estado las publique. Actualmente, las que se han hecho públicas son las que corresponden a los movimientos hasta el mes de octubre, y en ellas puede apreciarse que los graneles líquidos acumulan un total de 149,77 millones de toneladas, lo que frente a los 148,51 millones de 2017 suponen un aumento del 0,8 por ciento; muy lejos del 7,43 por ciento que en este mismo periodo del año anterior marcaban frente a 2016. Y en el caso de los graneles sólidos, la situación es parecida, ya que se ha cerrado el tercer trimestre del año con 84,46 millones de toneladas, y un aumento del 1 por ciento, frente a los 83,59 millones de toneladas del mismo periodo de 2017, que representaban un crecimiento del 9,42 por ciento frente a 2016.

Este tipo de mercancía suele representar más del 50 por ciento de la que se mueve en los puertos españoles, de ahí su importancia en el cómputo global de resultados.

Por Autoridades Portuarias, el movimiento de graneles líquidos creció en 16 de las 28, destacando los tráficos de la Bahía de Algeciras, que fue donde más aumentó, un 9,6 por ciento; seguido por Barcelona, un 6,5 por ciento; en tercer lugar se sitúa Bilbao, con un 4,8 por ciento; y Huelva, el 2 por ciento de crecimiento. Por contra, y lastrando los resultados, hay que contabilizar a 12 Autoridades, con un descenso muy importante en Málaga, un 55,1 por ciento, y Sevilla, el 47,9 por ciento. Aunque son muy significativas las caídas de dos puntos tan señalados en este tipo de mercancía como son Cartagena, que ha caído un 8,7 por ciento; y Tarragona, con la pérdida de un 10,6 por ciento.

En cuanto al movimiento de graneles sólidos, se registra hasta octubre el crecimiento en 17 Autoridades Portuarias, con aumentos muy significativos en Almería, un 14,1 por ciento; Castellón, el 13,6 por ciento; Cartagena, un 5,7 por ciento; Huelva, el 9,8 por ciento; Tarragona, con el 5,7 por ciento; y el Ferrol, con 2,6 por ciento. Estas seis infraestructuras representan el 57,6 por

La carga clásica es la que mantiene el crecimiento de los puertos españoles de interés general.

ISTOCK



Apoyo del Fondo de Compensación

■ **El Fondo de Compensación Interportuario** va a distribuir un total de 52,5 millones de euros entre las 28 Autoridades Portuarias, según lo acordado por el Comité de Distribución de dicho Fondo. De dicha cantidad, 4,8 millones se asignan al Plan Puertos 4.0, y los 47,4 millones restantes se repartirán entre las Autoridades Portuarias. De este último importe, 7,6 millones de euros se destinan a ayudas a la navegación; 14,8 millones van asignados a las Autoridades de St. Cruz de Tenerife, Las Palmas, Ceuta, Melilla y Baleares por su insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad; 1,6 millones corresponden a actuaciones en materia de seguridad y 23,4 millones van dedicados a la financiación de actuaciones de diversa índole de las Autoridades Portuarias. De manera puntual, para 2019 se eleva la aportación de Puertos del Estado de los 6,5 millones de euros actuales a 8,5 millones a fin de atender aquellas necesidades manifestadas por diversas Autoridades receptoras de partidas del Fondo. El Plan 4.0 ha cerrado con un acuerdo a cuatro años, con la inversión de 20 millones al finalizar.

ciento del tráfico total nacional. En cuanto a la parte negativa, hay un total de 11 Autoridades que tienen descensos, con mucha incidencia porcentual en seis de ellas: Las Palmas cayó un 21,7 por ciento; Alicante, el 15,6 por ciento; la Bahía de Algeciras, un 13,2 por ciento; Baleares, el 12,5 por ciento; Gijón el 11,3 por ciento y Sevilla un 11,7 por ciento.

En cuanto al resto de los tráficos que llevan a cabo los puertos de interés general, todos registran aumentos similares a trimestres anteriores. En el computo total, se movieron hasta octubre 467,8 millones de toneladas, lo que representa un aumento del 3,1 por ciento con respecto al mismo periodo del año anterior. El mayor volumen fue a través de contenedores, 151,1 millones de toneladas, con un crecimiento del 5,50 por ciento; mientras que la llamada mercancía convencional se situó en 63 millones de toneladas, un 6,1 por ciento más que en el año anterior.

La carga general alcanzó 222,5 millones de toneladas, con un aumento del 5,7 por ciento en los 10 primeros meses del año, en relación al mismo periodo de 2017. Seis puertos son los más importantes de este tráfico, ya que en su conjunto representan el 85,1 por ciento del total. Por crecimiento destaca Barcelona (13,6 por ciento); Bilbao (7,7); Bahía de Algeciras (7,2); las instalaciones de Tarragona (8,3); Baleares (5,5), y Valencia (3 por ciento).

Las cargas en contenedores crecieron un 5,5 por ciento, hasta los 159,4 millones de toneladas que suponen el 71,6 de la carga general. Destaca el tráfico en los puertos de Barcelona con un aumento porcentual del 17,5 por ciento; Bilbao, el 8,6 por ciento; y la Bahía de Algeciras, 7 por ciento. En lo que respecta a este tipo de carga movida en operaciones de tránsito, y de acuerdo con las cifras facilitada por Puertos del Estado, su tráfico se situó hasta octubre en el entorno de los 96,7 millones de toneladas, un 6,7 por ciento más. El 91,9 por ciento lo movieron tan sólo tres puertos: la Bahía de Algeciras, 46,4 millones de toneladas; Valencia, 28,5 millones de toneladas, y Barcelona, 13,9 millones de toneladas.

Por volumen de unidades, TEUs, en los 10 primeros meses del año se movieron 14,3 millones de unidades, un 7,9 por ciento más; de los que 7,7 millones correspondieron al ámbito internacional, un 9,6 por ciento más; 4,9 millones de unidades al comercio exterior, con un aumento del 9,6 por ciento; y 1,7 millones a cabotaje nacional, un crecimiento del 2,5 por ciento.

El tráfico ro-ro totalizó 50,8 millones de toneladas de mercancías, de las que 1,2 millones corresponden a taras de plataformas, remolques y a semiremolques. El 83,7 por ciento de la carga se concentró en seis puertos, como viene siendo tradicional: Valencia, Bahía de Algeciras, Baleares,

Los graneles líquidos crecen tan sólo un 0,8% en los 10 primeros meses del año.

ISTOCK



234,2 Millones de toneladas movieron los graneles líquidos y sólidos, entre enero y octubre

Barcelona, Tenerife y Las Palmas.

Según Puertos del Estado, el comercio exterior español neto, a través de los 46 puertos de interés general es decir la suma de las importaciones con las exportaciones, creció ligeramente hasta octubre, un 0,6 por ciento, y se situó en 249,5 millones de toneladas de mercancía movida. Las importaciones, que suponen el 67,8 por ciento del comercio exterior, llegaron a los 169,1 millones de toneladas, mientras que las exportaciones representan el 32,2 por ciento y movieron 80,3 millones de toneladas.

En cuanto al tránsito de pasajeros, en los 10 primeros meses del año se movieron un total de 22,8 millones de viajeros en línea regular, un 4 por ciento más que en el año anterior, y 8,7 millones en barcos de cruceros, un 12,3 por ciento más. Fueron 142.100 los barcos que tocaron puerto español entre los meses de enero y octubre, lo que supone un crecimiento del 7 por ciento. Y en cuanto al número de cruceros, fueron 3.637 barcos, un 4,60 por ciento más.



Lufthansa crece en su vuelo Pamplona- Fráncfort

Lufthansa refuerza su vuelo de Pamplona a Fráncfort y aumenta a una frecuencia diaria. Dentro del calendario de actuaciones previstas en la temporada de verano de 2019, la compañía alemana anuncia que los cuatro vuelos a la semana actuales van a ser reemplazados por uno diario. Con ello se multiplica la posibilidad de conexión de la capital navarra con los destinos que cubre la línea aérea través de su *hub* en Fráncfort. En el primer año se transportó a más 38.000 pasajeros.

Aerolíneas Argentinas amplía vuelos desde Madrid

Aerolíneas Argentinas va a ofrecer doble vuelo diario Buenos Aires-Madrid desde mayo. Ya en junio de 2018 se comenzó a operar tres frecuencias extras al vuelo diario, contabilizando unas 10 salidas por semana en total. En mayo de 2019 se agregarán dos vuelos más y finalmente en julio los dos restantes, pasando así a contar con dos frecuencias diarias. En lo que se refiere a plazas, el incremento de vuelos supone poder llevar a cabo una oferta de unos 550 asientos diarios más.

Dos aeropuertos españoles cambian de nombre

El Gobierno ha aprobado el cambio de nombre de dos aeropuertos: Barcelona y Lanzarote. En el primer caso, Barcelona El Prat se llamará Aeropuerto Josep Tarradellas, en homenaje a esa figura histórica de la política catalana y nacional. Y en el segundo caso, el de la isla de Lanzarote, pasa a llamarse Aeropuerto César Manrique-Lanzarote para homenajear al artista nacido en Arrecife. Esos cambios se unen al del Aeropuerto de Madrid renombrado con el nombre de Adolfo Suárez.

CAF suministra trenes al operador holandés NS

La compañía española CAF ha firmado la extensión del contrato firmado con la NS, empresa holandesa, para el suministro de 302 coches de pasajeros del modelo de la plataforma Civity -50 trenes de tres coches y 38 trenes de cuatro-, por un volumen cercano a los 400 millones de euros. En la actualidad, CAF suministra unidades similares, bajo el contrato firmado con NS en 2014, que abarca la entrega de 68 trenes de tres coches y 50 trenes de cuatro, por un importe de 500 millones.

Locomotoras de Bombardier para Railpool

Bombardier suministrará 20 locomotoras del tipo *TRAXX* a Railpool. La fábrica que tiene en Trápaga es quien se responsabiliza de llevar a cabo el desarrollo de los convertidores de tracción y los convertidores auxiliares para estas locomotoras. La empresa Railpool es una compañía de *leasing* de vehículos ferroviarios para Europa. El pedido, que incluye una opción para el suministro de otras 20 locomotoras adicionales, se ha valorado en más de 74 millones de euros.

EL 'HANDLING' A TERCEROS CRECE UN 4% EN 2018

Los servicios aeroportuarios que ofrecen las diversas compañías especializadas en ellos a las líneas aéreas en las instalaciones de la red de Aena, conocidos bajo la denominación genérica de 'handling', marcan, al cierre de 2018, un máximo histórico de ingresos

FELIPE ALONSO

La actividad de los servicios aeroportuarios a terceros, conocidos por la palabra inglesa *handling*, va a cerrar el ejercicio de 2018 con un incremento de su volumen de ingresos del orden de un 4 por ciento con respecto al año anterior, en la red de aeropuertos españoles, cuando alcanzó una facturación de algo más de 935 millones de euros. Para 2018 el volumen de ingresos superará los 980 millones de euros, con lo que supone que se alcanza un nuevo máximo



Empresas de 'handling' por aeropuertos

AEROPUERTO	AGENTE	AEROPUERTO	AGENTE	AEROPUERTO	AGENTE
A Coruña	IBERIA	Girona-Costa Brava	AVIAPARTNER	Pamplona	IBERIA
A. Suárez Madrid-Barajas	IBERIA	Gran Canaria	IBERIA	Reus	IBERIA
	WFS SERVICIOS AEROPORTUARIOS		GROUNDFORCE		SWISSPORT HANDLING
	GROUNDFORCE	FGL Granada-Jaén	IBERIA	Salamanca	SWISSPORT HANDLING
Albacete	IBERIA	Huesca-Pirineos	SWISSPORT HANDLING	San Sebastián	IBERIA
Alicante-Elche	IBERIA	Ibiza	IBERIA	Santiago	IBERIA
	SWISSPORT HANDLING		GROUNDFORCE		WFS SERVICIOS AEROPORTUARIOS
	GROUNDFORCE	Jerez	IBERIA	Seve Ballesteros-Santander	IBERIA
Almería	SWISSPORT HANDLING	La Gomera	ATLÁNTICA DE HANDLING		WFS SERVICIOS AEROPORTUARIOS
Asturias	IBERIA	La Palma	IBERIA	Sevilla	AVIAPARTNER
	WFS SERVICIOS AEROPORTUARIOS		AVIAPARTNER		IBERIA
Badajoz	IBERIA	Lanzarote	SWISSPORT HANDLING	Tenerife Norte	GROUNDFORCE
Barcelona-El Prat	SWISSPORT HANDLING	León	IBERIA		IBERIA
	GROUNDFORCE	Logroño-Agoncillo	SWISSPORT HANDLING	Tenerife Sur	AVIAPARTNER
	IBERIA		IBERIA		GROUNDFORCE
Bilbao	IBERIA	Málaga-Costa del Sol	GROUNDFORCE	Valencia	SWISSPORT HANDLING
	GROUNDFORCE		AVIAPARTNER	Valladolid	SWISSPORT HANDLING
Burgos	SWISSPORT HANDLING	Melilla	IBERIA	Vigo	IBERIA
Córdoba	IBERIA	Menorca	IBERIA	Vitoria	IBERIA
El Hierro	ATLÁNTICA DE HANDLING		AVIAPARTNER		WFS SERVICIOS AEROPORTUARIOS
	GROUNDFORCE	Murcia-San Javier	SWISSPORT HANDLING		SWISSPORT HANDLING
Fuerteventura	AVIAPARTNER		IBERIA	Zaragoza	GROUNDFORCE
	IBERIA	Palma de Mallorca	ACCIONA		
			GROUNDFORCE		

Fuente: elaboración propia.

elEconomista

histórico. Cifra que se prevé, según un estudio que ha elaborado la consultora DBK, aumentar en el año 2019 hasta redondear los 1.000 millones de euros de ingresos. De acuerdo con ese análisis, la actividad de prestación de estos servicios a terceros ha prolongado su tendencia de crecimiento, aunque sin llegar al 5,1 por ciento que aumentó en 2017 con respecto a 2016, sustentada, sobre todo, en el dinamismo del sector turístico, el transporte de pasajeros, tanto de ocio, como de negocio; del comercio internacional, y de un mayor movimiento de mercancías.

¿Pero qué es el 'handling'?

Se trata del servicio que se presta en los aeropuertos a las líneas aéreas, y que se desarrollan, bien directamente por la propia aerolínea a sus aviones, o de una forma más genérica a terceros, bien por una división especializada que tiene operativa una de esas aerolíneas. Por ejemplo, éste es el caso de la compañía Iberia, que además de atender a sus propios aviones, lo hace con otras; o de Air Europa, que tiene su división Groundforce para esos servicios; o simplemente por empresas que están especializadas en la materia.

Siete grandes compañías

■ Iberia

Realiza el servicio aeroportuario en 29 aeropuertos a terceros, además de su propio 'autohandling'. Es la que tiene presencia en los aeropuertos con más tráfico del país, como por ejemplo, en Madrid y Barcelona.

■ Groundforce

Pertenece a Air Europa, y cuenta con presencia en 12 aeropuertos, y hace también su propio 'handling'. Está en las principales instalaciones.

■ Swissport Handling

Compañía suiza que lleva a cabo sus servicios de 'handling' en un total de 12 aeropuertos.

■ Aviaparnet

Empresa internacional belga que da servicio en siete aeropuertos de la red de Aena.

■ WSF

Worldwide Flight Services, con presencia en 22 países, se ha asociado con Air Europa para dar servicio además de a cinco aeropuertos españoles a nueve europeos.

■ Atlántica

División de la compañía aérea Binter que da servicio en dos aeropuertos canarios: El Hierro y La Gomera.

■ Acciona

Cuenta con una división de 'handling' que da servicio en el aeropuerto de Palma de Mallorca, aunque su mayor negocio está en Latinoamérica.



Un avión en la pista de un aeropuerto recibiendo servicios de 'handling'. ISTOCK

Este servicio incluye: apoyo a pasajeros, facturación, protocolos, seguridad, equipajes, billeteaje, carga, descarga, mantenimiento, información, limpieza de los aviones, transporte de pasajeros hasta los aviones, carga de combustible, lo que se conoce como servicio de rampa, el catering, servicio de cabina...

La principal actividad es el servicio de rampa, que incluye todos los servicios en la plataforma de operaciones a la aeronave, desde su guiado al lugar del estacionamiento, su remolque, la colocación de los *fingers* para el descenso de los pasajeros directamente a las instalaciones del aeropuerto, o bien la colocación de escaleras de descenso de los aparatos para los viajeros, si se precisan, y el traslado hasta las terminales aeroportuarias merced al uso del transporte oportuno, autobuses que son conocidos en la jerga aeroportuaria como *jardineras*. También se incluye en estos servicios en rampa, la carga y descarga de equipajes, y de las mercancías.

En el año 2017, la actividad de rampa creció un 5,8 por ciento, y se situó en los 635 millones de euros, concentrando el 68 por ciento del volumen del mercado; mientras que los otros negocios de servicios a terceros generó unos 300 millones de euros, el 32 por ciento, con un aumento del 3,4 por ciento con respecto a 2016. La previsión de cierre de 2018 indica

980 Millones de euros es el volumen de facturación previsto para 2018 por el servicio de 'handling'

que el *handling* de rampa se va a situar en el entorno de los 650 millones de euros.

El estudio de DBK apunta a que los ingresos por estos servicios seguirán creciendo en 2019, si bien a una tasa inferior a la que se contabiliza este año, dado que se registra una disminución del crecimiento de la actividad del turismo, y a que hay una cierta incertidumbre sobre el movimiento comercial a nivel internacional. Por ello, se prevé que se pueda hablar de un aumento porcentual que se encuentre una horquilla entre el 2 y el 3 por ciento, lo que va a suponer que el volumen de facturación se sitúe en el entorno de unos 1.000 millones de euros.

En el servicio aeroportuario a terceros hay implicadas en España un total de 55 empresas, si bien los titulares de las licencias de los 43 aeropuertos de la red de Aena corresponde a siete grandes compañías, que suponen más del 90 por ciento del mercado.

Las dos principales empresas que ofrecen servicios completos de *handling* en los aeropuertos españoles son dos compañías aéreas. Por una parte, Iberia, que ingresó por este concepto unos 298 millones de euros, un 6 por ciento del total en 2017, y por otro, Air Europa, a través de la filial Grounforce, que facturó 206 millones en el último ejercicio.

NO HAY NADA
MEJOR QUE VIAJAR.

BUENO SÍ,
LA PALABRA **GRATIS**.

Tarjeta de Fidelización +Renfe

Acumula puntos y viaja gratis donde quieras.



**Viaja gratis
solo por viajar**
Solicítala en [renfe.com](https://www.renfe.com)

renfe



EL GOBIERNO DA UN PASO MÁS EN LA LIBERALIZACIÓN FERROVIARIA

El proceso de la liberalización ferroviaria en los países miembros de la Unión Europea para el año 2020 es un hecho, tras la aprobación por parte del Parlamento Europeo del cuarto paquete del ferrocarril, con el que se pretende impulsar el mismo

FELIPE ALONSO



El Gobierno español ha aprobado en Consejo de Ministros un Real Decreto-Ley, en su penúltima reunión del año celebrada el 21 de diciembre, por el que se permite que entren las nuevas empresas ferroviarias a poder operar en el territorio nacional en los servicios de larga distancia y alta velocidad, para adecuarse a la normativa marcada por el protocolo del Cuarto Paquete Ferroviario de la Unión Europea, que debe entrar en vigor en la liberalización de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros en el año 2020.

Este Decreto marca el mes de diciembre de 2020 como fecha de inicio de la apertura a la entrada de nuevas empresas ferroviarias que puedan hacer la competencia a la estatal Renfe. A partir de dicha fecha, cualquier empresa que tenga la oportuna licencia para el transporte de viajeros, así como que disponga del certificado de seguridad que otorga la Agencia Estatal de la Seguridad Ferroviaria, podrá prestar sus servicios tras haber solicitado el uso de la infraestructura ferroviaria al administrador de la misma, Adif.

La apertura, de acuerdo con la normativa aprobada hace casi dos años por el Consejo de Ministros de la Unión Europea y refrendada por el Parlamento Europeo, no afecta a los servicios considerados de Obligación de Servicio Público (OSP), es decir, los que incluyen las Cercanías, la Media Distancia y el Avant, ya que el dictamen europeo permite a los Estados miembros que este tipo de transporte, considerado esencial para la comunicación, no sean licitados, obligatoriamente, hasta el año 2023, y además se considera una posibilidad de que pueda ampliarse ese periodo, en función de la situación contractual en cada país.

En el Real Decreto-Ley aprobado el pasado 21 de diciembre, el Gobierno ya ha sopesado la posibilidad de ampliar el periodo para los servicios OSP, y de tal forma, se ha asegurado de que Renfe siga prestando esos servicios hasta la finalización del contrato que se ha firmado recientemente, que prevé una vigencia mínima de 10 años, con una ampliación a cinco más, lo que situaría esa posible liberalización de las Cercanías, Media Distancia y Avant en el horizonte del año 2033.

Con ello se evita someter ese tipo de servicio esencial para la sociedad del país a ciertas incertidumbres, a la vez que asegura una prestación continua de los mismos, con una planificación a largo plazo. Hay que recordar que el Ejecutivo anunció hace meses el proyecto de mejora del servicio, sobre todo de las Cercanías, con la ampliación de algunas líneas y la adquisición de material rodante nuevo, con importantes inversiones que se espera vaya llevando a cabo el Ministerio de Fomento a lo largo de 2019.

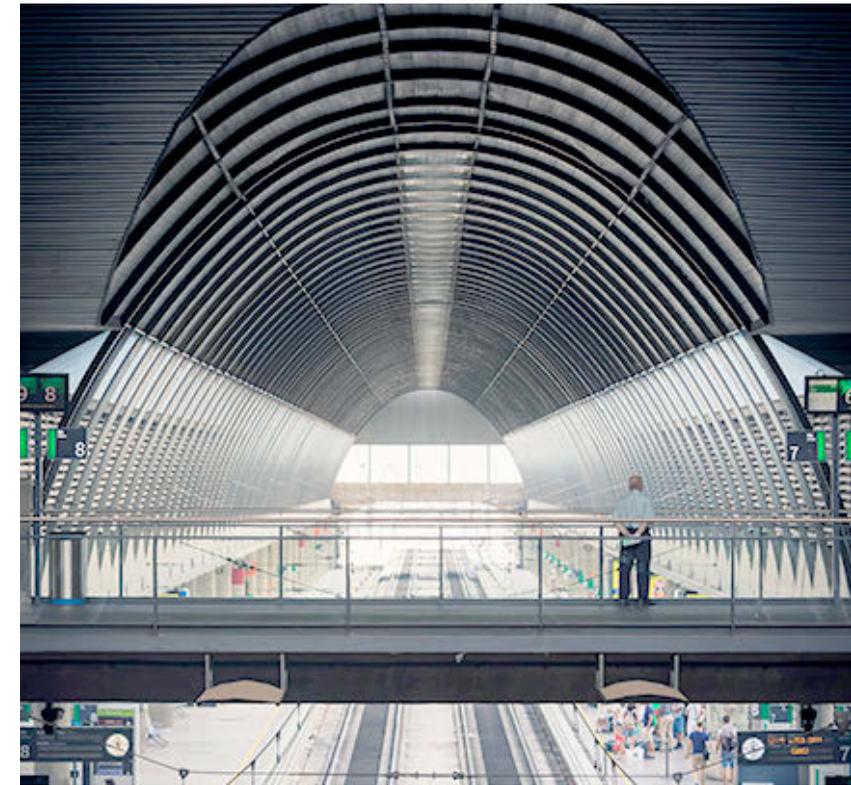
El Cuarto Paquete Ferroviario de la UE

■ El Cuarto Paquete Ferroviario aprobado por el Consejo de Ministros de la Unión Europea y por el Parlamento Europeo es el impulsor de la mejora que se quiere dar al transporte ferroviario de pasajeros en la red europea de transporte, ya que los informes elaborados por la UE indican que, en los últimos diez años, el flujo del transporte de pasajeros por ferrocarril ha caído en la mayor parte de los países de la Unión.

■ Se trata de seis propuestas legislativas que abren un nuevo capítulo para el tren en Europa, y que tienen como objetivo llevar a cabo una apertura gradual a los operadores del mercado internacional del ferrocarril, aumentando la competencia y ofreciendo unas mejores prestaciones y servicios, y logrando hacer un ferrocarril más atractivo para que sea empleado por un mayor número de usuarios.

■ Más oportunidades de inversión. Este paquete va a favorecer también las nuevas oportunidades de inversión para los fabricantes, ya que se van a demandar más trenes, lo que también va a lograr la creación de más puestos de trabajo en el sector.

■ Apoyar un transporte más sostenible. En plena lucha para mejorar la emisión de contaminantes a la atmósfera, el tren se considera como uno de los medios de transporte más cuidadoso con el medio ambiente, de ahí que desde la UE se haga hincapié en su desarrollo.



ISTOCK

Asimismo, el Consejo de Ministros, a través de su acuerdo, completa y a la vez aclara el marco normativo actual, de tal forma que se establecen las bases jurídicas sobre las que va a regir la entrada de empresas que quieran competir con Renfe. Entre estas aclaraciones se encuentran el refuerzo de los requisitos de independencia, la transparencia de los administradores de las infraestructuras ferroviarias frente a las empresas que operen en la red española...

Con este paso se da luz verde a la entrada de esos nuevos operadores, ya que se han solucionado algunas de las dudas que tenían las empresas, tanto españolas como extranjeras, interesadas en operar trayectos, sobre todo de alta velocidad en el país. Ha sido un proceso muy controvertido, dado que en el año 2014 la entonces ministra de Fomento, Ana Pastor, anunció la idea de liberalizar para el transporte de viajeros el Corredor de Levante. Proyecto que los ministros posteriores desecharon para ajustarse mejor a la normativa temporal europea, aunque bien es cierto que se han ido dando pasos sobre las tasas a pagar por los slots, la posibilidad de alquiler de material rodante, o

la política de aplicación de los propios surcos, y en qué corredores se va a encontrar mayor capacidad para los competidores de Renfe.

Operadores privados a la espera de 2020

Por si había alguna duda del interés de algunas empresas, que ya tenían desde el año 2016 los permisos oportunos para presentarse a las licitaciones de la liberalización ferroviaria en el país, en un primer momento era sólo la explotación del corredor levantino; la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha aprobado, el pasado mes de septiembre, la serie de reclamaciones presentadas por la compañía Intermodalidad del Levante, (ILSA), controlada por Air Nostrum, y en la que también participa Acciona.

La CNMC desestimó las alegaciones de Renfe, que incluso, según Ilsa, había negado la posibilidad de alquilar unidades del modelo *S-100 Alstom*, y dictaminó de forma favorable la puesta en marcha de una operación privada del transporte de pasajeros de alta velocidad entre Madrid y Montpellier. El organismo de la competencia considera que el lanzamiento de este nuevo servicio internacional “tendrá efectos positivos para los usuarios, dado que triplica las frecuencias actuales entre Madrid y la localidad francesa y va a incrementarlas en un 50 por ciento desde Barcelona.

Ilsa ha sido quien ha dado el primer paso; el problema actual es que se encuentra sin trenes para operar y que desconoce si podrá llevar a cabo su servicio antes de 2020. Por el momento no hay plazo fijado para el inicio de la nueva ruta que cubriría el trayecto desde Madrid a Montpellier, con unas dos frecuencias diarias, ida y vuelta, y que contaría con paradas en Zaragoza, Barcelona, Perpiñán y Narbona. Esta nueva empresa ferroviaria señala que se compromete a mejorar la oferta comercial existente, con reducción de un 10 por ciento en el tiempo de viaje, y precios más económicos.

Pero en la línea de salida se encuentran muchos más interesados, tanto a nivel nacional, como internacional. En cuanto a las extranjeras, la compañía francesa estatal Société National de Chemins de Fer (SNCF) es la que desde que se abrió la posibilidad de entrar en el mercado español, allá por el año 2014, ha mostrado su interés en ello. Junto a esta compañía, también ha anunciado estar interesada en entrar en el operativo ferroviario español la también estatal alemana Deutsche Bahn (DB), que ha filtrado tener interés en llevar a cabo el lanzamiento del trayecto entre Coruña y Oporto, conectando varias ciudades. Esta actuación la llevaría a cabo su filial Arriva Trens. Estas dos empresas no tendrían problema a la hora de poner trenes sobre las vías, y no tendrían que depender de la compra de nuevas unidades o del alquiler a



En el año 2020 se podrán ver en Atocha trenes diferentes a los operados por Renfe. ISTOCK

2020

Año acordado por la Unión Europea para la liberalización del transporte ferroviario de pasajeros

Renfe de las mismas. Hay otras empresas internacionales que están a la espera de tomar sus decisiones, como, por ejemplo, la británica Virgin Trains, o la holandesa Nederlandse Spoorwegen.

En cuanto al interés nacional, además de Ilsa, también cuentan con los permisos oportunos Aisa Tren; Avanza Tren; Veloi Rail; Alsa Ferrocarril; Rail Continental; Ecorail; Ferrovial Railway, e Interbus. Aunque también hay un buen número de observadores que podrían entrar a través de consorcios.

No obstante, los expertos del sector consideran que se trata de un número excesivo y que a lo sumo al final serán cuatro o cinco las que se presenten a competir en el mercado español con la estatal Renfe, quien por cierto también está buscando posibilidades de operar internacionalmente; de hecho, ya ha llegado a un acuerdo con la china MTR para presentarse a explotación de los servicios de alta velocidad a partir de 2026 entre Londres y Birmingham.

El caminante



Por Felipe Alonso



REUTERS

Año Nuevo, viejas y nuevas promesas

Los primeros meses de este nuevo año van a ser determinantes para saber qué es lo que puede ocurrir con el sector de transporte en todo su amplio espectro, incluidas movilidad e infraestructuras, no sólo esos medios que se mueven por la carretera, sobre raíles, surcando cielos, o flotando por el agua. Estamos en año electoral, en un periodo de promesas nuevas y antiguas, que se van a desempolvar, seguro, por los partidos y candidatos ante la convocatoria de elecciones en Comunidades Autónomas y Municipios, e incluso -quién sabe si al final se producirán-, Generales.

Va a ser un año muy interesante, porque los *conejos* volverán a salir de las chisteras de los partidos y candidatos. Aquí se volverá a hablar de un tren de alta velocidad que nunca va a llegar, pero que esta vez sí, que es seguro si se vota a quien lo promete; allá es el Cercanías que se prometió en su momento y que no pudo ser porque no había presupuesto, pero este año sí. El candidato lo puede prometer y promete, e incluso asegurará que ya se han comenzado los trámites para ver el trazado y pedido el informe medioambiental. Al menos por unos días habrá quien se lo crea, quien se ilusione e incluso deposite su voto a la espera de ese transporte tan necesario en esa zona de tal o cual región, por aquello de si esta vez es realidad. Las líneas de transporte de pasajeros por carretera van a mejorar sus frecuencias y se va a disponer de un mayor número de vehículos, para evitar lo que viene ocurriendo en algunas comunidades, caso de Madrid, en la que no se ha aumentado el número de circulaciones en los últimos 13 años, y coger un autobús que circula entre algunos pueblos un fin de semana es un sálvese quien pueda, y eso si paran. Sí. Vamos a tener nuevas promesas, ya lo verán, y también parte de las que ya no recordamos porque se perdieron en la noche de los tiempos. Recuerdo la promesa de una conexión ferroviaria que se iba a inaugurar con prontitud y que ha quedado relegada a un breve trozo de vía y a una máquina encima de ella como homenaje a lo que pudo ser y no fue.

EL PERSONAJE



Javier Hidalgo

Consejero delegado de Globalia

El consejero delegado de Globalia, Javier Hidalgo, es el protagonista de este mes por la ampliación que ha llevado a cabo en el capital accionario de ese grupo -incluye la compañía aérea Air Europa-, alcanzando el 17 por ciento, tras la compra del 7 por ciento que tenía Unicaja en ese grupo turístico. Con ello, el hijo de Pepe Hidalgo se convierte en el segundo accionista de la empresa, tan sólo por detrás de su padre, que mantiene la mayoría. Esta operación Javier Hidalgo, se suma a la que ya realizó Javier Hidalgo en julio de 2018, por la que regresó al accionariado de Globalia, al hacerse con un 10 por ciento que tenían el Banco Santander e Inversiones Tirema. La operación supuso que el Banco Santander saliera también del accionariado.

LA CIFRA

12 %

Es la rebaja que hace Enaire en el pago de las tasas de ruta para los vuelos en 2019

Desde el 1 de enero, las tasas de ruta de Enaire son un 12 por ciento más baratas. La rebaja va a suponer a las aerolíneas un ahorro de 100 millones. La medida ha sido posible gracias a la evolución del tráfico que sigue creciendo con fuerza. Las tasas de ruta son la principal fuente de ingresos de Enaire, que percibe en concepto de instalaciones y los servicios que da de navegación aérea (en ruta).

EL 'RETUITEO'

@Iberia

@IberiaPromos, donde encontrar las mejores ofertas de vuelo



JAIME COLSA

Presidente y fundador de la empresa de transporte Palibex

FELIPE ALONSO

Fundada por Jaime Colsa en el año 2012, Palibex, empresa de transporte urgente de mercancías paletizadas de mercancías, se ha situado, seis años después, como un referente del sector, con soluciones de entrega de los palés antes de las 10 de la mañana del día siguiente en numerosos puntos de todo el país, gracias a un sistema de tránsito a través de 70 delegaciones que se encuentran implantadas por España. Pero además de dirigir su compañía, Colsa es un enamorado del arte, hasta tal punto que tiene la fachada de sus oficinas en Madrid pintadas por artistas callejeros y que muchos de sus camiones son por fuera verdaderas obras de arte.

¿Cómo se consigue posicionarse tan arriba en tan poco tiempo en un sector tan competitivo como es el del transporte y la logística?

Podría decir que trabajando duro y con suerte. Pero también es cierto que se ha sabido escoger un hueco en un mercado en crecimiento que no estaba muy maduro, y eso hace que el entorno te ayude. Hemos creado una empresa muy trabajadora, capaces de diferenciarnos claramente de los competidores y mantener una identidad propia. Con calidad en el servicio y rapidez en las entregas. No somos los primeros del sector, pero sí los que tenemos la red más rápida y la que mantiene una mayor calidad en el

“Necesitamos atraer personal cualificado, de talento, al sector, porque vienen años muy buenos para la logística”

movimiento de los envíos de mercancía paletizada. Pero, como ya he dicho antes, también hay algo de suerte en nuestro desarrollo.

Habla de red rápida como una de las razones de sus éxitos...

Son muy importantes los tiempos de tránsito que tienen las mercancías, la rapidez con que se mueven y se entregan. En Palibex hemos cambiado la dinámica. Hace 15 años, los palés se movían por grupajes generalmente o por cargas completas. En el caso de una carga completa es fácil de entender, un camión se carga y se mueve. Los grupajes tenían que juntar la suficiente mercancía para ir a un destino; no tenían suficientes salidas claras y fijas todos los días; era cuando se juntaban las mercancías cuando salía. Nuestro primer objetivo al crear Palibex era acortar esos tiempos de tránsito y lo logramos al crear un servicio urgente de palettería.

¿De ahí que tengan el servicio AM?

Una de nuestras principales innovaciones fue la de fijarnos en los servicios urgentes más modernos del sector, como puede ser el de la paquetería, y aplicarlo a nuestra empresa, innovando de esta forma el mundo de entregas de palettería. Por ello diseñamos la entrega AM, que nos permite realizar un servicio antes del mediodía. No cubrimos todo el territorio nacional, pero sí las principales ciudades en un radio de 30 kilómetros a su alrededor. Para ello tenemos diseñada una operativa de coordinación nocturna más tensa, y una operativa de transbordo más segura que la competencia.

El centro de coordinación está en Villaverde (Madrid), ¿funciona como una especie de 'hub'?

Sí, toda la mercancía llega hasta aquí y desde este punto se vuelve a realizar su distribución. Pero eso no quiere decir que no pueda haber tránsitos entre nuestros franquiciados y que la mercancía no tenga que pasar siempre por Madrid.

¿Franquiciados?

Tenemos una red empresas franquiciadas. Contamos con 70 delegaciones en España, de las que 55 son franquicias y 15 distribuidores. Nosotros, desde la central lo que hacemos es buscar servicios que les permitan ser mucho más competitivos en sus zonas que las otras empresas. Les podemos poner en contacto, de tal forma que pueden realizar tránsitos directos de servicios entre ellos, sin necesidad de pasar por Madrid, y ganar



“Hemos mejorado los tiempos del tránsito de las mercancías”

“Nos fijamos en las compañías de paquetería para ser más eficaces”

“El servicio AM nos permite hacer entregas antes del mediodía”

así más eficacia y ser mucho más rápidos que la competencia.

¿No realizan transporte fuera de España?

No. Nacimos como empresa nacional para atender el servicio doméstico y ser los mejores en el país. El foco lo tenemos en España, aunque hacemos algún tipo de colaboración con una empresa portuguesa. No salimos fuera, si bien es cierto que tenemos algún acuerdo con redes europeas que precisen colaboradores en España. Colaboramos con colaboración con otra empresa en Portugal. Apostamos por hacer bien España un grupo italiano y con la red All Net, que es un conjunto de diferentes logísticas europeas, y de ellas nos encargamos de distribuir sus mercancías en este país.

¿Han recibido algún acercamiento de empresas multinacionales para asociarse con Palibex?

Somos 100 por ciento capital español, y así pensamos seguir en el futuro. Y eso creemos que nos va a permitir ser más accesibles a redes mayores que precisen colaboradores en España para distribuir sus mercancías.

¿Qué tipo de mercancías mueven?

Cualquier tipo paletizada. Pero por los tiempos de tránsito estamos cogiendo cada vez más mercancía de consumo, de gran consumo, aunque también lo hacemos con mercancía industrial. Con nuestro sistema de carga trasera, hay pros y contras a la hora de transportar determinadas mercancías. Ese tipo de forma de carga nos permite mover bultos de un determinado tamaño, y eso es una ventaja porque podemos paletizar una mercancía más estándar. Pero también nos supone un problema, y es que hay algunos productos que no podemos transportar por su gran tamaño. Pero eso no nos preocupa en demasía, sabemos lo que queremos hacer.

Hablemos de cifras económicas. ¿Cómo se ha comportado este año pasado?

Bien, hemos crecido con respecto al año 2017, superando los 38 millones de euros, y calculo que estaremos rondando los 45 millones de euros en el que acabamos de cerrar. Esta cifra es la que factura el total del grupo Palibex, no sólo nosotros desde la central. La facturación directa estará en el entorno de 22 a 23 millones de euros, y el resto es de los franquiciados. En el ejercicio de 2017 los franquiciados facturaron 18,5 millones de euros, y en el año 2018 creo que los franquiciados estarán sobre los 21,2 millones de euros.



¿Cuántos palés pueden llegar a mover al año, y cuál puede ser el precio medio del transporte?

Este año hemos movido del orden de unos 625.000 palés. Y en el año 2017 se transportaron 544.471, aumentando un 17 por ciento con respecto al año anterior. Nuestra meta está en ir incrementando 100.000 palés anualmente. Y en cuanto a un precio medio, y teniendo en cuenta que puede depender de la mercancía, estamos en el orden de los 70 euros de media de cobro al cliente.

Me decía antes que de alguna forma para el modelo de su empresa se ha fijado en las de paquetería, en los 'courier'. ¿No ha pensado en hacer también ese tipo de transporte?

Somos expertos en lo que hacemos, y si bien es cierto que nos hemos fijado en la paquetería, no estamos pensando en entrar en esa parte del sector de la logística. Tenemos nuestro hueco en el sector con el movimiento de palés, y eso es lo que nos interesa.

“Tenemos 70 delegaciones, de las que 55 son franquicias y 15 distribuidores”

“En el último año hemos transportado unos 625.000 palés”

Como experto en el transporte y la logística, no en balde usted viene de UPS, ¿qué opina del momento que está viviendo el 'ecommerce'?

Está claro que es una realidad que ha irrumpido con mucha fuerza en toda la sociedad. Nosotros no estamos de momento en ese tipo de comercio, aunque sí de una forma indirecta, pero no al nivel de una empresa de paquetería. Hay muy pocas entregas en este país que vayan directamente de una empresa a un particular que son las entregas de este tipo. Es cierto que han aumentado los flujos para los pequeños distribuidores, pero para nosotros sigue siendo un comercio que apenas hemos notado. Estamos un poco al margen, pero vamos a ver cómo avanza el mercado.

¿Hacia dónde cree que va la hoja de ruta de la logística para el futuro?

Creo que vienen años muy buenos, pero nos encontramos con un problema: la falta de personal cualificado, de talento. Ese es uno de los retos que hay que solucionar, y es ahí donde hay que insistir e invertir. Hay que apostar más por la gente. Hacer que el sector de la logística y del transporte sea atractivo para la gente joven. Hay que estar a la altura de los cambios que se van a ir sucediendo. Cada vez se va a mover la mercancía con más rapidez y se van a necesitar personas que lo hagan posible.

Hablando de la tecnología que se está aplicando a la logística. Ustedes han puesto en marcha una 'app' para permitir a los clientes el acceso a su carga...

Se trata de la aplicación PBX con la que se puede entrar desde cualquier móvil como cliente y ver cómo se encuentra tu envío, dónde está y cuándo va a ser entregado. Pero también es útil para nuestros transportistas, pues por la *app* puede ver los encargos que tienen que hacer, e incluso conocer el tráfico de los camiones. Queremos tener los sistemas informáticos de última generación para poder ofrecer una operativa más eficiente.

Otra de las tecnologías que resulta también interesante es la que se está aplicando a los camiones, buscando fuentes de energía que no sea el diésel...

Camiones híbridos, a gas o eléctricos. Espero que haya soluciones en ese sentido. Tenemos alguno de gas, que además permiten una reducción de las emisiones de un 40 por ciento, pero ninguno eléctrico. Creo que en el futuro llegarán incluso los autopilotados, y confío en verlos. Todo lo que sea mejorar el medio ambiente bien vale un esfuerzo.



The Alliance, en los puertos de Barcelona y Valencia

The Alliance, formada por las navieras Hapag Lloyd, Ocean Network Express y Yang Ming, han limitado sus conexiones con los puertos españoles para 2019, a los de Valencia y Barcelona. Los dos puertos mantienen la escala en la conexión del Mediterráneo y Asia, pero pierden, en cambio, la ruta entre Europa y América del Norte, que era conectada con Tarragona y Algeciras, y que desaparecen en la red de esta alianza para el año 2019, aunque estaban en operación en 2018.

Certificado de sostenibilidad de la logística de Cheste

El Parque Logístico de la localidad de Cheste será el primer privado en España en tener un certificado de sostenibilidad. La empresa de ingeniería especializada en edificación logística e industrial, Aspor Facility, se encarga de los trabajos de evaluación del certificado de sostenibilidad verde, otorgado por la entidad independiente GBCe. El nuevo parque logístico, de más de 950.000 metros cuadrados, ha obtenido ya una precalificación en este sentido.

DHL Express abre un nuevo centro en Marbella

DHL Express ha abierto un nuevo centro en la localidad malagueña de Marbella, en el que ha invertido la cifra de 100.000 euros. Este nuevo punto de venta es el décimo que tiene a pie de calle. La apertura en Marbella se une a la reciente inauguración de otro punto realizada en Sevilla, reforzando así la apuesta por el crecimiento de su red en Andalucía. Con este nuevo establecimiento DHL Express facilita a los profesionales y pequeñas empresas el acercamiento de su negocio al cliente.

Contrato de Typsa en el Transporte de Perú

Typsa se ha adjudicado el contrato para el estudio del Plan Maestro de Transporte Masivo de las localidades de Lima y Callao (Perú) por más de 9 millones de euros. El consorcio liderado por la ingeniería Typsa llevará a cabo el estudio oportuno de la planificación de la red de metro, para optimizarla, y favorecer la intermodalidad con la red del autobús y del metrobús, además de la interconexión con la futura red de trenes de cercanías. El plan pretende mejorar la movilidad de las dos urbes.

Amazon, en la zona logística del puerto de Sevilla

Amazon va a ocupar una parcela de 35.000 metros cuadrados en la ZAL del puerto de Sevilla, tras el acuerdo del consejo de la Autoridad Portuaria de Sevilla, que ha aprobado la concesión administrativa de 35 años a Sevisur Logística, empresa gestora de la ZAL, para la construcción de un centro logístico de Amazon. La parcela que ocupará la empresa es de unos 35.324 metros cuadrados y en ella está prevista que se vaya a construir un edificio de más de 9.000 metros cuadrados.

LA ÚLTIMA MILLA DEMANDA VEHÍCULOS MÁS ECOLÓGICOS

El aumento de consumidores urbanos y las medidas que se están implantando en las ciudades contra la contaminación están obligando a los distribuidores a buscar soluciones más sostenibles

FELIPE ALONSO



La evolución del comercio electrónico, las compras a través de las páginas web ha obligado a un replanteamiento de la situación a la hora de las entregas, obligando a los servicios logísticos a ser, no sólo más eficaces, sino más rápidos. Pero esa situación se está complicando en las ciudades, dado que son más las urbes donde se están aplicando protocolos para combatir la contaminación que producen los vehículos que por sus calles discurren, de tal forma, como por ejemplo ha sido el reciente caso de Madrid, que no se permite la circulación en zonas de la llamada almendra central.

Un estudio realizado por la empresa de distribución y logística DHL indica que el crecimiento en las zonas urbanas está haciendo que la entrega en la llamada última milla sea cada vez más compleja, y que por ello va a ser de una inmediatez que tanto los comerciantes que venden sus productos por medios *online*, como las empresas de logística, se enfrente al desafío de encontrar soluciones, quizás con enfoques nuevos, y desarrollar una serie de estrategias específicas para conseguir que se pueda llevar a cabo un servicio eficaz.

Desde DHL se apunta, en su informe *Acortando la última milla*, que hay que reconfigurar el transporte urbano, aplicando una fórmula de entregas localizadas, contando con la evolución de las tecnologías, ya que así las empresas van a poder adaptar sus cadenas de suministro al cambio que se está produciendo en el mercado, y encontrar soluciones para ser mucho más rápidas en las entregas y más eficaces.

Y una de esas soluciones es, sin lugar a dudas, el empleo de formas de entregas que no sean perjudiciales con el medio ambiente, que sean mucho más ecológicas y sostenibles, y que no sufran situaciones de prohibición de su servicio en todas las zonas de las ciudades. Esa solución pasa por el uso de nuevos tipos de vehículos, movidos principalmente por energía eléctrica o de gas, aunque los principales fabricantes del sector industrial del automóvil están más por la primera posibilidad.

Basta con repasar las informaciones dadas por las principales empresas de logística para comprobar cómo se mueve el mercado, en el sentido de que en los últimos meses se han llevado a cabo reuniones y acuerdos entre las compañías de logística y los fabricantes de automóviles para conseguir vehículos que minimicen el impacto ambiental y mejorar la movilidad urbana en el reparto interior de las ciudades.

DHL recuerda que fue una de la primeras empresas de logística en llevar a cabo una prospección en el mercado eléctrico y de intentar llegar a acuerdos



El aumento de consumidores urbanos desafían a los comerciantes que venden 'online' y a las empresas logísticas a buscar soluciones en la última milla. ISTOCK



Eficacia y sobre todo rapidez es lo que demanda el comprador 'online'. ISTOCK

con el fabricante alemán Volkswagen, que no llegaron a buen puerto, por lo que se decidió acometer la fabricación de sus propios vehículos eléctricos. Posteriormente, llegó a un acuerdo con Ford para el desarrollo de un nuevo modelo.

El grupo DPD, al que pertenece la española Seur, ha anunciado que se ha llegado a un acuerdo con el fabricante Renault para el desarrollo de un nuevo tipo de vehículo autónomo de reparto, el Renault *EZ-Pro*, que está preparado para recibir cargas en un centro de clasificación de DPD Group, en las afueras de una ciudad, y viajar por su cuenta hasta un punto determinado que se ha marcado en su gps del centro de la urbe, donde le está esperando el repartidor. Naturalmente se mueve a través de pilas de energía eléctrica.

Otra compañía multinacional logística que ha firmado un acuerdo con un fabricante del sector de la automoción es UPS, que lo ha hecho con Thor



ISTOCK

Trucks que se encuentra en el desarrollo de un camión de reparto completamente eléctrico.

También Hermes ha suscrito un acuerdo con la división de furgonetas de Mercedes Benz, con el que la empresa *courier* va a incorporar a su flota en Alemania unas 1.500 furgonetas eléctricas de los modelos *Vito* y *Sprinter*, en el horizonte del año 2020.

Por su parte, Volvo se encuentra testando camiones de conducción automatizada, que se están probando en labores de recogida de residuos por parte de la empresa Renova; o camiones eléctricos de este mismo fabricante con la empresa alemana Faun.

En España también se están llevando a cabo algunos desarrollos en este sentido. La empresa tecnológica guipuzcoana Datik y el fabricante Irizar se encuentran en la última fase del proyecto de un camión propulsado a través de la electricidad.

A este tipo de vehículos se suman otros, como los que emplea, por ejemplo, Correos Express, triciclos y bicicletas eléctricas.

LA UE IMPULSA LA MOVILIDAD LIMPIA EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA

La Comisión Europea ha adoptado la decisión de desarrollar una estrategia a largo plazo para lograr en el horizonte de 2050 una contaminación neutra por el transporte por carretera y urbano

FELIPE ALONSO

El Consejo Europeo realizó una invitación a la Comisión de la UE de Transporte y a la del Medio Ambiente y Energía, en marzo de 2018, para que sus integrantes buscasen una estrategia para lograr una serie de soluciones que a la vez de hacer más amable la movilidad de los ciudadanos en Europa, fuese más respetuosa con el medio ambiente, sobre todo en el transporte por la carretera, tanto de mercancías como de personas.

Ambas comisiones han elaborado una estrategia de futuro que se basa en siete objetivos principales, que inciden en la búsqueda de energía alternativa para propulsar camiones y autobuses. Entre ellos, se incluyen la eficiencia energética; el despliegue de energías renovables; la movilidad limpia, segura y conectada; y unas infraestructuras interconectadas.

No obstante, desde la Unión Europea se afirma que es el transporte por la carretera el que va a desarrollar un papel fundamental en esa reducción de



emisión de contaminación al medio ambiente. En el caso de los vehículos de transporte de mercancías por carretera se apunta como objetivo principal que los fabricantes ofrezcan camiones de más bajas emisiones, y que puedan presentar al mercado la propulsión eléctrica, y cualquier otro tipo de energía diferente del dependiente del petróleo, para que sean más sostenibles.

También se transmite la comunicación de contar a medio y largo plazo con vehículos que sean híbridos o puramente eléctricos y enchufables, aunque para ello sea preciso dotar a las carreteras de medios técnicos, como por ejemplo de áreas donde se puedan enchufar esos tipos de vehículos.

Sobre los autocares, la Comisión Europea indica que es el transporte que antes va a poder adaptarse a la solución de motores eléctricos, híbridos, e incluso movidos a través de pilas de hidrógeno, proyecto este último que se está desarrollando por varios fabricantes, así como las células de combustible. Y de nuevo se aborda la problemática de la inexistencia actual de puntos de carga, indicando que se precisa una red de carga rápida.

Las previsiones de la UE es que, en el horizonte del año 2050, el 36 por ciento de los autobuses y autocares sean híbridos, y que el 21 por ciento se muevan propulsados por gas.

La comisaria de Transportes, Violeta Bulc, considera que la estrategia que se ha diseñado va a conseguir que “todos los transportes contribuyan a la descarbonización de nuestro sistema de movilidad. El objetivo es alcanzar un nivel neto de cero emisiones de aquí a 2050”. Para ello, Bulc indica que se tiene que realizar un enfoque sistemático con vehículos de emisiones bajas o nulas, y una “organización más eficiente del sistema de transporte”.

Porque el fin de los objetivos trazados por la Unión Europea es la de lograr que el transporte por carretera sea “limpio y sostenible”, ya que es el que va a jugar un papel esencial al combinarse en él la transición a tecnologías libres de emisiones de carbono y la digitalización, ya que es la forma de alcanzar la interoperabilidad de sistemas y el intercambio de datos entre operadores.

Pero para conseguir que todo pueda estar armonizado, es muy importante que se creen y mejoren las infraestructuras regionales enfocadas a fuentes de energía alternativa como las baterías, el gas y las pilas de hidrógeno.

Reducir el 30% las emisiones en carretera en 2030

Pero antes de que se puedan llevar a cabo los objetivos que ha trazado la estrategia de la Comisión, los países miembros de la UE ya han fijado un primer paso, y es el de reducir un 30 por ciento las emisiones de los



Reducir la emisión de CO2

■ 2050

Es el año en cuyo horizonte la Unión Europea quiere que todo el transporte por carretera, tanto de mercancías como de pasajeros, tenga emisión nula de CO2 a la atmósfera.

■ 36 por ciento

De los autobuses y autocares van a ser híbridos en esa fecha, y el 21 por ciento vehículos a gas. En cuanto a los autobuses urbanos, se prevé que toda la flota de los mismos será eléctrica.

■ Reducción de CO2 en fases

Desde Bruselas se ha trazado una hoja de ruta que no espera a la llegada del año 2050 para que se solucione el tema de reducir la emisión del CO2, sino que se ha fijado en el año 2030 la reducción de un 30 por ciento en la emisión de los camiones de gran tonelaje.

■ Los camiones nuevos

Deben contaminar ya un 15 por ciento menos en el año 2025 con respecto a lo que se emitía en los años 2018 y 2019.

■ Autobuses en 2022

Los autobuses y autocares, así como los vehículos de transporte de mercancías de tonelaje menor, furgonetas... Tienen que reducir sus emisiones al menos un 15 por ciento en ese año.

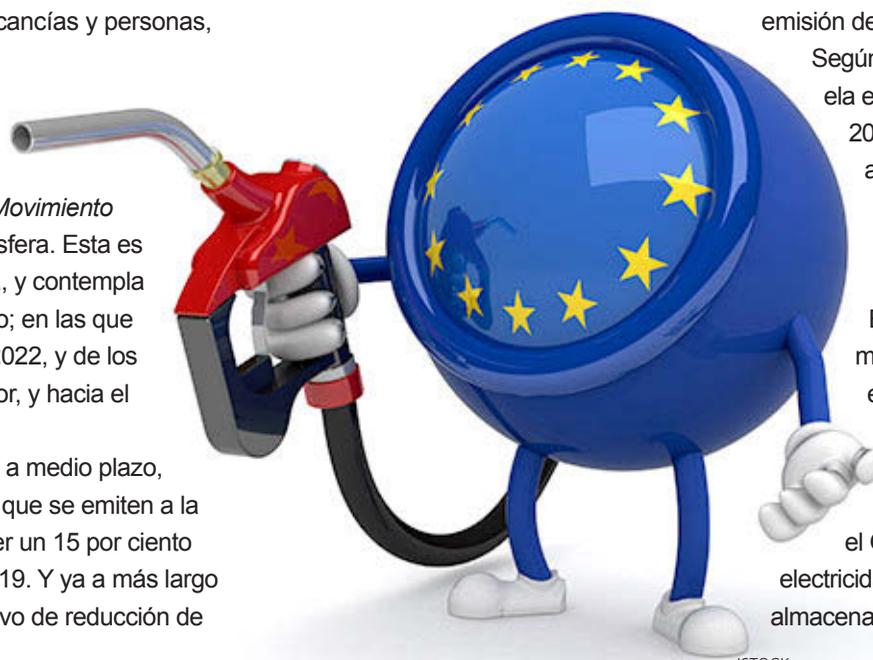


Camiones frente a un centro de distribución.
ISTOCK

vehículos que circulan por carretera, transporte de mercancías y personas, antes del año 2030.

Tras una serie de reuniones con representantes de los fabricantes de camiones y vehículos industriales, así como de autocares, la Comisión ha decidido que se incorpore en la última fase del programa *Europa en Movimiento* la propuesta de reducir las emisiones de CO₂ a la atmósfera. Esta es la vez que se aborda como norma por la Unión Europea, y contempla una serie de reducciones drásticas a medio y largo plazo; en las que se incluyen los autobuses y autocares, a partir del año 2022, y de los vehículos de transporte de mercancías de tonelaje menor, y hacia el año 2030 los vehículos pesados nuevos.

Para ello se ha diseñado un calendario, de forma que a medio plazo, para el año 2025, las emisiones contaminantes de CO₂ que se emiten a la atmósfera por parte de los camiones nuevos deberán ser un 15 por ciento inferiores a las que se produzcan en los años 2018 y 2019. Y ya a más largo plazo, en el horizonte ya indicado del año 2030, el objetivo de reducción de



emisión de gas tóxico deberá de ser un 30 por ciento menor que en 2019.

Según los cálculos que ha realizado Bruselas, esta decisión permite evitar la emisión de hasta 54 millones de toneladas de CO₂ entre 2020 y 2030, mientras que, por otro lado, también se asegura que esa actuación va a contribuir a un gran ahorro de combustible debido a que la fijación de objetivos de reducción de emisión alentará a todos los fabricantes a mejorar la eficiencia energética de sus vehículos.

Cada vehículo puede llegar a ahorrar, según las previsiones de Bruselas, unos 25.000 euros en cinco años por vehículo, a una media de 5.000 euros por año, en el caso de los transportes que aún estén empleando para su propulsión diésel.

La decisión ha sido bien acogida por el sector de la industria del transporte por carretera, aunque muestran sus dudas de que se puedan aplicar en tiempo energías alternativas como el GNC o el GNL, e incluso las pilas de hidrógeno y los acumuladores de la electricidad, dado que no hay en la actualidad una capacidad suficiente de almacenamiento de energía, y el peso y precio de las baterías es alto.

vueling

WE



ACUMULAR
AVIOS
DÍA A DÍA

Acumula Avios con **Vueling Club** cada vez que hagas una reserva.
¡Podrás cambiar tus Avios por descuentos en tus próximos vuelos!
Más información en **[vueling.com/vuelingclub](https://www.vueling.com/vuelingclub)**

vueling
CLUB

con



NUEVO ESCÁNER EN EL AEROPUERTO DE DENVER

La seguridad en los aeropuertos de todo el mundo es una máxima para las compañías que los explotan. Y en especial en Estados Unidos, desde el atentado de las Torres Gemelas el 11 de septiembre del año 2001, de ahí que se aplique nueva tecnología a ello

FELIPE ALONSO

Hay que mantener la seguridad en aeropuertos, con los diferentes dispositivos de control que cada país ha dispuesto, pero muchas son las quejas de los pasajeros, de los usuarios de las compañías aéreas por la aplicación de esas prácticas -que van desde arcos de seguridad, escáner en los que se utilizan rayos X, o cacheos por personal encargado de ello-. Pero la nueva tecnología está avanzando en la búsqueda de sistemas que sean más rápidos, más accesibles y que, a la vez, sean menos *peligrosos* para los viajeros, que irradien menos radiación, que a la larga puede ser perjudicial para la salud de aquellos que viajan con frecuencia y que debe pasar por esos aparatos existentes en numerosos aeropuertos, sobre todo en los existentes en Estados Unidos.



Nuevo escáner en pruebas en el aeropuerto de Denver (Estados Unidos). ISTOCK

Por ello, la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) de Estados Unidos ha comenzado a probar un nuevo escáner que genera mucha menos radiación que un teléfono móvil. Se trata de un sistema de detección que permite a los pasajeros posar con los brazos hacia abajo, en lugar de la postura de los brazos sobre la cabeza requerida por sistemas existentes.

Esta nueva generación de escáner ha sido introducida por la TSA, a prueba, en el aeropuerto de Denver, y va a dedicarse no sólo a la protección contra amenazas, sino que también va a facilitar la experiencia del viajero, ya que retrasará menos el paso por las zonas de seguridad antes de tomar un vuelo.

A esta primera experiencia con el nuevo sistema detector de Tecnología de Imagen Avanzada de Denver se van a ir sumando otras en diferentes aeropuertos de Estados Unidos, una vez que se vea que su uso es el requerido por la TSA.

Una primera conclusión tras el inicio de su uso hace unos meses es que el sistema es segundos más rápido que los escáneres de larga que se emplean en la actualidad para el paso de cada viajero.

El sistema puede tener hasta tres estaciones preparadas para el control de pasajeros que requieran que se les realice una revisión adicional, en lugar de solo una como ocurre ahora con los sistemas con los que está contando la TSA en los aeropuertos estadounidenses.

La aplicación de este nuevo sistema para la Tecnología de Imagen Avanzada se probará, en el aeropuerto de Denver, al menos durante el primer trimestre del año, para que la TSA pueda medir su efectividad desde su seguridad y eficiencia.

Si este sistema pasa la prueba, el aeropuerto de Denver va a ser uno de sus primeros usuarios, y además implementaría el nuevo modelo del escáner en todas las zonas de seguridad de paso hacia las zonas de embarque de los viajeros, lo que podría estar establecido para el año 2021.

Para esa misma fecha, si las pruebas son satisfactorias, la mayor parte de los aeropuertos del país llevarían a cabo la colocación de este nuevo tipo de escáner que sustituiría a los actuales.

Desde
el andén



Por **África Semprún**

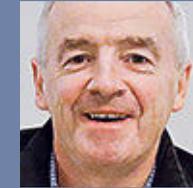


E. PRESS

Fallos y polémicas en el tren extremeño

Viajar en tren desde Madrid a Badajoz es toda una odisea: en el mejor de los casos -si se viaja en Talgo- se tarda cinco horas y veinte minutos en recorrer 369 kilómetros y algo más de seis horas si se viaja en uno convencional. Eso sí, siempre y cuando no haya una incidencia que deje la locomotora tirada en algún punto de la red. Por ejemplo, el 18 de noviembre de 2017 el talgo se quedó parado horas a la altura de Ciudad Real mientras que el pasado 23 de junio de 2018 una locomotora ardió en mitad de la vía. Ese mismo año, en el Puente del Pilar, hubo cuatro grandes incidencias, la más grave fue que el tren se quedó sin frenos. Y es que, más allá de que las averías son el pan de cada día porque los trenes son diésel y son muy antiguos al no estar electrificada la línea, uno de los grandes problemas del sistema ferroviario extremeño es que solo tiene una vía, por lo que cualquier incidente afecta a todos los trayectos, generando retrasos y bloqueos generalizados. A esto se suma el estado de la propia infraestructura y la inestabilidad en el trazado (fuertes inclinaciones, problemas con el balasto...), que obliga a los trenes a circular a 30 kilómetros por hora en algunas zonas. A su vez, tiene tramos -el 30 por ciento de la red- con traviesas de madera del siglo XIX (1886), que según Adif no son un problema ya que están en perfectas condiciones. El problema del sistema ferroviario extremeño viene de lejos y tiene sus raíces en el poco peso político que tiene la región en el Congreso de los Diputados y en la fuerte apuesta por el AVE, que ha llevado al Estado a minimizar la inversión en renovar y electrificar la red convencional. Así, en 2004, el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero prometió que la alta velocidad llegaría a Badajoz en 2010, año en el que no sólo estaba muy lejos de ser una realidad, sino en el que las obras se paralizaron ante la negativa de Portugal de seguir con el AVE hasta Lisboa. Ese mismo año se quitó el Talgo, que se volvió a poner en marzo de 2018. Desde entonces, las obras del AVE han ido despacio y se ha descartado totalmente la opción de electrificar la vía convencional, lo que implica que hasta que no haya, la región, con apenas un millón de habitantes, no tendrá una red moderna. En este punto, algunas voces apuntan a que no compensa renovar la línea convencional por su trazado por lo que es mejor aprovechar y hacer una nueva en condiciones.

EL PERSONAJE



Michael O'Leary
Consejero delegado de Ryanair

Los sindicatos de Ryanair vuelven a denunciar presiones por parte de la compañía para que los tripulantes de cabina no secunden la huelga convocada para la primera quincena enero. Así, USO asegura que Darrell Hugues, director de RRHH y Operaciones de Ryanair, amenazó a los TCP del aeropuerto de Tenerife Sur con el cierre de esta base y la de Las Palmas si no se llega a un acuerdo antes del 18 de enero. Esta reunión se produjo al mismo tiempo que otros representantes de la compañía negociaban USO y SITCPLA en Barajas los servicios mínimos de las huelgas de enero. Paralelamente, parece que las presiones de los trabajadores están surtiendo efecto y puede que lleguen a un acuerdo en breve.

LA CIFRA

22

Son las locomotoras que va a comprar Adif Alta Velocidad

Adif Alta Velocidad ha licitado el contrato de compra y mantenimiento de 22 locomotoras de ancho estándar, que se utilizarán para explorar líneas, realizar labores de rescate, apoyar los trabajos de mantenimiento y como quitanieves. El contrato tiene un presupuesto de 167,8 millones y un plazo de ejecución de 11 años.

EL 'RETUITEO'

@fomentogob

Este Gobierno impulsa la #Agenda2030. Apostamos por unas infraestructuras seguras, sostenibles y de calidad que garanticen la vertebración territorial, la cohesión social y la igualdad de oportunidades.



PHILIPPE SCALABRINI

PRESIDENTE DE VISTAJET EN EUROPA

FELIPE ALONSO

VistaJet es una compañía global de aviación privada, fundada en el año 2004, y que se ha consolidado como una de las cinco empresas unicornio más importante de Europa, con una valoración de 2.500 millones de euros. Y que a juicio de su presidente para Europa ha revolucionado la industria con una nueva forma de volar, porque los clientes tienen acceso a toda una flota sin pagar más que por las horas de vuelo que necesitan, y tienen a su disposición el servicio que precisen a la carta. “Tras 14 años de inversiones y desarrollo, somos una de las compañías más integradas en la tecnología dentro del sector de la aviación privada”, destaca Scalabrini.

¿Qué les diferencia de las otras compañías de aviación privada?

Ofrecemos soluciones adecuadas a cada cliente, con una disponibilidad garantizada las 24 horas del día durante todo el año. Se puede decir que somos una compañía global, y como tal nacimos el año 2004, buscando presentar a los clientes un servicio más próximo, más actual y sencillo. Somos una compañía que ofrece una oferta total, tanto en tierra como en cabina, y esa es otra diferencia.

¿Qué tipo de servicios de vuelo ofrecen?

Damos a cada cliente lo que necesite. Por ejemplo el servicio *VistaJet Program* es un plan de alquiler por horas de vuelo que se personaliza en función de lo que requiera cada empresa o persona. Cuenta con un acceso garantizado a toda la flota en cualquier momento y en cualquier parte del mundo donde operamos. Y estamos en más del 96 por ciento de los países.

¿Y en cabina?

Aportamos elementos diferenciales en el avión, desde la comida hasta el entretenimiento. Se trata, como ya he dicho, de ofrecer al cliente lo que quiere en su vuelo, lo que necesite para hacer su viaje satisfactorio. Incluso hay un programa específico para si se vuela en familia, con niños, para el que se ha diseñado una serie de actividades en el llamado *Programa Aventura en el Cielo*. Se trata, fundamentalmente, de hacer el viaje más cómodo.

“Hemos añadido sencillez a la aviación privada”