

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

RENFE PREVÉ CREAR UN NEGOCIO DE 1.700 MILLONES CON SU PLATAFORMA DE MOVILIDAD

Invertirá 47 millones en una 'app' para atraer viajeros al tren y vender productos de terceros



AÉREO

**LAS AEROLÍNEAS
PREVÉN REMONTAR
EL VUELO EN ENERO**



Transporte y Movilidad

elEconomista.es



Actualidad | P06

Renfe prevé generar un negocio de 1.700 millones con su nueva 'app'

El operador invertirá 47 millones en el desarrollo de una plataforma con la que impulsará el uso del transporte colectivo y atraerá 1,8 millones de nuevos viajes al tren.



Ferrovioario | P23

Adif protege 15.000 kilómetros de vía del invierno.

El ente gestor de las infraestructuras ferroviarias ha diseñado su plan invernal con el fin de actuar contra la climatología invernal.

Logística | P32

Los españoles se decantan por Correos para enviar sus paquetes

Dos de cada tres residentes en España prefieren utilizar Correos y Correos Express para el envíos postales y de paquetes.

Entrevista | P20

Carolina Sánchez Fernández, vicepresidente de Direbus

"Pedimos apoyo ante la ausencia total de actividad porque nuestro sector está herido de muerte".



Marítimo y Portuario | P10

La mercancía en tránsito mejora el cierre del 2020 en los puertos españoles

El tráfico de mercancías en los puertos mejora a finales de año, con lo que se espera que al cierre del ejercicio la caída sea menor del 10 %



Aéreo | P14

Las aerolíneas preven remontar el vuelo en España durante enero

Las cifras de asientos en vuelos internacionales que mantiene Turespaña indican que se ve una mejora en usuarios a partir de enero.

Edita: Editorial Ecoprensa S.A.

Presidente Editor: Gregorio Peña 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



Los test antígenos y las vacunas dan confianza al transporte de pasajeros de cara a 2021

El anuncio de que a medio plazo van a llegar las esperadas vacunas para combatir la crisis sanitaria producida por el coronavirus, así como la implantación de los test antígenos, mucho más rápidos que los PCR, parece que han devuelto la confianza a transporte en general, y al aéreo en particular.

Está claro que los primeros meses del 2021 van a seguir siendo duros, de condiciones adversas porque aún no se aplicarán en todos los lugares las pruebas precisas para que los usuarios de los transportes vuelvan a tener confianza en los mismos y vuelvan a viajar con una seguridad superior a la que ahora se les ofrece, que es bastante amplia. Pero desconfiar es humano.

Hablamos, sobre todo, de la importancia que tiene la aplicación de una serie de medidas rápidas que garanticen la seguridad en los transportes, y en especial en el aéreo, que es uno, si no el principal, que ha recibido un mayor impacto por la pandemia. No hay más que ver las cifras que, mes a mes, ofrece Aena, sobre todo desde marzo, y el estado de alarma, para apreciar la brutal caída que ha sufrido la red aeroportuaria española, y las líneas aéreas que operan en el país, tanto nacionales como internacionales. Hay meses que varias de ellas han dejado de volar, y una tónica general ha sido una reducción de oferta, con aviones varados en tierra. No obstante, esa llamada a la esperanza, a la confianza, desde los diferentes ámbitos del sector, parece que ha tenido su respuesta positiva. Desde Turespaña se ofrece una previsión de los asientos en vuelos internacionales que se prevén conectan los diferentes países con los aeropuertos españoles. Hay que recordar que el verano ha sido "funesto", dada la desaparición masiva del turismo, y que los rebotes y los confinamientos perimetrales de poblaciones y comunidades, así como el cierre de fronteras de algunos países han contribuido a que esa situación fuese a más.

■
Los principales mercados
emisores de vuelos
internacionales hacia
España recuperan su
confianza para 2021
■

Desde los principales mercados emisores se vislumbra una importante mejora. Sin ir más lejos, el más importante de todos ellos, el Reino Unido ha sido superando trabas, y si en noviembre desde Turespaña se anunciaba que se había registrado una caída del 72,5% de los asientos en vuelos previstos, para enero el descenso se sitúa en tan sólo el 15,1%. Mejor es el caso de Francia, que se ha recuperado desde el 78,4% de pérdida de capacidad al 8,1% de caída. Alemania recupera más de la mitad de su descenso, pasando del 79,5% al 35,6%. Mucho más curioso es el caso de Austria que desde un 90,8 % negativo, presenta para enero unas credenciales positivas del 11,2%. Y en la misma línea está China, del 87,5% de caída, al aumento positivo del 15,8%.

Este año "especial" acaba con la confianza en que se inicie una leve recuperación, pues volver a cifras del pasado será cosa de un futuro más lejano.



El tren de hidrógeno de Talgo se llamará Vittal-One y entrará en pruebas en 2021, para estar listo en el año 2023

El tren de hidrógeno de Talgo se va a llamar Vittal-One, en referencia al lugar que ocupa el hidrógeno en la tabla periódica. Con él se aborda una tecnología alternativa libre de emisiones para líneas no electrificadas, donde circulan trenes diésel. La tecnología de hidrógeno se presenta como respuesta lógica a las necesidades de transporte pesado.

eE

11

Estadística del Transporte público de viajeros

El Instituto Nacional de Estadística publica el comportamiento en octubre de los transportes públicos de viajeros urbanos e interurbanos.

13

Matriculaciones de camiones y furgonetas en noviembre

Anfac anuncia las ventas y matriculaciones de los vehículos ligeros, semipesados y pesados, del transporte de mercancías, en el mes de noviembre.



07

Movimiento de mercancías en los puertos españoles

Estadística del tráfico registrado en los 46 puertos de interés general dependientes del ente Puertos del Estado durante el mes de noviembre y el acumulado anual.

08

Tráfico en los aeropuertos españoles en el año 2020

Aena publica los datos de tráfico en los aeropuertos españoles durante el mes de diciembre y el acumulado de todo el año 2020, y su comparación con el 2019.

09

IAG publica los datos de operaciones de diciembre

La sociedad IAG, formada por Iberia, British Airways, Vueling y Aer Lingus, publica el comportamiento del tráfico registrado en el mes de enero y el acumulado anual.

17

Evolución del tráfico de las compañías de bajo coste

Datos del cierre del mes de noviembre del tráfico de las compañías aéreas de bajo coste en España, y del acumulado anual. Así como su comparación con las aerolíneas de red.

01

Ajustes de tarifas de transportes para el 2021

Tradicionalmente el día 1 de enero suelen entrar en vigor nuevas tarifas en los diferentes servicios que se ofrecen en el sector del transporte, urbano e interurbano.



diciembre

Renfe prevé crear un negocio de 1.700 millones con su plataforma

El operador invertirá 47 millones en el desarrollo de una app de movilidad con la que impulsará el uso del transporte colectivo y atraerá 1,8 millones de viajes al tren en cinco años. Venderá productos de terceros, desde viajes en taxi hasta billetes de avión o barco.

África Semprún / Felipe Alonso. Fotos: iStock



Un tren de alta velocidad de Renfe.

¿Qué servicios ofrecerá Renfe as a Service (RaaS)?

Servicios

- ↳ Establecer la ruta más óptima puerta a puerta
- ↳ Comprar billetes o reservar
- ↳ Pago online
- ↳ Atención al cliente

Objetivo: estar presente en 26 ciudades españolas en 2022

Medio de transporte



FERROVIARIO

- ↳ Media y Larga Distancia
- ↳ Cercanías
- ↳ Alta Velocidad
- ↳ Metro



CARRETERA

- ↳ Taxi
- ↳ VTC
- ↳ Media distancia
- ↳ Autobuses interurbanos
- ↳ Autobuses urbanos
- ↳ Casharing
- ↳ Motosharing
- ↳ Bici-compartida
- ↳ Patinantes



AIRE



OCIO

↳ Aviones

↳ Hoteles

↳ Restaurantes

Empresas que buscan integrar en la plataforma

eDreams Agencias de viaje online (Booking, Airbnb, eDreams, Rumbo, Expedia...)

Telefónica Empresas de telecomunicaciones (Vodafone, Orange, Telefónica)

renfe Operadores de movilidad (Renfe, Air France, Flixbus, Emov, Cabify, EMT, Metro, SNCF, British Airways, Lime, Uber, Balearia, FGC)

Apple Proveedores de tecnología (Sabre, Microsoft, Apple, Amadeus, Google)

PayPal Sistemas de pago online (Apple Pay, Santander, PayPal, American Express, BBVA, Mastercard)

Fuente: Renfe.

elEconomista

El Plan Estratégico de Renfe pivota sobre tres pilares: Avlo, la internacionalización y la implantación de *Renfe as a Service (RaaS)*. El coronavirus y la crisis han obligado al operador a guardar en un cajón el AVE de bajo coste, por lo que está concentrando sus esfuerzos en que la plataforma de movilidad *RaaS* sea una realidad en 29 ciudades españolas en dos años, y en reactivar la expansión internacional. *RaaS* es, así, la gran apuesta de Renfe para atraer más viajeros al tren, promover el uso del transporte público, generar nuevos ingresos con los que compensar la caída por la entrada de la competencia y la pandemia y convertirse en una especie de *marketplace* de movilidad que le permita gestionar cientos de millones de euros al año y llevarse una comisión. "Perseguimos que se viaje más en tren y si es en los nuestros, mejor, por lo que haremos todo lo posible. La competencia no es una mala noticia, es un acicate para mejorar", asegura Manel Villalante, director de estrategia y desarrollo de Renfe. El operador invertirá 47 millones (IVA incluido) en desarrollar y escalar *RaaS*.

El objetivo es crear una plataforma de servicios de movilidad puerta a puerta con una amplia oferta de proveedores de servicios integrados y multimodales que permita a Renfe adaptarse a las necesidades de los clientes. "Es una plataforma abierta, inclusiva e integrada de la que podrán formar parte todos los operadores. Estamos hablando con todo el mundo y tejiendo las complicidades que permitan escalar

el servicio de puerta a puerta. Es un *win-win*, es bueno para todos y no es incompatible con que tengan su propia plataforma. El objetivo es ofrecer lo más cómodo y simple", señala Villalante. En este punto, el alto directivo no sólo abre la puerta de *RaaS* al taxi, el metro, el patinete, el autobús, el *carsharing*, las bicis o las VTC (Uber o Cabify), si no que también aspira a incluir los servicios de su futura competencia y la venta de billetes de avión, vía alianza con aerolíneas o agencias de viaje, de ferry y hasta de cruceros. En esta línea, el plan contempla incluir alojamientos, por lo que también negociará con plataformas como Airbnb o Booking. "No es un sistema para Renfe, que será un cliente más. Está abierto a todos los operadores vinculados al viaje. Si la competencia, Rielsfera (SNCF) e Ilsa quieren, pueden entrar", asegura el directivo.

"En una primera fase se va a dar prioridad al transporte terrestre y a los viajes multimodales, pero el objetivo es que el usuario pueda contratar un viaje de Madrid a Baleares en AVE y barco pasando por Valencia, o que pueda comprar un billete de avión. Es más fácil escalar con los vuelos domésticos ya que a nivel internacional necesitaríamos acuerdos en el país de destino para garantizar el servicio puerta a puerta. El objetivo es que la *app* resuelva el viaje, sea cual sea", explica Villalante.

Uno de los pilares de esta plataforma de movilidad integrada es que permitirá adquirir los títulos de

Renfe cerrará el año con fuertes pérdidas por la caída de viajeros

Renfe va a cerrar este año tan atípico para el transporte en general, con una caída superior a los 382 millones de euros, cantidad conocida a finales de octubre. Lo que supone prácticamente el doble de los 200 millones que desde la empresa se consideraban que se iban a perder en este ejercicio. La pandemia primero, el estado de alarma, y los rebrotes a partir del verano y los cierres de regiones y poblaciones, han afectado al movimiento de los diferentes trenes que opera Renfe, sobre todo a los de largo recorrido y a la alta velocidad.

Con ello, y ante un cierre de ejercicio peor de lo que se esperaba, la compañía pública estima que no se puede hablar de una recuperación de tráfico y de los ingresos hasta finales del año 2023. Esa recuperación, debe ir avanzando a par tir del próximo año, para lograr llegar a niveles anteriores a la pandemia en el inicio del año 2024.

El operador ferroviario ha ajustado su plan estratégico, así como la previsión de pasajeros, e incluso reduce un 11% el objetivo de ingresos hasta 2024. Y busca lograr ahorros y otras formas alternativas de obtener ingresos, no sólo por la pandemia, sino por la competencia con la liberalización del transporte de pasajeros

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

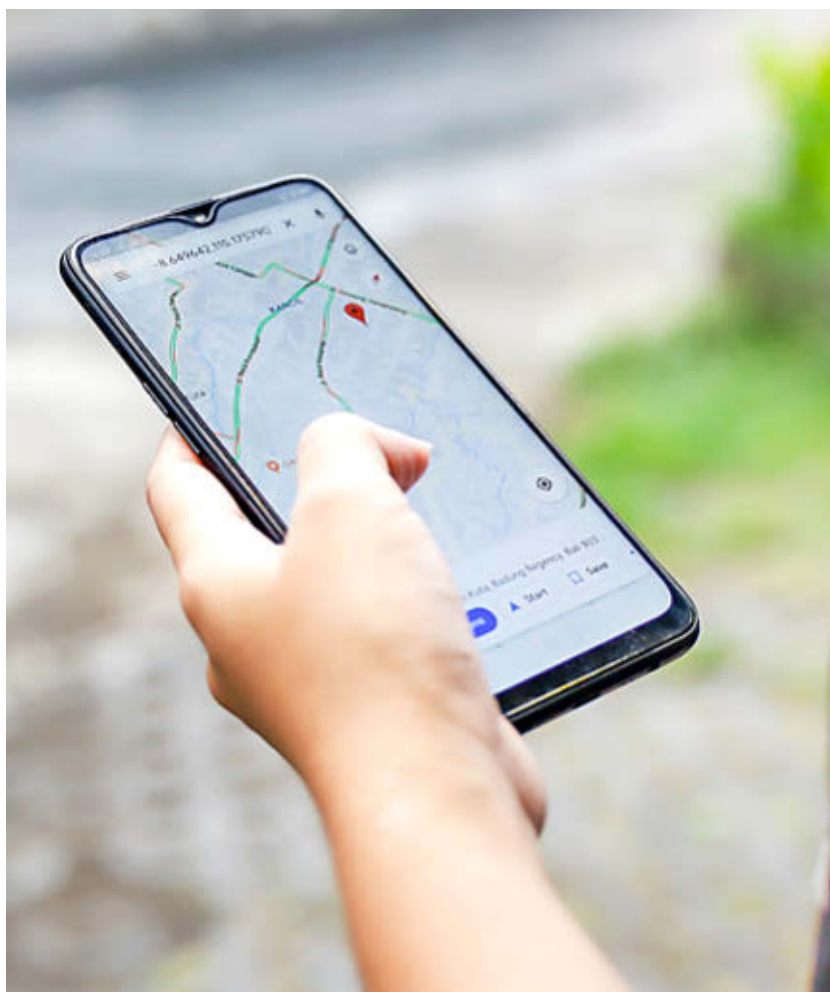
transporte y comprar cualquier servicio de se encuentre a la venta (billetes de avión, de barco, habitaciones de hotel, *carsharing*...), lo que implica que *RaaS* gestionará las venta y repartirá los ingresos entre los proveedores. “*RaaS* permitirá al usuario planificar, contratar, pagar y hasta modificar el viaje... Todas empresas que estén presentes mantendrán su imagen de marca y luego la plataforma distribuye el dinero”, asegura el directivo que, a su vez, reconoce que es un “proyecto muy ambicioso” que necesitará cinco años de trabajo (ya llevan dos).

Puesto que *RaaS* busca ser un marketplace de comercialización de servicios de movilidad y planificación de rutas, incluyendo hoteles, las fuentes de ingreso del proyecto son de dos tipos: la venta de servicios multimodales y *ancillaries* y la generación de nueva demanda para Renfe. El operador que preside Isaias Táboas prevé que la facturación acumulada del primero (venta de servicios de terceros) en los primeros cinco años oscile entre los 500 y los 1.700 millones en función de la penetración de la plataforma y los operadores que se sumen. Gestionar estas ventas supondrá para Renfe unos ingresos netos estimados de entre los 22,5 y los 74,3 millones de euros. Por su parte, la nueva demanda generada (prevé atraer un mínimo de 650.000 nuevos clientes y 1,8

El objetivo es que esté operativa en 29 ciudades españolas en dos años para dar el salto al exterior

millones viajes) se traducirá en una facturación de entre 67 y 82,5 millones en cinco años, lo que supone unos ingresos netos de entre 24 y 30 millones. Esta nueva demanda corresponde a la venta de billetes combinados con multimodalidades o derivados de nuevos clientes que no hubiesen vendido sin la existencia de *RaaS*. En total, la introducción de la plataforma incrementará los ingresos netos de Renfe entre los 46,5 y los 104 millones en el acumulado de los próximos 5 años”, explica la compañía.

El operador ferroviario lanzó la semana pasada la licitación para conseguir un socio tecnológico y experto en marketing que le ayude a desarrollar la plataforma, ponerla en funcionamiento, comercializarla y escalarla a nivel nacional e internacionales. Renfe destinará hasta 39,4 millones en el proyecto (cifra sin IVA), de los que 21 son fijos para tecnología y 18 variables en función de los acuerdos que se consigan y las ciudades a las que se llegue. El objetivo es que la plataforma esté operativa en 19 ciudades a finales del año 2021 y que llegue a 29 ciudades españolas en 2022 con todos los servicios operativos. A partir de ahí se seguirán integrando operadores y ofertas y se buscará dar el salto inter-



Un móvil con una aplicación de mapas abierta.

nacional. Entre los socios que buscan se encuentran las *telecos*, los bancos y plataformas de pago como PayPal que permitan realizar el cobro de los servicios a través de *RaaS*.

El objetivo es que la tecnología sea lo más abierta posible para dar a entrada a todo el mundo. También debe tener la capacidad de aprender las preferencias del pasajero y ofrecerle directamente una propuesta adaptada. *RaaS* se basa en tres variables: tiempo, coste económico e impacto en emisiones de CO2. En la prueba piloto, el operador se ha dado cuenta de que muchas veces la opción más barata no es la más sostenible ni rápida por lo que el itinerario se realizará en base a las preferencias del viajero, aunque en cada caso se tratará de priorizar la sostenibilidad en el viaje. “El ciudadano es el que debe escoger en función de la oferta y el trayecto”, señala Villalante. Renfe ya ha realizado una prueba piloto con Cabify, la EMT y Metro, Carhoo, Saba y el AVE en el corredor entre Madrid y Barcelona de 500 días que ha sido un éxito y ha servido para conocer al cliente y las oportunidades de comercialización. No se amplió el periodo de prueba, que se hizo con sistema basado en códigos QR, por el Covid.

Puertos

Indra se adjudica la plataforma tecnológica Simple de Puertos del Estado



Puertos del Estado ha adjudicado oficialmente el desarrollo de la plataforma tecnológica SIMPLE (Simplification of Processes for a Logistic Enhancement) a la UTE formada por Indra y su compañía Minsait, MINDTRade Platform. El proyecto desarrollará e implantará la plataforma logística española que integrará toda la información de la actividad del transporte de mercancías y la logística en España. El organismo portuario ha señalado que el importe de la

adjudicación, sin IVA, ha sido de 2,6 millones de euros y el plazo de ejecución es de 30 meses. La solución que se desarrollará está basada en la de ventanillas únicas, *cargo community systems* y plataformas logísticas de la línea de oferta Mova Traffic de Indra para el sector de puertos y logística, que facilitará una gestión integral y óptima del transporte sincromodal de mercancías. Estas soluciones permiten mejorar los procesos operativos.

Ferroviario

Adif licita diez almacenes en la terminal de Madrid Abroñigal



El ente gestor de infraestructuras, Adif, licita diez almacenes en la terminal de Madrid Abroñigal para la distribución urbana. Está previsto destinar estos espacios a actividades asociadas al transporte y almacenaje de mercancías, distribución capilar o movilidad sostenible. El contrato ofertado por Adif tendrá una duración de 38 meses y contará con un importe mínimo global de 789.264 euros. Los diez almacenes cuentan con una superficie total de 4.782

metros cuadrados. En concreto, la superficie de cada uno de ellos oscila entre los 477 y los 499 metros cuadrados. De esta manera, el arrendamiento de cada uno de los inmuebles ofertados partirá de una renta mínima de 78.926 euros para dicho periodo, lo que supone un importe de 26.308 euros al año por cada uno. Durante el pasado año 2019, en la terminal de Madrid Abroñigal se trataron un total de 3.774 trenes.

Alta Velocidad

BEI financia con 890 millones la línea Ave entre Madrid y Extremadura



El Banco Europeo de Inversiones (BEI) proporcionará 890 millones de euros a Adif Alta Velocidad para financiar la línea ferroviaria de alta velocidad que conecta Madrid con Extremadura, contribuyendo a la finalización del Corredor Atlántico Europeo y a mejorar significativamente la conexión entre España y Portugal. El proyecto cuenta con el apoyo de Fondo Europeo de Desarrollo Regional y de ayudas a la Red Transeuropea del Transporte (RTE-T).

El BEI y Adif Alta Velocidad han firmado un acuerdo de préstamo de 300 millones de euros, que constituye el primer tramo del total de 890 millones de euros que el BEI destinará al desarrollo de este proyecto. La nueva línea de alta velocidad será para tráfico mixto (pasajeros y mercancías), reducirá significativamente el tiempo de viaje entre la capital española y Extremadura, y mejorará considerablemente la conexión entre España y Portugal.

Puertos

La primera edición del fondo Puertos 4.0 recibe 474 proyectos e ideas



El fondo de innovación Puertos 4.0 ha completado la fase de recepción de candidaturas de su primera edición reuniendo más de 474 proyectos e ideas de base tecnológica para la transformación del sector logístico-portuario español. Del total de las iniciativas presentadas, 320 corresponden a proyectos en fase pre-comercial y comercial y 154 a ideas. El programa inicia ahora su proceso de evaluación y selección de las candidaturas presentadas, cuyos

resultados se publicarán a finales del mes de enero de 2021. Tras el cierre de esta primera convocatoria, se convocarán nuevos procesos de captación de proyectos e ideas dentro del marco del mismo programa. Los proyectos presentados desarrollan optimizaciones y mejoras para todo el ecosistema logístico-portuario nacional a través de tecnologías como la inteligencia artificial, la robotización, el *blockchain*, la automatización de procesos, etc.

La mercancía en tránsito mejora el cierre de 2020

El tráfico en los puertos españoles en el mes de octubre permite prever un cierre de menor caída del año 2020

Felipe Alonso. Fotos: iStock



El tráfico de mercancías en contenedores supone más del 70% del total.

El movimiento registrado en los 46 puertos españoles de interés general del Estado, dependientes de las 28 Autoridades Portuarias, encargadas de su control, ha mejorado en el mes de octubre, con un tráfico de 45,9 millones de toneladas y una caída del 5,5% frente a los 48,6 millones del mismo mes del año anterior. Este décimo mes del año presenta un mejor resultado respecto a septiembre, cuando se operaron 43,4 millones de toneladas, con un descenso del 6,9%. Ese comportamiento hace que se pueda prever un mejor cierre del 2020, sobre todo gracias a las mercancías en tránsito que continúan recuperando terreno, mes a mes, y que en octubre han crecido un 12,5%, con 14,6 millones de toneladas, y un acumulado anual próximo a los 128 millones de toneladas, con una caída en los diez primeros meses del año, de tan sólo un 2,4%.

En total, el acumulado anual hasta octubre, supera los 428,5 millones de toneladas de mercancías, un

10,1% menos que en el mismo periodo del año pasado, cuando se alcanzaron los 476,8 millones de toneladas. Y todo parece indicar, según Puertos del Estado, que el cierre anual va a estar en ese entorno del 10% de caída.

La pandemia está afectando a todos los puertos de forma muy diferentes, ya que depende del tipo de mercancías que se gestionen en los mismos, pero en los 46 se mantienen caídas generalizadas. Los graneles y la mercancía general se sitúa en los diez primeros meses del año en 420,2 millones de toneladas, un 9,84% menos que los 466,1 millones del mismo periodo del año anterior. A ello se suman las otras mercancías, que incluyen pesca, avituallamiento y tráfico interior, que con 8,3 millones de toneladas, contempla una caída del 21,46%.

Como es habitual, la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras es quien más mercancía manipula, con un total de 89,90 millones de toneladas (-2,74%);

seguida de Valencia, con 66,04 millones (-3,48%); Barcelona, 47,69 millones (-17,15%); Cartagena, 27,78 millones (-3,76%); Huelva, 25,95 millones (-10,66%); y, Bilbao, 25,62 millones (-13,95%)

La mercancía general, que representa el 49,5% del total, ha cerrado con 214,4 millones de toneladas, que frente a los 231,4 millones del año anterior, supone un descenso del 7,35%. La pérdida de 17 millones de toneladas viene propiciada por el descenso del tráfico de productos como automóviles y sus piezas, conservas, madera, productos metalúrgicos y siderúrgicos, aunque se ha registrado un crecimiento en abonos naturales, aceites y cereales.

Valencia es el puerto que más mercancía de este tipo ha manipulado hasta octubre, 62,01 millones de toneladas (-2,79%); seguido de la Bahía de Algeciras, con 61,90 millones (+0,47%). Barcelona ocupa la tercera plaza, 32,9 millones (-15,2%); a continuación, está el puerto de Las Palmas con 12,54 millones (-4,76%) y Bilbao, 7,06 millones (-15,88%). Las mayores caídas las experimentan Motril, con 260.687 toneladas (-60,79%); Málaga, con 854.456 toneladas (-47,52%); y, Avilés, 45,42 millones.

En cuanto al tráfico de graneles, destaca el movimiento de los líquidos, con 141,92 millones de tone-

La mercancía general y la que se encuentra en tránsito apoyan la mejora de los puertos españoles

ladas (-10,23%) que suaviza su descenso gracias a un mayor trasiego de gas natural y de biocombustibles. Las Autoridades que más trabajaron este tipo de mercancía fueron las de la Bahía de Algeciras, 24,42 millones de toneladas (-5,92%); Cartagena, con 21,43 millones (-2,71%); Huelva, 20,61 millones (-11,06%); Bilbao, 15,30 millones (-11,60%); y, Tarragona, 15,03 millones (-16,87%). Las mayores caídas se registran en los puertos de Baleares, 864.084 toneladas (-40,06%); y, Santander, con 174.641 toneladas (-35,98%).

Los graneles sólidos sufren un mayor retroceso, de hasta un 16,59%, al registrar en estos diez meses un total de 63,89 millones de toneladas. Aquí es Gijón quien más tráfico ha registrado, con 11,33 millones de toneladas (-10,28%); seguido de Castellón, 5,59 toneladas (-7,14%); Ferrol-San Cibrao, 5,49 millones (-23,45%); Tarragona, 5,31 millones (-34,82%); y, Cartagena, 5,27 millones (-5,82%). Las mayores caídas las sufren los puertos de Baleares, que cierran los diez primeros meses con unas 415.126 toneladas (-60,94%); y, la Bahía de Algeciras, con 376.811 toneladas (-53,09%)

Tráfico en puertos españoles hasta octubre

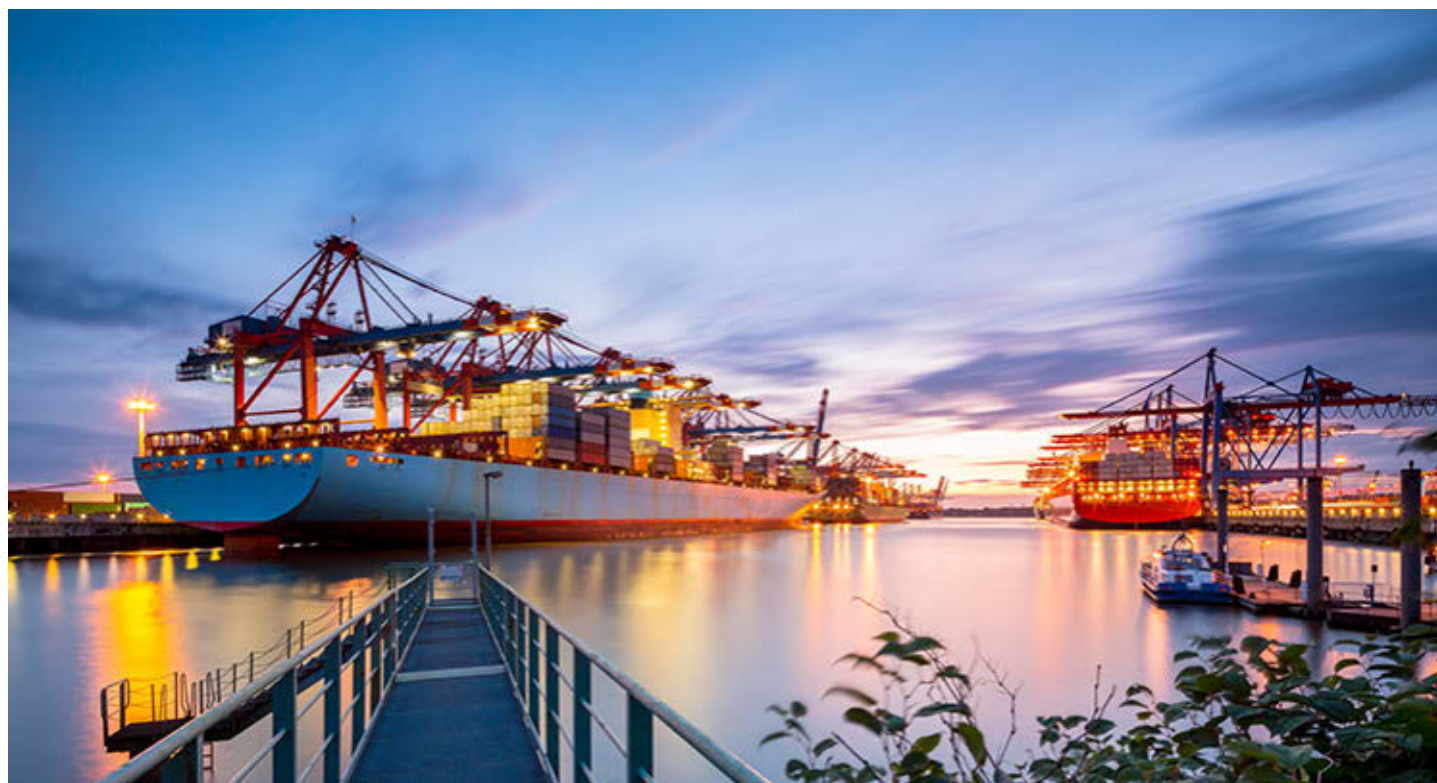
Datos en toneladas

PUERTO	2019	2020	VAR. (%)
CORUÑA	11.224.238	8.902.809	-20,68
ALICANTE	2.439.158	2.264.659	-7,15
ALMERIA	4.830.714	3.856.204	-20,17
AVILÉS	4.353.701	3.408.961	-21,70
BAHÍA DE ALGECIRAS	92.333.561	89.803.306	-2,74
BAHÍA DE CÁDIZ	3.654.675	3.620.698	-0,93
BALEARES	14.679.483	10.408.960	-29,09
BARCELONA	57.573.509	47.698.758	-17,15
BILBAO	29.775.795	25.620.818	-13,95
CARTAGE	28.872.832	27.785.947	-3,76
CASTELLÓN	17.505.451	15.732.110	-10,13
CEUTA	2.122.497	1.575.905	-25,75
FERROL - S.CIBRAO	9.640.858	8.472.423	-12,12
GIJÓN	15.008.319	13.399.891	-10,72
HUELVA	29.055.556	25.959.592	-10,66
LAS PALMAS	22.263.945	21.461.017	-3,61
MÁLAGA	3.000.242	2.251.611	-24,95
MARÍN Y RIA PONTEVEDRA	2.076.433	1.792.377	-13,68
MELILLA	727.270	517.532	-28,84
MOTRIL	2.285.072	1.886.626	-17,44
PASAIA	2.640.165	2.363.926	-10,46
ST. CRUZ DE TENERIFE	10.592.426	9.297.766	-12,22
SANTANDER	5.520.552	4.718.246	-14,53
SEVILLA	3.645.541	3.438.252	-5,69
TARRAGONA	27.756.626	21.738.782	-21,68
VALENCIA	68.424.341	66.042.325	-3,48
VIGO	3.668.069	3.592.287	-2,07
VILLAGARCIA	1.090.413	981.820	-9,96
TOTAL	476.761.442	428.593.606	-10,10

Fuente: Puertos del Estado y elaboración propia.

elEconomista

La mercancía en tránsito, es decir las que utilizan los puertos españoles como miembros de un cadena que tiene de destino final otros países o bien otros continentes, y que convierte a España, según Puertos del Estado, en la principal plataforma logística del sur de Europa y en el enlace preferido para el tráfico de mercancías entre Europa y Asia/América y África, es la que, como ya se ha indicado, sigue ganando protagonismo, ya que una de cada cuatro toneladas que pasaron por algún puerto del país, unos 127,97 millones de toneladas lo fueron, con un descenso del 2,43%. Aquí, tres de los cuatro principales Autoridades han crecido en sus registros hasta octubre. La Bahía de Algeciras es quien más mercancía ha manipulado de este tipo, con 62,27 millones de toneladas (+0,07%); Valencia, 32,12 millones



La mercancía en tránsito mejora las previsiones de cierre del 2020.

(3,06 %); y Las Palmas, 9,93 millones (+8,26%); mientras que Barcelona movió 15,16 millones, pero sufrió una caída del 21,90%.

El tráfico *Ro-Ro*, es decir las mercancías que se mueven en los puertos a través de vehículos industriales que eligen el transporte marítimo como alternativa o complemento al transporte terrestre, para determinadas distancias, ha sufrido un fuerte descenso en estos meses, un 15,08%, con 46,63 millones de toneladas. Valencia mantiene su primer lugar en este tipo de tráfico, con el movimiento de embarque y desembarque de 9,29 millones de toneladas (-13,33%); seguido por Baleares, con 9,01 millones (-23,78%); Barcelona, 7,67 millones (-16,59%); Bahía de Algeciras, 7,35 millones (-0,45%) y Santa Cruz de Tenerife, 3,08 millones (-8,80%).

En cuanto al número de remolques, semirremolques y plataformas que se han embarcado, su número ha descendido un 13,62%, al alcanzar 1,14 millones de unidades, frente a 1,32 millones de vehículos del mismo periodo del año anterior.

En el movimiento de contenedores, el más habitual para el tráfico de carga en los puertos, medido en unidades TEUs (tamaño de 20 pies) y que viene a suponer un 71,5% del transporte marítimo. Se emplearon hasta octubre, 13,70 millones de unidades (-7,25%). El puerto de Valencia seguido por Bahía de Algeciras, con 4,23 millones (-1,78%); Barcelona, 2,34 millones (-17,45%); Las Palmas de Gran Canaria,

845.927 (+0,44%); y, Santa Cruz de Tenerife, 314.327 unidades (-7,39%).

En tránsito se movieron 7,67 millones de unidades, algo más de la mitad del total (-4,18%). Mientras que, en cuanto a las entradas y salidas nacionales, el número de TEUs se situó en 1,49 millones (-11,17%). El tráfico *import.export* exterior, llegó a los 4,58 millones de unidades (-10,71%). Y el movimiento nacional y exterior, alcanzó 6,07 millones (-10,82%)

428,59

Millones de toneladas se han movido en los puertos españoles hasta el mes de octubre

El número de pasajeros, que se ha visto muy afectado por la crisis sanitaria, sobre todo en lo que se refiere a los cruceros, y a la no realización de la Operación Paso del Estrecho, ha cerrado estos diez meses con un total de 11,94 millones (-63,62%). En este aspecto el régimen de cruceristas ha caído un 85,56%, tan sólo 1,29 millones de usuarios frente a los 8,99 millones del año anterior.

Los buques mercantes que han tocado puerto español hasta octubre han llegado a 98.630 unidades (-32,76%), con un arqueo bruto de 1.488.968.524 (-25,69%). Y el número de cruceros, 631 (-81,95%).

Aéreo

Binter mejora la conexión entre Canarias y Mauritania

Binter ha mejorado la conexión entre Canarias y Mauritania con un vuelo semanal, todos los miércoles, con un servicio entre Gran Canaria y Nuakchot, con lo que aumenta su oferta entre ambos destinos, duplicando los vuelos. Según la compañía, este incremento viene dado por la "buena acogida que están teniendo estos vuelos y contribuir activamente al mantenimiento de la conectividad y la recuperación turística y económica en ambos territorios"

La conexión se realizará con los nuevos Embraer E195-E2 de la aerolínea canaria con 132 plazas en clase única. Un avión despegará desde Gran Canaria todos los miércoles a las 12:30 horas para aterrizar en Nuakchot a las 14:20. El vuelo de retorno será a las 15:05 horas para aterrizar en el aeropuerto grancanario a las 16:55 horas. En los vuelos a Mauritania, todos los pasajeros deberán cumplimentar un formulario de salud pública.

Aéreo

Iberia entre las compañías más seguras del mundo frente al Covid-19

La aerolínea española Iberia se encuentra entre las diez compañías aéreas más seguras del mundo frente al Covid-19, según el estudio realizado por Safe Travel, que evalúa cinco variables relacionadas con procesos y medidas adoptadas para prevenir la propagación del coronavirus a lo largo de todas las fases del vuelo, por las que se les otorga un punto. La relación está liderada por las tres principales operadoras del Golfo Pérsico, Emirates con una pun-

tuación de 4,4, Etihad Airways con 4,3, Qatar Airways con 4,2 y Singapore Airlines, Air France, Delta Airlines, Lufthansa, Air China e Iberia con 4,1. Además, Iberia ha recibido el certificado de centro de trabajo que acredita que el plan de prevención del SARS-CoV2 para sus trabajadores es conforme a los requisitos del referencial de Higiene y Control de Applus Certification PHC Ed 1, implantado de forma correcta en sus instalaciones.

Marítimo

La industria naviera pide a los gobiernos acelerar la descarbonización

La industria naviera insta a los gobiernos a realizar un esfuerzo para acelerar la descarbonización, y solicita una inversión de unos 4.200 millones de euros (5.000 millones de dólares) en programas destinados a ello. Se presentan varias soluciones potenciales, como el hidrógeno o el amoníaco producido a partir de fuentes de energía renovables, pero aún no existen en una escala o forma que se puedan aplicar a los grandes barcos. Aún quedan por res-

ponder una serie de preguntas técnicas complejas, incluidas las consideraciones de seguridad, almacenamiento, distribución, densidad de energía e impactos del ciclo de vida. Para ello, la industria naviera ha propuesto un programa de I+D, que será supervisado por la OMI y financiado mediante una contribución de I+D de 2 dólares por tonelada de combustible marino comprado por las compañías navieras para su consumo.

Logística

Berget Logistics ofrecerá asistencia en trámites aduaneros tras el 'Brexit'

Tras el *Brexit*, Berget Logistics ofrecerá asistencia a sus clientes en todos los trámites aduaneros a través de su departamento de Aduanas. Para ello, ha lanzado un servicio de asesoramiento para ayudar a las empresas a anticiparse al escenario posterior a la salida del Reino Unido como miembro de la Unión Europea, tras el *Brexit*. A partir del 1 de enero de 2021, la compañía realizará todos los trámites aduaneros que requieran sus clientes con el Reino

Unido, cuando pase a tener trato de país tercero afectando de lleno a los intercambios de mercancía con la Unión Europea (UE). El objetivo trazado por la compañía, es facilitar la gestión de todos los trámites necesarios, así como orientar a las empresas para ayudarlas a desenvolverse con éxito en el nuevo escenario en las relaciones comerciales con ese país tras su salida de la Unión Europea a principios del próximo año.



Felipe Alonso

Fernando Ruso

El tráfico aéreo comercial de pasajeros, está soportando una profunda crisis desde el mes de marzo en España, al igual que en el resto del mundo, por efecto de la pandemia causada por el COVID-19. El descenso de usuarios de los aviones, tanto a nivel nacional como internacional en el país se ha situado en una media de caída de más del 71 % en los diez primeros meses del año. Descenso que se ha visto acrecentado en la temporada de verano, dado el impacto que tiene la llegada de turistas a España usando como transporte principal el aéreo.

Los rebrotes de septiembre y octubre, y los cierres perimetrales de poblaciones, regiones y países, han creado nuevas incertidumbres en el sector, como demuestran los datos ofrecidos por la Secretaría de Estado de Turismo a través de Turespaña, sobre los asientos en vuelos previstos internacionales, que, si bien en octubre descendieron un 47,5 %, mejorando el 69 % de septiembre, en noviembre la caída se volvió a hacer mucho más profunda, hasta un 80,1 %. No obstante, las previsiones que se hacen desde ese organismo público sobre la capacidad aérea internacional, la que mueve más pasajeros en Espa-



Ryanair se mantiene como la aerolínea que más pasajeros ha movido en los primeros diez meses. Getty

ña para diciembre y enero, muestra un crecimiento contenido, pero crecimiento en sí.

VACUNAS Y TEST ANTIGENOS DAN SEGURIDAD

Parece ser que el anuncio de la existencia de las próximas vacunas con las que hacer frente a la crisis sanitaria y los test de antígenos rápidos que llevar a cabo en los aeropuertos, ha hecho que la confianza vuelva a los usuarios del transporte aéreo, o al menos eso indican las cifras que baraja Turespaña referentes a la capacidad aérea, al número de asientos en vuelos internacionales previstos para diciembre 2020 y enero 2021.

A nivel global, el número de asientos en vuelos previstos en diciembre se sitúan en 3,45 millones (-52,4 %), y aumentan para enero hasta los 5,25 millones (-22,8 %). Hay pues una clara recuperación en el inicio del año, que se traslada desde todos los principales países que contempla Turespaña.

El Reino Unido incrementa su capacidad pasando de los 838.185 asientos ofertados en diciembre, a 1,06 millones de enero, lo que supone dejar atrás la caída del 41 % del primer mes indicado, y lograr descender sólo un 15,1 %. El segundo mercado emisor más importante para España, Alemania, también se recupera aunque algo menos, al pasar de unos 388.882 plazas (-58,9 %) a 573.591 asientos (-35,6 %).

Por su parte, los vuelos de conexión con Francia marcan una importante recuperación en enero, ya que se ofrecen 495.214 asientos (-8,1 %), cuando en diciembre se estaba en el entorno de 324.551, y un descenso del 43,2 %. El cuarto mercado emisor internacional importante es el italiano, que también rebaja la pérdida de asientos en enero, alcanzando los 539.429 (-18,6 %), frente a los 307.538 de diciembre (-55,6 %). También los Países Bajos mantienen un importante aumento de asientos ofertados en

Asientos en vuelos internacionales previstos

PAÍS	DICIEMBRE 2020	ENERO 2021	TOTAL	INTERANUAL (%)
Reino Unido	838.185	1.067.789	1.902.974	-28,01
Alemania	388.882	573.591	962.473	-47,25
Francia	324.551	495.214	819.765	-25,65
Italia	307.538	539.429	846.967	-37,10
Países Bajos	182.793	245.891	428.684	-31,85
Portugal	136.229	213.988	350.217	-37,7
Bélgica	123.015	168.236	291.251	-37,10
Suiza	99.100	158.040	257.140	-46,05
Austria	61.395	111.932	173.327	-15,65
Irlanda	72.789	88.712	161.501	-39,35
Suecia	46.402	82.252	128.654	-54,95
Estados Unidos	28.902	90.960	119.862	-65,75
Dinamarca	37.805	62.548	99.938	-59,90
Polonia	39.390	62.322	101.712	-29,35
Finlandia	29.268	41.141	70.409	-61,90
China	6.068	42.237	48.305	-34,15
Noruega	5.015	28.240	33.255	-84,05
Rusia	7.989	13.431	21.420	-87,30
Total	3.457.501	5.257.351	8.714.852	-37,60

Fuente: Turespaña y elaboración propia.

elEconomista

enero, con 245.891 (-19,9 %), frente a los 182.793 de diciembre (-43,8 %).

Un caso especial es el que ofrece Austria, que pasa de un descenso del 42,5 % en diciembre, a un crecimiento del 11,2 % en enero. Algo similar pasa con

China, al superar el valor negativo de diciembre del 84,1 %, y alcanzar un crecimiento positivo del 15,8 %.

AENA CIERRA OCTUBRE CON UNA CAIDA DEL 71%

En los diez primeros meses del año el número de pasajeros que han transitado por los aeropuertos españoles de la red de Aena han caído un 71% con respecto al mismo periodo del año anterior, unos 69,3 millones de viajeros, frente a los 238,64 millones del año anterior. Un descenso motivado por la crisis sanitaria que desde el mes de marzo afecta al mundo, en general, y a España en particular.

En cuanto al número de operaciones registradas, aterrizajes y despegues, hasta octubre se han realizado 953.165, un 53 % menos que en el año pasado.

Por ejemplo, considerando el periodo abril-octubre, se puede señalar que tan sólo han pasado por los aeropuertos españoles 27,31 millones de usuarios, cifra que supone una pérdida de 158,7 millones de pasajeros con respecto a los 185,8 millones del mismo periodo del 2019.

Las 25 compañías aéreas que más movimiento han registrado en estos diez meses en los aeropuertos de la red de Aena, suman en total 60,01 millones de pasajeros, lo que, frente a los 197,76 millones del año 2019, supone un descenso de 138,75 millones de usuarios.

Las cuatro primeras aereolíneas en tráfico, Ryanair, Vueling, Iberia y Air Europa, han cerrado ese periodo con una pérdida de 78,20 millones de viajeros, ya que durante el año pasado, en los primeros diez meses, movieron más de 113,89 millones de pasajeros, y en el mismo periodo actual, debido al efecto de la crisis sanitaria, se han registrado tan sólo 35,67 millones de usuarios.

Pasajeros transportados en España

LÍNEA AÉREA	MILLONES DE PASAJEROS TRANSPORTADOS			PORCENTAJE	
	ENE-OCT 2019	ENE-OCT 2020	DIFERENCIA		
Ryanair	43,47	12,55	30,92		-71,17
Vueling	36,89	11,9	24,99		-67,74
Air Europa	16,15	5,8	10,35		-64,08
Iberia	17,38	5,44	11,94		-68,69
Iberia Express	8,61	3,4	5,51		-60,51
Air Nostrum	7,57	2,75	5,21		-63,67
Binter Canarias	3,75	1,94	1,81		-48,26
EasyJet UK	9,57	1,86	7,71		-80,56
Canarias Airlines	2,67	1,74	0,93		-34,83
EasyJet Europe	4,78	1,23	3,55		-74,26
Jet2.com Europe	7,19	1,17	6,73		-83,72
Eurowings	5,11	1,06	4,05		-79,25
Lufthansa	3,93	1,04	2,89		-73,53
Transavia Holland	3,39	0,96	2,43		-71,68
Wizz Air	2,27	0,84	1,43		-62,99
Volotea	1,6	0,82	0,78		-48,75
Norwegian Air	5,99	0,82	5,17		-86,31
Condor	3,07	0,72	2,35		-76,54
Tuifly GMBH	2,72	0,68	2,04		-75,01
British Airways	2,71	0,68	2,03		-74,9
Canary Fly	0,96	0,61	0,35		-36,45
Air France	1,42	0,54	0,88		-61,97
Tui Airways	4,25	0,51	3,99		-88,23
KLM	1,39	0,49	1,41		-64,74
Norwegian Air	1,92	0,46	1,46		-76,04

Fuente: Aena y elaboración propia.

elEconomista



Vueling se sitúa como la segunda con más número de pasajeros transportados en diez meses. eE

Normalizando la discapacidad



¿Puede la discapacidad ser un factor determinante a la hora de buscar un trabajo? Para los ocho procesos de selección que pasó Eva el año pasado parece que sí. Todos los entrevistadores dedicaron más tiempo en descubrir qué discapacidad tenía que en conocer sus competencias para el puesto. ¿Por qué no centrarse en las capacidades de las personas? Eva aporta ahora todo su entusiasmo en un proyecto que le apasiona; su responsable se interesa por su fibromialgia únicamente para saber cómo puede facilitar que esté más cómoda desarrollando su función.



¡Descubre más
anécdotas de la campaña
Igual de diferentes!

 **Eurofirms**
Fundación



Pelayo Losada
Socio de Boston Consulting Group

Alzar el vuelo propulsados por la sostenibilidad

La crisis del sector de la aviación comercial ha acaparado los medios a lo largo del año. No obstante, la Covid-19 no supone la mayor amenaza para el sector, en todo caso, no a largo plazo. La verdadera amenaza son los ambiciosos objetivos de reducción de emisiones que el sector se ha marcado para 2050. Cada vez hay una mayor concienciación sobre el impacto medioambiental de viajar en avión. En 2019, esta industria generó cerca del 2% de los gases de efecto invernadero y, si no se toman medidas para su reducción, se estima que en 2050 esta cifra podría suponer hasta un 20%. La industria se ha fijado ambiciosos objetivos de descarbonización a largo plazo, incluyendo una reducción del 50% de las emisiones netas en 2050, tomando como referencia los niveles de 2005. El ritmo y la ambición de las mejoras que se están introduciendo son insuficientes, y la industria no cuenta todavía con un plan robusto para lograr sus objetivos. Si bien es cierto que la pandemia ha provocado la caída en picado de la demanda, se espera que pasada la pandemia el tráfico aéreo retome su crecimiento, aumentando entre el 1 y el 4% anual hasta 2050, lo que haría sobrepasar el objetivo de emisiones marcado por una brecha de entre 800 y 1.400 millones de toneladas de CO2.

Cada vez son más las nuevas tecnologías que reducen las emisiones, y las regulaciones que exigen una mayor sostenibilidad en las operaciones. Pero estas mejoras no bastan, el sector necesita una transformación en toda su cadena de valor y la acción conjunta de todas las partes involucradas (aerolíneas, fabricantes y proveedores del sector aeroespacial, empresas del sector energético, aeropuertos, reguladores, etc.) para poner a punto su agenda climática. Los avances tecnológicos han desempeñado un papel preponderante en el incremento de eficiencia a lo largo de la historia de la aviación, logrando una reducción de emisiones de más del 57% en los últimos 40 años. Se prevé que esta tendencia continúe a medida que se integran avances a las aeronaves actualmente en servicio, pero desde luego no al ritmo adecuado.

Es por ello que serán necesarias tecnologías que lleven a mayores logros en la reducción de emisiones, y muchas de éstas ya están en desarrollo. El problema es que varía mucho su nivel de madurez y su potencial de descarbonización. Ade-



más, no todas las soluciones son compatibles en todas las configuraciones de aeronave. Esto tiene implicaciones para los fabricantes, que se enfrentan al reto de calibrar sus inversiones con un elevado grado de incertidumbre sobre lo que serán los estándares de la aviación en el futuro.

Un ejemplo de estas tecnologías son los motores de rotor abierto, que podrían estar operativos en 2030, reduciendo las emisiones en torno al 20%. Por su parte, los motores híbridos o completamente eléctricos también tienen un alto potencial, pero están en un estado de desarrollo más incipiente y presentan dudas en términos de viabilidad técnica, y además requieren una gran inversión en infraestructura. La propulsión derivada del hidrógeno (ya sea mediante células eléctricas, combustibles sintéticos o propulsión directa) cuenta con el mayor potencial de reducción de emisiones, pero también supone el mayor reto tecnológico y de coordinación de la cadena de valor. Por último, los combustibles de aviación sostenibles (SAF por sus siglas en inglés), están entre las tecnologías más maduras, y permiten generar grandes logros en la reducción de emisiones con los motores existentes. No obstante, su utilización a largo plazo podría verse entorpecida por limitaciones de suministro, y habría que realizar una inversión de 600 mil millones de dólares para que se pudiera adoptar en un 50% en 2050.



El balance adecuado de estas tecnologías es un rompecabezas difícil de resolver, y conlleva riesgos y decisiones comprometidas para las empresas del sector, pero también oportunidades de desarrollo en nuevos segmentos y de mejora del posicionamiento competitivo.

■

No se espera que la regulación como la conocemos tenga un impacto relevante en las emisiones aéreas

■

Parte de esta dificultad radica en lo que respecta a la regulación, ya que su impacto hasta la fecha ha sido muy limitado. Los decretos que obligan a utilizar SAF, y algunos mecanismos como los impuestos sobre el carbono o el régimen de comercio de derechos de emisión incrementan los costes operativos de las aerolíneas y, por ende, el precio de los billetes. Esto incentiva a los pasajeros a buscar otros medios de transporte. Sin embargo, en 2019 sólo existían alternativas viables para un 20% de los vuelos, y de éstas sólo una cuarta parte se encontraban en regiones con una alta presión regulatoria. Por ello, no se espera que la regulación como la conocemos tenga un impacto relevante en las emisiones (los cambios inferidos en la demanda derivados de esta regulación supondrían apenas de 250 millones de toneladas de CO2 de aquí a 2050). Los reguladores deberían alejarse de un enfoque

centrado en la penalización de la demanda y crear mayores incentivos para estimular la inversión en I+D, la industrialización de las soluciones y su adopción como estándar del sector.

En este contexto, las empresas del sector tienen dos opciones, permanecer pasivas y ser superadas por la competencia o tomar un enfoque más proactivo y sentar las bases para aprovechar la oportunidad climática en el futuro. La coordinación entre actores será clave, y dada la incertidumbre en la solución, participar activamente en su diseño generará ventajas competitivas para estos actores.

Adicionalmente, no debemos dejar que los esfuerzos de reestructuración que muchas empresas se están viendo forzadas a acometer nos hagan pasar por alto el verdadero problema. Los líderes del sector tendrán que enfrentarse a decisiones difíciles; sin embargo, las iniciativas ligadas a la innovación, desarrollo de tecnologías y soluciones sostenibles no deben comprometerse, pues son la base del futuro de la industria.

En definitiva, no hay una fórmula infalible que garantice la consecución de los objetivos del sector, pero lo que sí está claro es que la única manera de alcanzarlos será invertir en tecnologías disruptivas, que mejoren la eficiencia, y con la colaboración y coordinación activa de todas las partes interesadas para acelerar el proceso.

CAROLINA SÁNCHEZ FERNÁNDEZ

Vicepresidenta de la Asociación DIREBÚS



“Pedimos apoyo a la ausencia total de actividad, porque nuestro sector está herido de muerte”

El transporte discrecional en autobús, en general, y sobre todo el que está unido, “intimamente”, por no decir “totalmente”, al sector turístico y al ámbito del ocio colectivo, se encuentra, según la vicepresidenta de la asociación DIREBÚS, en un grave peligro, por el impacto que desde marzo está causando la pandemia

Por Felipe Alonso. Fotos: eE

Precisamente, y para hacer frente al Covid-19 se ha creado la Asociación DIREBÚS, de ámbito nacional que intenta “que la crisis no arrase con el 80 % de las pymes del sector”, tal y como apunta Carolina Sánchez Fernández, vicepresidenta de la Asociación DIREBÚS quien añade que “nuestra vocación es, sin lugar a dudas, defender los intereses del gran tejido empresarial de micro empresas que conforman el sector, dedica-

das, sobre todo al transporte en autobús discrecional y turístico.

¿Quién forma DIREBÚS?

Actualmente integra a unos 470 asociados directos organizados, algunos de ellos en asociaciones de carácter regional que han ido fundándose para conseguir defender los intereses del sector en el ámbito nacional y en el ámbito autonómico.

tran paradas. Se puede calcular las pérdidas a día de hoy entre 9.000 y 12.000 euros por cada uno de los autocares. ¿Y quién nos ayuda? Pues nadie. Por ejemplo, el Plan de Impulso y Recuperación del Sector Turístico, publicado en julio, nos dejó un apartado que se basa en la regulación de moratorias en cuotas de financiación de nuevos vehículos de seis meses, que la banca se ha resistido a aplicar de forma flagrante en algunos casos.

En otros países se han arbitrado medidas para ayudar a este sector

En Alemania, en Hungría, en Reino Unido, en Bulgaria o en Francia, se ha entendido el sector del transporte y el segmento del discrecional como un colectivo especialmente afectado, con necesidad de ayudas específicas que vengán a dar aliento a la grave situación por la que atraviesan esas empresas, en Francia por ejemplo se ha considerado el transporte discrecional como parte

vencia financiera total. Estamos ante una situación muy grave. Nuestro sector es un sector herido, pero herido de muerte. Y no se ven soluciones a corto plazo, porque en las conversaciones que se han mantenido con las diferentes administraciones no se han logrado si no huidas hacia delante. No hay ninguna medida específica salvo las concedidas al resto de sectores. No hay ningún atisbo de voluntad de un entendimiento especial con el tejido empresarial que conforma el sector del transporte

Comentaba que parece que tienen poca visibilidad, ¿qué son... casi invisibles?

No somos transporte, porque no estamos sujetos a contratos públicos, y cuando lo estamos para el transporte regular de uso especial, escolar, tampoco se paga ni en tiempo, ni en forma por parte de las administraciones. Y tampoco parece que seamos turismo a tenor de la escasísima ayuda recibida en concepto de parte del sector turístico. Con



“Se pueden calcular las pérdidas a día de hoy en entre 9.000 y 12.000 euros por cada uno de los vehículos”



“Tal y como estamos, hablar del futuro es un lujo. Batante tenemos con pensar en como hacer frente a los pagos hoy”

inequívoca del sector turístico y como tal recibirá importantes ayudas. En España, sin embargo, seguimos solicitando que se nos incluya, tanto a nivel autonómico como nacional, en la Mesa de Reconstrucción del Turismo. No hay respuesta. Se solicitan ayudas directas al sector. No hay respuesta. Se solicita flexibilidad en materia impositiva, bonificando las cargas impositivas, disminuyendo unas cargas fiscales a las que sin actividad no podemos hacer frente. No hay respuesta. Solicitamos la ampliación de la edad escolar de los vehículos a los 18 años, como ocurre en parte de España -Baleares y Canarias, por ejemplo-. No hay respuesta. Frente a un sector que se encuentra al borde del abismo económico desde junio, debido a la maltrecha situación, sigue sin haber respuesta, y ya hay empresas que se han visto obligadas a entrar en concurso de acreedores por encontrarse en una situación de insol-

un panorama como este, la única vía que nos queda es entender que alguien espera que en nuestro sector se haga magia. Magos no somos, o al menos de momento.

¿Y el futuro?

Tal y como están las cosas ahora, hablar del futuro es un lujo, y las pymes del sector no pueden permitírselo. Bastante tenemos con pensar en cómo hacer frente a los pagos que acucian en el hoy, como para plantearnos un futuro que aparece del todo incierto, lejano, desigual e injusto. La sensación, sin duda, es que no hay futuro, y no lo hay porque nos han negado el presente. Esperar es el único verbo que nuestro sector no se puede permitir. O actuamos y actuamos todos juntos en equipo y con un solo objetivo y de forma inmediata o la sensación de desamparo, se convertirá en la peor antesala del cierre.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

El servicio discrecional es uno de los sectores que más ha sufrido y está sufriendo con el Covid-19

Sin ningún género de dudas, porque el segmento discrecional y turístico encuentra su potencial demanda en los congresos y ferias, en los eventos deportivos, musicales, etc., en el ocio colectivo en general, así como en las rutas escolares y en la unión de zonas menos pobladas con núcleos de población más importantes. Todos los servicios han sufrido los efectos de la pandemia, e incluso hay empresas que no han realizado ningún servicio desde marzo. La única parte de la demanda que reanudó su actividad en septiembre fue el transporte escolar.

La caída más importante parece corresponder al descenso del turismo.

La caída vinculada al turismo, ha sido estrepitosa, inédita. No hay signos de una bajada de actividad como la experimentada en la historia del turismo en España, ni en la his-

que pueden compartir actividad está en cifras aún bajas. También el movimiento *intracomunidad* está limitado.

Insistamos en el turismo como actividad principal

El turismo en autocar es una forma de turismo con un importante efecto multiplicador. Cada autocar con turistas recorre las principales ciudades españolas, provincias o recursos turísticos más o menos conocidos. Para en áreas de servicio, en restaurantes, etc. La capilaridad del gasto turístico se debe en gran parte al papel que el autocar desempeña.

Desde DIREBÚS se están pidiendo ayudas a las diferentes administraciones, ¿cuál es su respuesta?

Las empresas pedimos ayudas directas. Pedimos apoyo a la ausencia total de actividad, en especial frente a la situación de encontrarnos desde marzo parados en la

“Todos los servicios han sufrido los efectos de la pandemia, y hay empresas que no han realizado ninguno desde marzo”



“La caída vinculada al turismo ha sido estrepitosa, inédita. Es una situación que requiere medidas extraordinarias”



toria de nuestro sector. Esta situación completamente extraordinaria, requiere de medidas del mismo carácter: extraordinarias.

Cuando parecía que se comenzaba a vislumbrar una mejora, los rebrotes han llevado a confinamientos de poblaciones y regiones.

No hay servicio que se reserve, cuando milagrosamente lo hay, que no experimente cambios o anulaciones. Hay inseguridad, desconfianza y miedo, un veneno que mata al turismo.

¿Cuáles son las comunidades o poblaciones donde más incidencia hay?

Resulta difícil establecer que comunidades o áreas geográficas se encuentran peor, pues con el cierre perimetral, prácticamente el turismo interior está cerrado. A día de hoy existen centros culturales cerrados o con un aforo muy limitado, y el número de personas

práctica totalidad. Nuestro sector no sólo no tiene ayudas, el problema es que tampoco tiene visibilidad. Nuestra actividad está completamente parada desde hace ocho meses, ¿qué empresa puede subsistir con un año en blanco de facturación? El periodo en el que todas las empresas del sector facturan el 70%, aproximadamente, de su facturación anual ha pasado entre confinamientos totales o parciales, planes de desescalada que no han podido hacer resurgir el turismo, con el ocio colectivo cerrado a cal y canto, sin recuperación, sin actividad.

¿Cuál es el nivel de pérdidas que contemplan en este ejercicio?

Las empresas del sector soportan un endeudamiento muy elevado fruto de las inversiones que suponen mantener una flota actualizada. Son del orden de 250.000 a 300.000 euros por vehículo. Y que se encuen-

Adif protege 15.000 kilómetros de vía contra el invierno

El administrador ferroviario Adif, se prepara para combatir las inclemencias del invierno en el país, y evitar que una alteración climática afecte al tráfico de los trenes

Felipe Alonso. Fotos: iStock

Las alteraciones climatológicas propias del periodo invernal no pueden afectar al perfecto desarrollo de uno de los medios de transporte más seguros, como es el ferrocarril, de ahí que Adif disponga de los elementos precisos para garantizar que las infraestructuras viarias, tanto de ancho europeo -alta velocidad-, como de ancho convencional y ancho métrico, se encuentren en perfecto estado. Son unos 15.000 kilómetros a su cargo los que deben estar limpios de nieve, de tierra, barro, agua, etc.

Desde el 15 de noviembre y hasta el 1 de marzo, se encuentra en vigor el Plan Director de Medidas Preventivas de Invierno 2020-2021. Se trata de un conjunto de medidas cuyo objetivo es minimizar las repercusiones que los fenómenos meteorológicos propios de esta época del año puedan producir sobre

La nieve no debe
parar la circulación
ferroviaria.





El Plan Director de Medidas Preventivas de Invierno de Adif permite una segura circulación ferroviaria.

la infraestructura ferroviaria y por lo tanto sobre este modo de transporte.

El ente gestor dispone de 23 locomotoras de tracción diésel aptas para incorporar cuñas quitanieves situadas en las proximidades de las zonas catalogadas como de riesgo y preparadas para ser movilizadas. De ellas, 14 se encargan de la red de ancho ibérico -vía convencional-; tres para el ancho métrico -vía estrecha-, de ellas una específica para la línea entre Cercedilla y Cotos, en la sierra de Madrid; y seis para la red de alta velocidad.

Asimismo, para los cambiadores de ancho, que son las instalaciones que permiten la transición de los trenes entre las redes de ancho ibérico y la alta velocidad, se dispone de dispositivos de deshielo de rodales por congelación o acumulación de hielo en los mismos, mediante rociadores de agua caliente a presión, así como accesos para facilitar el trasbordo entre composiciones, si fuera necesario, y que cuentan con dotación de escaleras. Este año se incorpora una nueva instalación en la localidad de Pedralba de la Pradería, correspondiente a la conexión entre Zamora y esa población.

También se tienen identificadas 235 estaciones consideradas prioritarias para la limpieza de sus instalaciones, agujas y desvíos preferentemente, y evitar el colapso de las líneas en el caso de fuertes nevadas. De ellas, 195 se localizan en la red de ancho ibérico y 40 en la de ancho métrico. En el caso de las infraestructuras de alta velocidad o de ancho estándar UCI, poseen calefactores y personal propio para los desvíos.

Del control de la situación se encarga el Centro de Gestión de Red H24 (CGRH24), ubicado en la madrileña estación de Atocha, se centraliza e integra la



El plan invernal controla 235 estaciones consideradas prioritarias.

información emanada desde todos los puestos de mando de la red ferroviaria, incluido el Centro de Regulación y Control (CRC), que monitorea y regula el tráfico relacionado con los servicios ferroviarios de alta velocidad (AVE).

Desde el CGRH24 se coordina tanto a las empresas operadoras de transporte ferroviario como a sus propias áreas de mantenimiento de la infraestructura, de gestión de tráfico, de estaciones y de protección civil. Manteniendo un constante contacto con la Agencia Estatal de Meteorología (Aemet), para tener la información oportuna de toda la situación climática que se esté dando en cualquier zona del país y pueda afectar la circulación ferroviaria

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

El CGRH24 se mantiene en constante contacto con la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), para recibir las alertas sobre los riesgos tanto de lluvia como de viento o nieve que puedan afectar a las líneas de la red ferroviaria con una proyección sobre la misma de cada cinco kilómetros, lo que facilita la movilización, en caso necesario, de los recursos suficientes para paliar el problema y garantizar la eficacia y eficiencia de estos equipos.

Además, partiendo de esa información desde el servicio de vigilancia de Adif se elabora comunicados diarios dirigidos a los diferentes actores que intervienen en la explotación ferroviaria, tanto a los propios órganos del administrador ferroviario, como a las empresas del sector, para que activen sus propios planes de actuación según el nivel de riesgo de la situación meteorológica prevista.

AENA TAMBIÉN DISPONE SU PLAN INVERNAL

El enter gestor aeroportuario también ha activado su plan invernal frente a las "contingencias de hielo y nieve" que puede afectar a 20 aeropuertos de la red que gestiona AENA. Con un presupuesto de dos millones de euros.

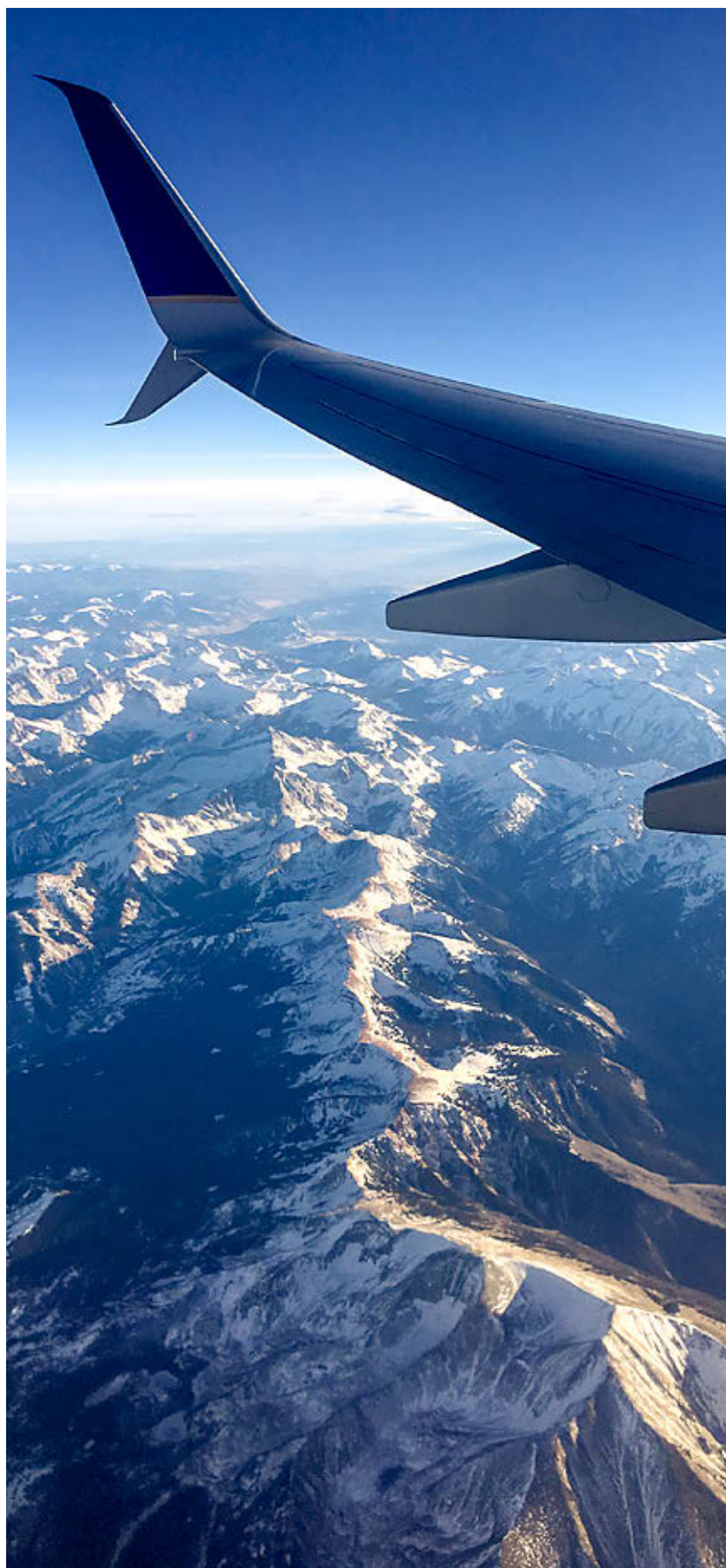
En dicho plan se establecen los procedimientos que

La inclemencia invernal no debe parar la movilidad en los diferentes tipos de transporte

deben seguir los aeropuertos ante este tipo de sucesos con el objetivo de que no se vean afectadas las operaciones programadas, o, al menos, se minimice la influencia que los mismos pueden tener en el tráfico aéreo. Para una adecuada aplicación del "Plan de invierno", los procedimientos que contempla se actualizan regularmente, la maquinaria y los medios técnicos se revisan periódicamente y el personal implicado recibe una formación continuada. En este plan operacional participa tanto el personal del ente gestor, como los otros agentes implicados, entre los que se encuentran las compañías aéreas y las empresas que llevan a cabo los servicios de handling de asistencia en tierra.

Los aeropuertos incluidos son los de Albacete, Asturias, Barcelona-El Prat, Bilbao, Burgos, Girona-Costa Brava, Granada-Jaén, Huesca-Pirineos, León, Logroño-Agoncillo, Adolfo Suárez Madrid Barajas, Madrid Cuatro Vientos, Palma de Mallorca, Pamplona, Salamanca, San Sebastián, Santiago, Valladolid, Vitoria y Zaragoza.

En cuanto al resto de las instalaciones de la red de AENA, se mantiene un nivel de respuesta ante este tipo de inclemencias cuando sea precisa.



El transporte aéreo también controla las inclemencias invernales

**Pedro Ramos**

Gestor de Grandes Cuentas de Transfesa Logistics

‘CoolRail’: una ruta ecoeficiente que se hace fuerte en toda Europa

Las exportaciones de productos hortofrutícolas desde España a Europa siguen en aumento. La creciente demanda de este tipo de alimentos frescos lleva aparejada la necesidad de reforzar las cadenas logísticas para proporcionar un servicio exprés con las máximas garantías de calidad y eficiencia.

En este intercambio comercial, que registra cada vez mayor cuota de mercado, hay que buscar alternativas de conexión que, además de ser competitivas, sean respetuosas con el medio ambiente. Una de las mejores opciones es el ferrocarril refrigerado y de ahí que desde el año 2019 comenzase a operar la ruta *CoolRail*.

En la etapa inicial se ha convertido en la primera conexión ferroviaria entre Valencia y Róterdam para productos frescos que opera tres veces por semana. Diversas organizaciones minoristas y del ramo de la logística, fruta y verdura apostaron desde el principio por el proyecto y decidieron formar parte de esta iniciativa sostenible.

De hecho, ya se colabora estrechamente con socios tan diversos como Bakker Barendrecht/Albert Heijn, Visbeen, Kloosterboer, DailyFresh, EasyFresh, Primaflo, Bollo, Agroiris, Fruveg, TobSine, Pozo Sur y Samskip, entre otros.

Este destino se eligió porque España es el mayor socio comercial de Holanda en la importación de frutas y verduras frescas como lechuga, tomates, pepinos y naranjas.

Ahora, tras superar las expectativas previstas y ver cómo otros países también están interesados en este servicio, en 2020 comienza una nueva andadura. Róterdam es sólo el principio.

Transfesa Logistics y Euro Pool System (EPS) se han unido para promover e impulsar esta innovadora conexión ferroviaria. Fruto de esta alianza, se ampliará su área de cobertura para llegar a toda Europa.



La actividad y la operación comercial de este servicio llevará ahora el nombre de *CoolRail powered by Transfesa Logistics*.

Como principal operador logístico *puerta a puerta*, apostamos por ampliar horizontes y aportar el *know how* y la amplia infraestructura de la compañía al sector de la alimentación.

En los últimos 25 años, Transfesa Logistics ha adquirido una sólida experiencia en campos como el transporte internacional de componentes de automoción y vehículos a fábricas de toda Europa.

Esta destacada posición en el mercado hace que contemos con una completa red europea de corredores y todo el conocimiento necesario para garantizar la optimización de tiempos y la rapidez que exige también el mercado de frutas y verduras.

Además del actual trayecto, a partir de ahora se pondrá a disposición del mercado una red más extensa, con destinos a Reino Unido, países nórdicos, Alemania y Polonia, entre otros. Para ello, se contará con la colaboración e infraestructura de DB Cargo, el principal accionista de Transfesa Logistics.



La llegada de esta cadena de frío exprés a Londres abre nuevas posibilidades, ya que permitirá ayudar a los clientes británicos de CoolRail a tener una solución de transporte rápida, sostenible y económicamente atractiva.

La creciente demanda de alimentos frescos conlleva la necesidad de reforzar las cadenas logísticas con un servicio exprés de calidad

Además, con una ventaja adicional para las empresas frente a los cambios que se producirán tras el *Brexit*, ya que en nuestras operaciones comerciales se incluye el control, supervisión y gestión de trámites de aduanas. Una oportunidad para los clientes que apuesten por el tren refrigerado en este mercado.

En la misma línea, la puesta en servicio de un tren directo a Colonia hará posible que, a través de Alemania, *CoolRail powered by Transfesa Logistics* también viaje a Escandinavia, Polonia y la República Checa. En este sentido, la intención de ambas compañías es intensificar esta cooperación para crear estas nuevas conexiones.

Se trata de alcanzar un transporte sostenible y de lograr la reducción de emisiones a la atmósfera.

CoolRail es sinónimo de sostenibilidad. Estos envíos por tren se traducen en una significativa reducción de dióxido de carbono. Solamente con la conexión a Benelux se consigue una disminución anual de 12.096 transportes por camión y un ahorro de 22 millones de kilómetros por carretera.

De esa forma se emiten anualmente unas 15.000 toneladas menos de dióxido de carbono -es casi el mismo ahorro que la producción anual de seis turbinas eólicas gigantes-. Se trata de un gran paso en la reducción drástica en la huella de carbono en el ámbito de la logística.

Todas las rutas previstas tienen un objetivo común: hacer sostenible todo el proceso en la cadena logística con Europa con un servicio rápido y eficaz, como es el tren refrigerado.

Esta nueva alianza de Transfesa Logistics refuerza la estrategia de impulsar los corredores internacionales con el ferrocarril como columna vertebral de un servicio puerta a puerta. Un compromiso por el que seguiremos apostando de forma decidida a medio y largo plazo para alcanzar un futuro libre de emisiones y una actividad firmemente comprometida con el medio ambiente.

El metro, la espina dorsal del transporte urbano

El metro se está convirtiendo en uno de los medios clave del transporte urbano, dada su capacidad de transportar pasajeros y su eficacia, dentro de la vertebración de la movilidad de las ciudades.

La movilidad urbana es uno de los desafíos actuales del transporte público debido a la mayor demanda de seguridad y rapidez. Ese es el reto que están asumiendo diferentes compañías del sector ferroviario y una de ellas es, sin lugar a dudas, la multinacional canadiense Bombardier. A través de los dos centros de excelencia que tiene en España, uno en la localidad madrileña de San Sebastián de los Reyes, y otro en Trápaga (Vizcaya), está aplicando y desarrollando tecnología capaz de responder a esa creciente demanda por parte de los usuarios. Ambos centros están especializados en el desarrollo de soluciones para un sistema de transporte que demuestre día a día su mayor eficacia y rapidez, como es el metro.

Tal y como apuntan Jon Ander Vegas, director de ventas, y Javier Hinojal, responsable de desarrollo de negocio, comunicación y relaciones institucionales de Bombardier España, el metro contribuye directamente a una movilidad más eficiente en las ciudades por su mayor capacidad para transportar pasajeros frente a otros medios de transporte.

Para Jon Ander Vegas, también hay otros aspectos a considerar, “como el hecho de tratarse de una solución de transporte más sostenible desde el punto de vista económico y medioambiental - por tener la menor tasa de emisiones de efecto invernadero frente a otros medios de transporte-”.

“Los sistemas inteligentes de control de circulación ferroviaria (CBTC) de Bombardier, permiten aumentar la frecuencia entre los convoyes, reduciendo los tiempos de espera notablemente. Por esto y todo lo anterior, podemos decir que el metro es la espina dorsal del transporte urbano”, señala el director de ventas, para quien se trata de uno de los mejores medios de vertebración de la movilidad en las ciudades.

Sobre ello incide Javier Hinojal, reforzando esta idea y apuntando que la experiencia de la empresa en diferentes países demuestra que “puede ser un perfecto complemento de los trenes de cercanías”. Uno lleva desde las poblaciones próximas a la ciudad a sus pasajeros y en la

“El metro es un perfecto complemento del tren de cercanías”

Centro de sistemas de excelencia en señalización en S.S. de los Reyes

BOMBARDIER





urbe el metro los distribuye.

Esta forma de operar es, según Jon Ander Vegas, la que lleva a cabo el metro de Bilbao, “que opera como un híbrido, transportando de los núcleos exteriores de la población viajeros, que luego se cambian al metro, aprovechándolo como un sistema radial”.

Desde el Centro de Excelencia de sistemas de señalización que Bombardier España tiene en San Sebastián de los Reyes se trabaja en los nuevos sistemas de señalización ferroviaria, mediante el uso de tecnologías de última generación. Por ejemplo, la instalación del sistema inteligente de control de la circulación ferroviaria CITYFLO 650 (CBTC) en las líneas 1 y 6 del Metro de Madrid, permite gestionar en tiempo real la posición y velocidad de los trenes en movimiento, así como reducir el intervalo de tiempo entre convoyes a 40-60 segundos, lo que a su vez ofrecería la posibilidad de aumentar la capacidad de las líneas y satisfacer las necesidades de movilidad futuras, pero siempre manteniendo la calidad del servicio.

La implantación de este sistema ha permitido duplicar el número de pasajeros transportados e incrementar su velocidad hasta una media de 42 kiló-



metros a la hora. Además, la capital cuenta con otras soluciones de la compañía canadiense, como son los sistemas de propulsión desarrollados en su factoría de Trápaga, relación que empezó en los años 70-80.

Dentro de los acuerdos de colaboración con Metro Madrid, otro de los proyectos importantes desarrollados desde la planta vizcaína fue el de la transformación de una serie de coches de la S3000, para dotarles de funcionalidad bitensión y que pudieran circular en líneas de gálibo estrecho de 600V, como es el caso de la Línea 5. Desde entonces, dicha línea dispone de estos vehículos, que proporcionan un nivel de confort superior a los de series anteriores y han colaborado a mejorar la percepción del cliente de Metro.

La tecnología de Bombardier también está presente en el Metro de Barcelona, concretamente a través del sistema CITYFLO 350, implementado en las líneas 1 y 3, que permite una conducción automática, optimizando el consumo de energía y la velocidad de los trenes, con el objetivo de alcanzar la máxima eficiencia de forma segura.

Las mismas posibilidades se dan, entre otros, en las redes de Metro de Sevilla, en el Metro de Bilbao, y más allá de las fronteras españolas, en los metros de Quito y en la línea 1 de Metro de Lima, desde el centro de excelencia de Bombardier en San Sebastián de los Reyes, también responsable de la instalación de la solución CITYFLO 650, en la línea M5 de Estambul, en la Línea 5 de Sao Paulo, o en la línea 9 de Delhi, permitiendo la operación de los trenes sin conductor.

Para los dos especialistas el futuro pasa por sistemas completamente automáticos. Mientras que el

“Nuestros sistemas inteligentes de control de circulación ferroviaria, CBTC, permiten reducir el intervalo entre los trenes y aumentar la capacidad de las líneas”



Centro de excelencia en sistemas de propulsión de Trápaga.

El centro de San Sebastián de los Reyes trabaja en los proyectos de señalización y soluciones de control ferroviario de tecnología punta, la factoría que tiene la empresa en Trápaga está especializada en el desarrollo y fabricación de los equipos de propulsión y control de los vehículos. Los equipos más modernos están presentes en los trenes de las series S3000-2 y S8000-2, que operan en las líneas 2,3,6 y 11 del Metro de Madrid.

Los vehículos que circulan por estas vías disponen de ciertas características técnicas que les dotan de una mayor flexibilidad y disponibilidad, como son la de contar con una red estable de comunicaciones basada en el estándar TCN (Train Communications Network), compuesta por: un sistema de tren WTB que permite el acoplamiento de varias unidades, una red Ethernet para la carga rápida del software, la monitorización del estado del tren e inmediata extracción de la diagnosis, y la tracción MVB con todos sus módulos redundados. En cada coche motor existe una Vehicle Control Unit capaz de asumir el control de los convertidores de tracción y disponer de todas las funciones esenciales del tren cuando se produce una pérdida total de comunicaciones en la unidad, evitando que ningún vehículo pueda quedarse detenido en la vía ante un fallo grave, haciendo posible su traslado de manera autónoma.

El metro de la capital de España es uno de los medios de transporte que más unido está a los adelantos de Bombardier, hasta el punto de que se puede señalar que, prácticamente, el 90 % de su parque móvil dispone en su corazón de sistemas de la compañía.

Sobre el desarrollo de otras mejoras tecnológicas que aplicar en el futuro en el transporte ferroviario, Bombardier contempla un avance en la propulsión, porque como apunta Javier Hinojal, “el diésel irá desapareciendo, en favor otras alternativas más respetuosas con el medioambiente como son el hidrógeno y las baterías”.

Y aunque se habla “mucho” del hidrógeno, “que puede ser una gran alternativa”, la compañía mul-



tinacional canadiense avanza más en la investigación y desarrollo de las “baterías de litio” de litio”, porque a juicio de los dos expertos, “las baterías son mejor opción en tramos de menos de 100 kilómetros donde no hay catenaria, recargándose posteriormente al entrar en tramos de vía electrificados”. El uso del GNL se ve como algo más lejano.

No obstante, a juicio de los dos expertos de Bombardier España, Jon Ander Vegas y Javier Hinojal, el futuro pasa por un transporte urbano con el metro como columna vertebral en una nueva era segura, sostenible e innovadora.

Marítimo

El puerto de Ceuta contará con una nueva rampa 'ro-ro'



La Autoridad Portuaria de Ceuta, ha sacado a licitación el contrato correspondiente a las obras de acondicionamiento del atraque número uno del muelle Cañonero Dato. La idea del enclave ceutí es contar con una nueva rampa *ro-ro* en la zona portuaria. Los trabajos cuentan con un plazo de ejecución de ocho meses, un presupuesto base de licitación de 928.841,36 euros, así como un valor estimado del contrato de 844.401,24 euros. El objeti-

vo del embarcadero es añadir una rampa *ro-ro* y fortalecer el muelle, tras descubrirse una grieta longitudinal en el mismo. En concreto, el descalce en la cimentación del muelle se debe a las turbulencias originadas, durante más de cuatro décadas, por los sistemas de propulsión de los buques. Principalmente, la navegación en la infraestructura ha supuesto la erosión de la banqueta en la que se apoya el muelle de gravedad.

Transporte

Ampliada a 4.350 kilos la carga permitida para el permiso B de conducir



La DGT amplía a 4.250 kilos la carga permitida para el permiso de conducir B, desde el mes de noviembre. Lo que amplía la capacidad de kilos de carga que puede llevar una furgoneta cuyo conductor lleve ese permiso. Esta medida, que viene a dar respuesta a uno de los reclamos más habituales del sector, permitirá elevar la carga original de 3.500 kilos a los 4.250 kilogramos en el caso de profesionales que utilicen el mismo permiso de conducir que los turis-

mos. La finalidad del aumento de esta capacidad de carga para los conductores con permiso de conducción semejante al de los automóviles es promover el uso de furgonetas eléctricas cuyas baterías tienden a incrementar el peso total del vehículo. Y al mismo tiempo conseguir que se ahorre la emisión de partículas contaminante al medio ambiente, y reducir el número de vehículos en el servicio de los repartos de última milla.

Transporte

Los transportistas piden un certificado de movilidad único por Covid-19



Los transportistas piden un certificado de movilidad único frente al Covid-19, tras la situación de confinamientos perimetrales en regiones y poblaciones, para tener mayor facilidad en el desempeño de su trabajo. Desde la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) se ha pedido al Gobierno central y a los de cada Comunidad, que establezcan un documento de movilidad único para los profesionales que agilice su labor diaria.

El caso es que los actuales certificados que justifican la movilidad de vehículos dedicados al transporte de personas y, sobre todo, de mercancías, se rigen de forma autonómica, transformándose en un verdadero dolor de cabeza para los conductores. Según han explicado desde la CETM, este mecanismo "supone una carga burocrática inútil" que obstaculiza "considerablemente" una actividad esencial como lo es ésta.

Portuario

El puerto de Barcelona inicia la prueba piloto '5G Maritime'



El Puerto de Barcelona (España) ha comenzado su prueba piloto *5G Maritime* con la que quiere validar la localización de los barcos en tiempo real, contando con imágenes que aportan más información a parte de los actuales sistemas de geolocalización del puerto. El proyecto emplea una solución tecnológica que coordina los sistemas de inteligencia artificial y *cloud computing* con tecnología de procesamiento masivos de datos y comunicaciones 5G.

El objetivo del recinto portuario barcelonés es mejorar la gestión del tráfico marítimo, así como la seguridad y sostenibilidad del entorno. Para ello, el enclave realiza un informe detallado sobre los barcos, su situación y las actuaciones de los servicios portuarios. La solución tecnológica permite obtener el geoposicionamiento de proa y popa e indicador de movimiento del barco con una elevada precisión, facilitando la asistencia remota a la navegación.

Los españoles se decantan por usar Correos para enviar sus paquetes

La mayoría de los residentes en España prefieren utilizar mayoritariamente los servicios que les ofrecen Correos y Correos Express para el envío de sus paquetes, según se desprende del control realizado por la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) en su 'Panel de Hogares'

Felipe Alonso.



Correos es utilizado mayoritariamente por los españoles. EP

La mayor cantidad de envíos de paquetería realizados durante el segundo trimestre del año, han sido realizados a través de la compañía estatal Correos, y de su filial Correos Express. Según el análisis que lleva a cabo cada tres meses la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC), en su *Panel de Hogares*, han sido dos de cada tres españoles o residentes en el país, los que han elegido a estas empresas como las indicadas para llevar a cabo sus envíos de paquetería y correo postal.

Panel de Hogares de la CNMC es una encuesta a hogares e individuos, que busca recopilar información directamente de los ciudadanos a través de encuestas y el análisis de las facturas de los servicios. El estudio es de naturaleza multisectorial y recoge datos relativos a los mercados de telecomunicaciones, audiovisuales, energía, postal y transporte entre otros.

La empresa estatal alcanza, con los datos recogidos, un mercado del 67,1% en el primer semestre del año. Junto a ella, también han sido destacadas otras compañías de servicio de *courier* y paquetería, como son MRW, con un 8,9% de envíos de paquetes, que se consolida como la segunda logística de este tipo de servicio en el país.

Seur ocupa el tercer lugar, según el *Panel de Hogares* de la CNMC, con una implicación del 6,3%; mientras que DHL, cuenta con el 2,8%. El 14,9% se reparte entre las otras empresas del sector con porcentajes menores.

Cuatro de cada diez entrevistados han indicado que acudieron a una oficina de Correos en este semestre, y algo más del 70% se han mostrado satisfechos por los servicios recibidos. La mejor valoración la recibe la atención del personal de las oficinas de esta compañía estatal, un 76%; mientras que ubicación de un edificio de Correos en las proximidades del domicilio, ha recibido un 71% de satisfacción.

Lo que baja un poco esta consideración positiva de Correos y de Correos Express, se refiere a la



MRW es el segundo 'courier' de paquetería más empleado por los españoles para sus envíos. N. Martín

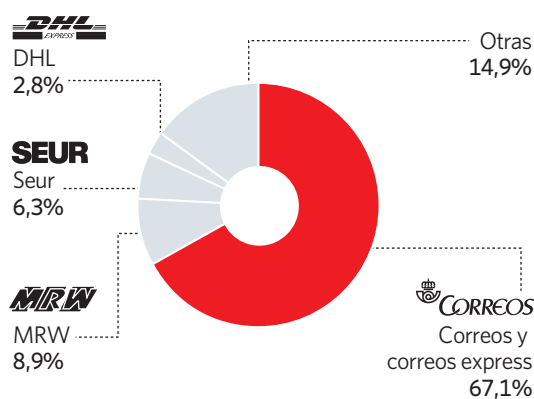
información recibida sobre el precio y coste de los servicios, tan sólo un 61% han mostrado estar de acuerdo con ello. No obstante, apenas la mitad de los que acudieron a alguna oficina postal se han mostrado conformes con el tiempo de espera para realizar sus gestiones.

Mucho más llamativas son las cifras incluso cuando hablamos del envío de cartas, operación para la cual el 96% de los preguntados afirmó haberse quedado con la propuesta de Correos, la mayoría de ellos seleccionando la modalidad de carta ordinaria, en el entorno del 83%. También hay mayor conformidad con los tiempos que con los precios en este caso.

Asimismo, la encuesta de la CNMC apunta también a la situación de los buzones de Correos, y señala que, en los últimos seis meses, lo mejor valorado en este aspecto, ha sido la facilidad para encontrar uno, así lo han señalado el 71%; seguido de la cercanía a su vivienda, el 70%; y a la información aparecida en el buzón sobre el horario de recogida, aprobado por el 65% de los usuarios.

Las conclusiones de este estudio de competencia dejan claro que la sociedad estatal, pese al número de empresas que le hacen la competencia, sigue siendo la más conocida y la que parece tener la mayor fiabilidad para los envíos de paquetes y para las operaciones de correo postal, entre los residentes en el país.

Mercado de envíos de paquetería de los últimos seis meses



Fuente CNMC y elaboración propia.

elEconomista

Por otra parte, y de cara al futuro, desde el grupo Correos se ultima una licitación en el ámbito del transporte terrestre, por un valor estimado de 512,8 millones de euros. El objetivo de esta operación es dotar a Correos y a Correos Express de una mayor agilidad. Con la implantación de un sistema, que abre la posibilidad de que cualquier transportista interesado en ofrecer sus servicios a la compañía pueda inscribirse y optar a las demandas de prestación de servicios para todas las rutas que no sean de última milla, que vayan surgiendo a lo largo de los cuatro años de duración de esta licitación.

**Xurxo Torres**

Consejero delegado de Torres y Carrera

El futuro del sector invisible

Durante un año hemos estado trabajando el análisis prospectivo del transporte de mercancías. Un sector tradicionalmente invisible para el consumidor -salvo cuando es puerta a puerta- pero que, como se evidenció en lo más duro del confinamiento, es el torrente sanguíneo que alimenta a nuestro sistema.

Lo singular de nuestra prospectiva es que se nutre del conocimiento de toda la cadena de valor del sector. Nosotros proponemos el método, pero son los profesionales que conforman el 360° del transporte de mercancías quienes determinan los contenidos y sus conclusiones.

Ha sido una experiencia singular, por la duración y por la variedad de los participantes, pero creo que eso es precisamente lo que agrega mayor valor añadido. En una primera impresión, parece que el agente más determinante en el futuro del sector es la administración pública. La capacidad regulatoria y la presión fiscal siempre favorecen este tipo de interpretaciones. Sin embargo, el peso de la administración cae bruscamente cuando se la vincula con los objetivos que señala el sector como claves de su futuro. A saber: la seguridad -en todo su perímetro-, la eficacia y la eficiencia, la globalización o la descarbonización.

Cuando se baja a ese nivel de detalle, los agentes determinantes para el futuro del sector son, por orden de importancia, los propios empresarios del transporte, los cargadores y los fabricantes de vehículos pesados y semipesados. Desprende cierto aroma a despotismo ilustrado -todo para el pueblo, pero sin el pueblo- cuyo origen se remonta, en mi opinión, al desapego social del que siempre ha sido víctima esta actividad.

El transporte de mercancías por carretera se considera en el mejor de los casos un mal inevitable. Se les señala como causantes del destrozo de las carreteras, de los problemas de circulación por estas vías, de las emisiones de CO₂, de ser un colectivo -aquí se produce la traslación del empresario al conductor- bronco y reivindicativo, etc. En fin, la lista podría alargarse todo lo que se quisiera. Es lo que sucede cuando entras en una espiral de mentiras.



Paradójicamente, el sector de transporte de mercancías por carretera fue el primero en abrirse a Europa en lo más oscuro del franquismo (ASTIC 1959), las empresas españolas son de las más reputadas de la UE y convierten a nuestro país en referente de la actividad en todo el continente, las emisiones producidas, no solo se han reducido notablemente en los últimos diez años, sino que además representan un volumen muy inferior a las generadas por los vehículos privados. Y el firme de las carreteras está hecho polvo porque no se invierte en ellas desde la crisis de 2008.

Con esta disparidad entre lo real y lo percibido es lógico que el sector haya asumido que las castañas no se las va a sacar del fuego nadie ajeno. Sus objetivos son su responsabilidad y esto paradójicamente hace que sea un sector tremendamente dinámico desde la perspectiva empresarial. Con la administración se habla lo estrictamente necesario -no se racanea el contacto, pero sí el mamoneo- y a la sociedad se la nutre de sus necesidades básicas esenciales sin ruidos ni algaradas. Siempre con la misma eficiencia silenciosa que, apenas, se vislumbró durante lo más oscuro de este año de fatalidad.

El sector -su cadena de valor- transmite optimismo sobre los escenarios de futuro y los objetivos que se persiguen. La base es sólida ya que la actividad no se ha visto tan afectada como otros sectores estratégicos -turismo, hostelería, transporte de pasajeros-. Pero más allá de ese punto de partida, el escenario posterior al Covid-19 favorece, al menos en Europa, un mayor equilibrio territorial entre lo urbano y lo rural. Los nuevos modelos de trabajo, los ritmos de vida de una generación marcada por el virus, la relación calidad-precio de vivir en zonas periféricas dibujan una dispersión que demandará más que nunca la capilaridad que solamente puede ofrecer el transporte por carretera. Es curioso, porque mientras unos abandonan la denominada España vaciada (p.e. Bancos) otros nunca han dejado de llegar a ella en viajes de ida y vuelta.

La movilidad del futuro es colectiva y es sostenible. Mientras que las ciudades siguen con la impostura del debate sobre si los coches deben circular por sus centros o no -impostura porque las directrices de la UE son claras: No-, los transportistas llevan años trabajando con grandes zonas logísticas extraurbanas y con sistemas de lanzadera que optimizan la eficacia y la eficiencia del servicio. Ya no solo es que los vehículos sean menos contaminantes, sino que el sistema operativo es el menos invasivo de toda la movilidad urbana. Y por ahí se sigue marcando tendencia.

Finalmente, completo esta visión de futuro que suena tanto a loa, con dos ámbitos de futuro en los que el transporte de mercancías por carretera, van a jugar un papel esencial.

El primero, es la visión de un mundo global e interconectado. Antes de internet, en el árido mundo analógico de carreteras secundarias, estos empresarios propiciaron con sus tránsitos la paulatina desaparición de las fronteras. Hoy, en un momento de peligrosos nacionalismos siguen siendo los campeones del libre comercio y de una sociedad europea común. Pese a quien pese.

El segundo punto tiene que ver con el empleo. Mientras que las plataformas tecnológicas que hacen incursiones en el sector favorecen la figura del falso autónomo y, por extensión, la precariedad laboral y la desigualdad social, el sector del transporte vela por la profesionalidad de sus conductores y su seguridad laboral y profesional. Desconozco si este rigor se podrá mantener en el futuro o si, como aparenta la actual locura sociotecnológica, nos convertiremos en una sociedad de *drivers* como ahora lo somos de *riders*. Espero que no, pero esto ya no entra en el terreno de la prospectiva, sino del deseo. A más ver, mi más profundo reconocimiento para ese sector invisible y esencial.



■

**El mundo postCovid
dibuja una dispersión que
demandará la capilaridad
que sólo puede ofrecer el
transporte por carretera**

■

España, segundo país de UE en transporte internacional por carretera

La actividad del transporte internacional de mercancía por carretera, que realizan las empresas españolas, sitúa al país a la cabeza de la UE, junto a Polonia

Felipe Alonso. Fotos: iStock

El transporte de mercancías por carretera conforma un papel estratégico en el desarrollo económico de Europa, y en el caso de España, ya lo ha demostrado durante los meses más fuertes de la pandemia, tanto a nivel nacional, como internacional, aunque por el efecto de los cierres perimetrales y de controles en los diferentes países de la UE, el volumen haya descendido con respecto a años anteriores. No obstante, según la Oficina Europea de Estadística (Eurostat), España es el segundo país



El transporte español de mercancías por carretera se consolida internacionalmente.

de la Unión Europea que realiza más transporte internacional de mercancías, con una cuota de mercado del 16%, equivalente a unos 76.442 millones de toneladas/kilómetro, tan sólo por debajo de Polonia, 215.184 millones de toneladas/kilómetro, y por delante de países como Alemania y Francia.

De acuerdo con un informe sobre el futuro del transporte, presentado por la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), realizado por la consultora Torres y Carrera, queda claro que en España el transporte por carretera posee un carácter estratégico y transversal. Aporta un 5% al Producto Interior Bruto (PIB), da empleo a más de un millón de trabajadores en su conjunto y gestiona el 75% de las exportaciones españolas hacia la Unión Europea.

Desde ASTIC se recuerda que en una encuesta realizada por GAD3 en el mes de julio, la mayoría de la población residente en España consultada, reconoció la labor fundamental de las empresas de transporte por carretera durante la crisis sanitaria, que aseguraron la entrega y el suministro de bienes y servicios esenciales para la sociedad española.

El estudio apunta hacia un futuro que se debe basar, tanto a nivel interno como internacional, en el desa-

España movió 59,86 millones de toneladas de mercancías por carretera a nivel internacional

rollo de las nuevas estructuras operativas propiciadas por las plataformas tecnológicas, y en la respuesta que hay que dar al fuerte crecimiento de la demanda social de este transporte estratégico.

En cuanto a los sectores que más utilizan el transporte internacional por carretera desde España, encabeza la lista la industria de automoción y sus componentes, la química y el textil seguidos del sector agrícola y ganadero.

Hasta septiembre, y de acuerdo con la *Encuesta permanente del transporte de mercancías por carretera* que elabora el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se ha movido, a nivel internacional un total de 59,86 millones de toneladas de mercancías, un 7,68% menor al mismo periodo del año anterior. En el primer trimestre se movieron 21,28 millones de toneladas; en el segundo, 19,29 millones, y en el tercero 18,75 millones.

Los 59,86 millones de toneladas se reparten entre, 22,08 millones (-9,70%) correspondientes a las importaciones, mientras que 29,71 millones (-7,26%) forman parte de las exportaciones. Hay



El transporte de mercancías por carretera fundamental en la crisis sanitaria.

también un movimiento de carga de 8,06 millones de toneladas (-3,32 %) que son del tráfico entre terceros.

En cuanto al movimiento de mercancías por carretera correspondiente al considerado servicio público a nivel internacional, se movieron en estos nueve primeros meses del año un total de 59,10 millones de toneladas (-6,91%). Y en el caso del servicio privado, son 763.000 toneladas (-43,79%).

La encuesta del MITMA ofrece el movimiento de mercancías por cada Comunidad Autónoma. La principal en el tráfico internacional por carretera es Cataluña con 12,6 millones de toneladas, aunque regis-

tra un descenso del 15,7%; seguida por la Comunidad Valenciana, con 5,8 millones (+4,3%).

En tercer lugar, en este tipo de transporte de importación y exportación internacional, se encuentra Andalucía, con 5,3 millones de toneladas (-11,2%); a continuación se sitúan, Galicia con 4,3 millones de toneladas (+47,3%); y el País Vasco con 4 millones de toneladas (-13,1%). La comunidad aragonesa ha movido 3,3 millones de toneladas. Por encima de los 2 millones se encuentran Murcia (2,9); Castilla y León (2,8); Castilla-La Mancha (2,6); Madrid (2,6), y Navarra (2,1). En cuanto al resto de las regiones, Asturias ha movido a nivel internacional 0,5 millones de toneladas; Cantabria 0,7; La Rioja, 0,4; Extremadura, 1,3. En el caso de las islas, no existe, como es lógico, transporte internacional de mercancías por carretera, y lo mismo ocurre en el caso de Ceuta y Melilla.

A nivel general, el acumulado anual del transporte por carretera ha movido más de 1.084,4 millones

de toneladas, un 6,3% menos que en el mismo periodo del 2019. Todos los tipos de desplazamiento han sufrido caídas en estos nueve meses, salvo en el caso del transporte interregional que crece un 0,5%, al mover 259,8 millones de toneladas. El tráfico intramunicipal ha alcanzado unos 174,07 millones de toneladas (-10,68%); y el intermunicipal e intraregional, 590,71 millones (-7,66%).

Como ocurre en el caso de las importaciones y exportaciones, Cataluña es quien más movimiento de mercancía interior genera en estos nueve meses, con 194,8 millones de toneladas (-3,1%), con Andalucía muy cerca, con 191,1 millones (-0,8%); la comunidad valenciana registra 170,1 millones (-10,5%); Madrid tuvo un tráfico de 108 millones de toneladas en estos nueve meses (-6,1%); Castilla y León 102,1 millones (-7,5%); Castilla-La Mancha, 99,2 millones (+0,5%); Galicia, 84,8 millones (-0,8%); Aragón, 75,3 millones (+0,7%); y, el País Vasco, 69 millones (-10,8%); Murcia, 61,4 millones (+1,3%); Navarra, 36 millones (-12,3%); Extremadura, 31,6 millones (+13,8%); Asturias, 29,8 millones (-14,3%); Cantabria, 19,5 millones (-31,2%). En el caso de las islas, Baleares movió 21,6 millones de toneladas (+5,6%) y Canarias, 26,7 millones (-20,9%).





Felipe Alonso
El Caminante

Con la ilusión y la esperanza en el nuevo año

Parece que acaba este año "maldito", "extraño", estos 366 días, que no olvidemos que es bisiesto, y se abre un futuro, un 2021 que todos, tanto a nivel personal, social, sectorial, económico...se espera con ilusión, y, sirva la edundancia, con esperanza.

No sabemos que va a pasar a partir del uno de enero, pero a juzgar por los mensajes que se mandan desde los sectores económicos, el Covid-19 ha enseñado mucho, y aunque aun no haya terminado y se espere con precaución, y por qué no decirlo, con un poco de miedo, el paso de las fiestas navideñas, hay esperanza en que este mazo sea más típico, menos "atípico" y doloroso.

Cierto que no está claro, pero desde nuestro sector, desde el mundo del transporte, en todos sus ámbitos, público, privado, de persona y de mercancía, por tierra, mar o aire, se hacen cábalas con mejoras. Parece que hay confianza en que se ha tocado fondo y que ahora lo único que puede ocurrir es que se produzca una mejora que permita alcanzar un crecimiento lento, pausado, menor, pero crecimiento al fin. Hay que ser conscientes que la situación generada por la pandemia, la crisis en que se ha sumergido el mundo en general, y por ende, en particular, España, no tiene un arreglo marcado en los próximos 365 días, ni quizás en los siguientes, en los del 2022, pero no por eso no hay que dejar de ser optimistas, "con cuidado", "con los pies en el suelo", pero optimistas al fin.

Una de las previsiones que más esperanza permite albergar es la que ha hecho Turespaña con respecto al número de asientos que se prevén en vuelos internacionales para enero, que aumentan en muchos mercados emisores. Con la llegada de turista se puede solucionar, por ejemplo, la situación del transporte discrecional por carretera, amén del propio de las compañías aéreas. También hay campaña para el regreso, a lo largo del año, sin fecha muy fija, de los cruceros. El ferrocarril avanza sobre sus raíles, y el movimiento de mercancías, en mayor o menor medida se muestra imparable. Ahora queda la esperanza, la confianza en el nuevo año, ya veremos y contaremos.

EL PERSONAJE



Willie Walsh
Exconsejero delegado de IAG

El personaje de este mes es, Willie Walsh, exconsejero delegado de International Airlines Group, holding que agrupa a las compañías aéreas Iberia, Vueling, Bristish Airways, Level y Aer Lingus, cargo que ha ocupado hasta septiembre de 2020, ha sido designado por la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) para sustituir, a partir de marzo, a Alexandre Juniac, actual director general y CEO, que dejará sus cargos el 31 de agosto, tras cuatro años al frente de la organización internacional de aerolíneas.

LA CIFRA

128.400

empleos

Es la cifra que calculan las empresas de transporte y logística de empleo para estas Navidades. El auge del comercio electrónico, una tendencia consolidada durante el confinamiento, será una de las causas de esta amplia contratación temporal. El abanico de puestos de trabajo es muy amplio y va desde puestos de empaquetadores, carretilleros, mozos de almacén y transportistas, a profesionales destinados a la atención al cliente, tanto para atención online como telefónica.

EL RETUITEO

Renfe@Renfe.es

[@Renfe.es](https://twitter.com/Renfe.es)

Ponemos en marcha el proceso de licitación para la plataforma de viajes 'Renfe as a Service' #innovacion #movilidad #sostenibilidad
<https://bit.ly/33AK270>

VOLANDO SEGUROS EN TIEMPOS DE COVID



vueling

¿POR QUÉ ES TAN SEGURO VOLAR?

LAS CINCO CLAVES DE LA PROTECCIÓN EN LOS AVIONES, SEGÚN HARVARD

La "Iniciativa de salud pública en la aviación" llevada a cabo por científicos de la Facultad de Salud Pública T.H. Chan de Harvard analiza las capas de protección en los aviones, cuyas sinergias permiten mantener los niveles de seguridad alcanzados:



EL SISTEMA DE
VENTILACIÓN



USO DE LAS
MASCARILLAS



DESINFECCIÓN
DE LOS AVIONES



MONITORIZACIÓN
DE LOS PASAJEROS



EDUCACIÓN Y
CONCIENCIACIÓN

1 → EL SISTEMA DE VENTILACIÓN

Las cabinas de los aviones están diseñadas para mantener el aire siempre limpio

ASÍ CIRCULA EL AIRE EN CABINA

TIEMPO QUE
TARDA EN
RENOVARSE
COMPLETAMENTE
EL AIRE EN CABINA



El aire que
llega del
exterior entra
a través de
los motores.

1

El flujo pasa al
PACK, donde se
regula su
temperatura y su
presión.

2

Aire exterior
calentado,
presurizado
y purificado

50% 50%

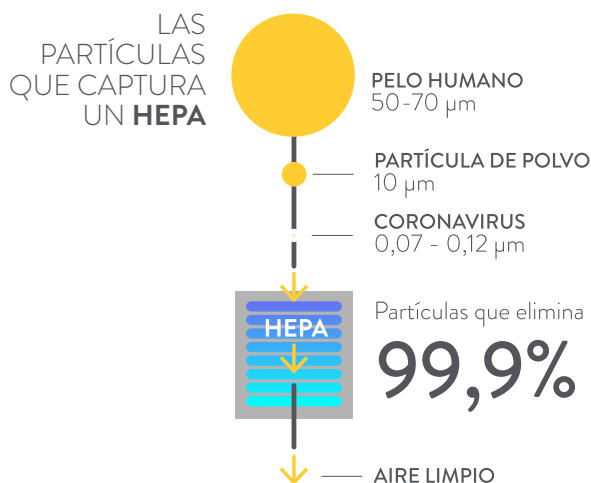
Aire en
recirculación
que procede
del filtro HEPA

AIRE QUE ENTRA EN CABINA

3 El aire se
distribuye por
toda la cabina
generando
láminas
verticales en
cada fila.

4 Al caer al suelo,
todo el flujo de aire
se recoge. Una
parte recircula y se
dirige al filtro HEPA
y otra sale al
exterior.

5 Los filtros **HEPA**
(High Efficiency Particulate
Arresting) son similares a los
usados en las áreas críticas
de los hospitales.



2 → USO DE LAS MASCARILLAS

Las mascarillas reducen significativamente los riesgos de transmisión del COVID-19 y se han establecido políticas estrictas que regulan su uso.

LAS BARRERAS DE PROTECCIÓN, DISPUESTAS POR CAPAS



Un estudio realizado por AIRBUS afirma que **el distanciamiento físico necesario** para mantener la protección **se alcanza incluso con todos los asientos de un avión ocupados**.

LA DISPOSICIÓN DE LOS ASIENTOS, UNA BARRERA CONTRA EL VIRUS



Los asientos y los pasajeros están dispuestos en la misma dirección, hacia la parte delantera del avión, lo que **limita las interacciones cara a cara**.



La disposición de la cabina y el flujo de aire vertical logran el **máximo aislamiento entre filas**.

La exposición potencial en cabina es muy baja. AIRBUS ha calculado que la recomendación del CDC⁽¹⁾ de mantener 180cm⁽²⁾ de distancia mínima sin mascarilla en un espacio interior equivale a 30cm⁽²⁾ dentro de un avión.



3 → LIMPIEZA Y DESINFECCIÓN DE LOS AVIONES

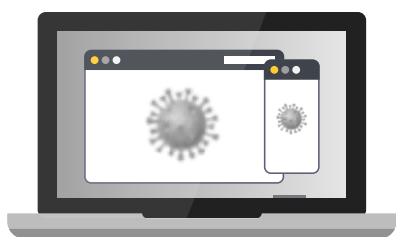
La limpieza del interior de nuestros aviones se ha visto reforzada, tanto en frecuencia como en uso de productos especificados por la AESA³. Los aviones se limpian a fondo cada día, con un tratamiento especial en superficies como reposabrazos, mesitas plegables, portaequipajes y aseos. Las cabinas se pulverizan con desinfectante viricida homologado por la AESA³.



4 → MONITORIZACIÓN DE LOS PASAJEROS



Vueling adapta sus rutas, frecuencias y procedimientos a los requerimientos que las autoridades de cada destino promueven en función de las medidas de prevención que adoptan periódicamente para minimizar la incidencia de la pandemia.



5 → FORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN

Nuestras tripulaciones han sido debidamente formadas en los nuevos protocolos de higiene recomendados por la AESA³ y por la OMS⁴. Además, nuestros pilotos y tripulantes de cabina utilizan mascarillas de protección homologadas y guantes desechables durante todo el vuelo, además de disponer de gel hidroalcohólico para su uso personal.



→ Casos registrados asociados a transmisión en aviones en 2020
(ENERO - JULIO / DATOS IATA)

44 —1 caso por cada 27.300.000 pasajeros—

Fuentes:

INFORME AIRBUS: <https://www.iata.org/contentassets/a1a361594bb440b1b7ebb632355373d1/airbus-trust-airtravel.pdf>

INFORME IATA: <https://www.iata.org/contentassets/a1a361594bb440b1b7ebb632355373d1/iata-cabin-safe.pdf>

INFORME HARVARD: <https://npli.sph.harvard.edu/crisis-research/aviation-public-health-initiative-aphi/>

¹ CDC: Center for Disease Control

² En el informe Airbus, las medidas están expresadas en pies: un pie de distancia en el interior de una cabina equivale a seis pies de distancia en una habitación interior.

³ AESA: Agencia Estatal de Seguridad Aérea

⁴ OMS: Organización Mundial de la Salud

‘TrainScanner’: solución de mantenimiento predictivo de Alstom España

La eficacia y la seguridad es muy importante para el perfecto funcionamiento de los trenes, pero para ello es fundamental que se cuente con un buen operativo de mantenimiento

Felipe Alonso. Foto: Alstom

TrainScanner, es la solución de mantenimiento predictivo que se ha desarrollado por los equipos de I+D de Alstom España, y que recientemente ha entrado en funcionamiento en Polonia, exactamente en el Centro de Mantenimiento de Varsovia, donde se va a utilizar para las operaciones destinadas a mantener la flota de 20 Avelia Pendolinos, operada por PKP Intercity.

La tecnología TrainScanner aporta un mantenimiento predictivo y una evaluación continua de las condiciones técnicas del material rodante. Gracias al análisis digital de datos, identifica cuál es el momento óptimo para reemplazar un componente.

El sistema implementado en Varsovia se basa en la larga experiencia de Alstom en Reino Unido, donde TrainScanner ha dado servicio a la flota Pendolino de Avanti West Coast durante años.

A través de cámaras 3D y tecnología láser, TrainScanner permite automatizar el mantenimiento predictivo y basado en la condición de las ruedas, las pastillas de freno y las bandas de carbono de pantógrafo, así como de los bastidores y la carrocería.

Es especialmente adecuado para flotas numerosas, diseminadas o que requieran de un alto nivel de servicio, ya que el subsistema captura la información cuando el tren pasa a través de TrainScanner.

Tras la inspección automática, los datos se transmiten a la plataforma HealthHub de Alstom, que analiza los datos en bruto y los procesa a través de algoritmos basados en reglas para calcular el buen estado de cada material.

TrainScanner y HealthHub aportan beneficios notables en términos tanto de mantenimiento como de operación, ya que reducen tanto el consumo de materiales como el número de operaciones de mantenimiento, otorgando un ahorro significativo a los propietarios y operadores de las flotas.

El sistema prolonga el tiempo entre tareas de mantenimiento, alarga la vida de los componentes y mejora la seguridad durante la operación.



Sistema de mantenimiento ‘TrainScanner’.

Esta forma de actuación del mantenimiento, se adelanta al futuro de la industria. Y con su aplicación en los trenes de PKP Intercity se va a lograr, a juicio del operador polaco, conseguir, además de un importante ahorro, asegurar una mayor fiabilidad en los trenes, así como el confort y la seguridad de los pasajeros.

Alstom ha tenido presencia en Polonia desde hace más de 20 años y cuenta con una plantilla de casi 2.000 empleados en aquel país y su planta de producción en Chorzów es una de las tres factorías de Alstom más grandes del mundo.



África Semprún
Periodista

Adif estrena la liberalización con el objetivo de salir de pérdidas

Adif lleva en *números rojos* prácticamente desde 2011, ejercicio en el que perdió 297 millones. En 2013, el gestor se segregó en dos entidades y puso los activos de alta velocidad bajo el paraguas de Adif Alta Velocidad, que no ha ganado dinero desde su nacimiento. Ese año cerró con un déficit de 231 millones debido a que los ingresos no llegaron a cubrir los gastos de explotación ni los financieros de la alta deuda ya que arrastraba por la construcción de la red de alta velocidad. En 2015 el resultado fue de -361 millones, en 2018 las pérdidas llegaron a los 223 millones y en 2019 bajaron a los -179 millones. Desde la separación de los activos y los negocios, Adif convencional ha registrado beneficios en un par de ocasiones (2015 y 2017), pero no lo suficiente para compensar los *números rojos* de su hermana.

Tras asumir el cargo en 2018, la presidenta de Adif, Isabel Pardo de Vera, aseguró que la liberalización del transporte de pasajeros es la llave que necesita el gestor para salir de pérdidas ya que le permitirá dar un mayor uso a la infraestructura. El próximo 14 de diciembre, la liberalización entrará oficialmente en vigor pero la red no tendrá ningún nuevo operador. SNCF (Rielsfera) ha retrasado la puesta en marcha de su servicio a marzo y seguirá adelante con la fecha "si todo va bien". Trenitalia e Ilsa mantienen su entrada a lo largo del primer trimestre de 2022. Así, se retrasa la entrada efectiva de la competencia en un momento en el que el AVE opera con la mitad de su capacidad y lleva un 23% de los pasajeros que hace un año. No parece que vaya a reactivarse hasta mediados de 2021 y su Avlo sigue en el cajón. Pardo de Vera aseguró en Rail Lives que el tráfico recuperará los niveles de 2019 a finales de 2021 si la competencia llega, es decir, si el operador francés no retrasa su entrada. Así, si los nuevos operadores cumplen su parte, la compañía prevé salir de pérdidas prácticamente por primera vez en años en 2023. Este ejercicio cerrará con unos *números rojos* de 762 millones.

El gran reto es multiplicar los pasajeros en un momento en el que el teletrabajo parece que ha venido para quedarse y que la demanda del transporte privado crece por el miedo a la pandemia. La idea es que una mayor oferta, menores precios y la guerra contra el coche y las emisiones de CO2 llenen los trenes.

EL PERSONAJE



Michael O'Leary
Presidente de Ryanair

La mayor aerolínea europea de bajo coste ha encargado 75 unidades del 737 MAX a Boeing, lo que supone ampliar su pedido hasta un total de 210 aviones. Este es el primer encargo del modelo desde que EEUU aprobara hace 15 días su regreso a los cielos tras los fallos y accidentes sufridos en los que murieron 346 personas. Así, Ryanair da un espaldarazo público al fabricante, del que depende ya que toda su flota es Boeing, cuando al UE todavía no ha dado su visto bueno. La compañía, que habría logrado un descuento del 75%, recibirá el primer Max en 2021.

LA CIFRA

40

POR CIENTO

Un 38,5% de los taxistas consultados en el último informe sobre la situación del sector se está planteando buscar una alternativa al taxi. Asimismo, un 11% estaría ya pensando en dejar de trabajar, es decir, optar por la jubilación. El sector denuncia que está ahogado por la práctica desaparición del turismo y del ocio nocturno, entre otras cosas, y señala que la facturación del gremio ha caído de media un 70%. En este punto, fuentes del sector explican que el precio de las licencias ha caído en unos 30.000 euros por la crisis.

LA OPERACIÓN



Hace unos meses empezó a sonar el rumor de que Air Nostrum iba a solicitar un rescate a la SEPI para poder hacer frente a la crisis del coronavirus tras haber pedido un crédito de más de 100 millones de euros al ICO. Pese a que las informaciones del interés por acudir al Fondo de Solvencia se publicaron en septiembre, de momento la compañía no ha movido ficha. No solo ha solicitado el rescate, sino que ni siquiera ha pedido información a la SEPI para conocer las condiciones. De momento, la única aerolínea rescata es Air Europa.

DISFRUTE DE LAS REVISTAS DIGITALES

de elEconomista.es

Digital 4.0 | Factoría & Tecnología
elEconomista.es

Franquicias | Pymes y Emprendedores
elEconomista.es

Comunitat Valenciana
elEconomista.es

País Vasco
elEconomista.es

Andalucía
elEconomista.es

Transporte
elEconomista.es

Seguros
elEconomista.es

Inversión a fondo
elEconomista.es

Pensiones
elEconomista.es

Turismo
elEconomista.es

Alimentación y Gran Consumo
elEconomista.es

Buen Gobierno | Iuris&lex y RSC
elEconomista.es

Agua y Medio Ambiente
elEconomista.es

Capital Privado
elEconomista.es

Energía
elEconomista.es

Catalunya
elEconomista.es

Inmobiliaria
elEconomista.es

Agro
elEconomista.es

Sanidad
elEconomista.es



Disponibles en todos
los dispositivos
electrónicos

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



JUAN DIEGO IBÁÑEZ

Presidente de Intecsa-Inarsa



Intecsa-Inarsa es una de las principales ingenierías españolas de capital privado, con 55 años de trayectoria, especializada en los sectores de ferrocarriles y carreteras, puertos y costas, edificación y urbanismo, y agua y medioambiente. En el año 2019, la empresa facturó 15 millones de euros. A su frente está Juan Diego Ibáñez que se muestra a favor de la colaboración público-privada, ya que “funciona”, aunque apunta que hay que “crear un escenario atractivo para el inversor privado, que ahora no lo hay.”

¿Cómo se está afrontando el Covid-19?

Desde el punto de vista de negocio, obviamente este año ha habido una ralentización de la inversión pública, pero confiamos en una revitalización para 2021, dado que tendremos los fondos de recuperación europeos, y hay una partida dirigida a infraestructuras, que puede ir a ámbitos muy necesitados como agua y medioambiente o movilidad urbana. Y desde el punto de vista interno no hemos tenido que rediseñar.

¿Qué impacto tendrán esos fondos europeos?

En España tenemos un problema de tiempos. Y es que el tiempo habitual de tramitación del expediente previo a la apertura del procedimiento de adjudicación es de hasta dos años, demasiada maquinaria administrativa para los tiempos que Bruselas y este plan exigen. Es necesario activar el mecanis-

“Hay que crear un escenario atractivo para el inversor privado”

Intecsa-Inarsa acaba de ganar un concurso en Arabia, país que a juicio del presidente se trata de un mercado atractivo, con inversiones a futuro muy importantes, como el proyecto ‘Visión 2030’ para hacer de su economía menos dependiente de los hidrocarburos.

Por Felipe Alonso
Foto: eE

mo de emergencia, ya utilizado durante el Estado de Alarma, porque de lo contrario sólo sería posible destinar fondos a proyectos ya licitados o en construcción y, por lo tanto, el impacto sería menor.

El Gobierno quiere aumentar las inversiones en infraestructuras, al menos eso parece con las partidas de los presupuestos del MITMA para 2021

Pero hay que matizar dos cosas. La primera es que se viene de cifras paupérrimas, luego no por crecer estamos en los niveles de inversión de obra pública deseados y anteriores a la crisis de 2008. La segunda es que aquí hay una dotación de fondos europeos, que nos vendrá fenomenal a las ingenierías, pero no deja de ser una inyección de recursos en un momento concreto, es una inversión “dopada”. Necesitamos que en España nunca baje del 2% del PIB la inversión en obra pública. Es fundamental dejar de ver la obra pública como gasto y comenzar a hacerlo como inversión.

La ingeniería española está muy reconocida en el exterior, casi más que en el interior

Dentro de nuestras fronteras se reconoce la ingeniería española, pero luego no se materializa en la contratación. En los últimos años ha mejorado mucho gracias a la Ley de Contratos del Sector Público, que acabó con la preeminencia del precio sobre la calidad a la hora de puntuar ofertas.