

Revista mensual | 10 de noviembre de 2021 | N°102

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA, AL BORDE DEL COLAPSO

La falta de conductores de camiones amenaza
con una ruptura en las cadenas de suministro

REPORTAJE

**LOS FLETES MARÍTIMOS
QUINTUPLICAN SUS
COSTES EN UN AÑO**



Carretera | P6

El transporte de mercancías por carretera, al borde del colapso

La falta de conductores de camiones está afectando al transporte de mercancías por carretera y puede suponer una ruptura en las cadenas de suministro.



Marítimo | P.10

Los fletes quintuplican su coste en un año

Los costes del transporte marítimo siguen al alza y la falta de barcos y contenedores se hace notar

Aéreo | P14

La recuperación de la movilidad impulsa la carga aérea

Las aerolíneas han tratado de paliar la falta de pasajeros con la incorporación de la carga a sus vuelos, buscando maquillar sus balances.

Ferrovioario | P20

El tren busca duplicar su cuota de mercancías tras quince años estancado

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha lanzado la iniciativa Mercancías30 que busca alcanzar una cuota de mercado del 10%.



Movilidad | P32

Mitma destina 4.016 millones para la movilidad

La sostenibilidad y la innovación son las apuestas más claras del Gobierno para este ámbito durante el ejercicio 2022.



Tecnología | P34

La movilidad sostenible llega al aire con el taxi aéreo no tripulado

Las empresas de movilidad aprovechan la tecnología para buscar nuevas formas con las que evitar los atascos de las ciudades.

Edita: Editorial Ecoprensa S.A.
 Presidente Editor: Gregorio Peña.
 Director de Comunicación: Juan Carlos Serrano.

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



Ni los puertos, ni los camiones: el transporte trata de salvar el 'Black Friday' y Navidad

Atasco, atasco y atasco. Todo el sector maneja esta palabra en las últimas semanas. Si primero los problemas llegaron en Reino Unido como consecuencia del *Brexit*, estos se han extendido por todo el planeta como puerta de entrada a las dos fechas claves del sector logístico: el *Black Friday* y la Navidad. La solución no es fácil, pero todas las empresas -fabricantes, transportistas y distribuidores- trabajan para tratar de solventar este problema sobrevenido y evitar que la que se espera sea la mayor campaña de Navidad de los últimos años lleve a un titular en el que se lea que los productos no han llegado a los clientes finales en tiempo y forma.

¿Cómo solucionarlo y evitar estos problemas? He ahí el quid de la cuestión. Los puertos llevan incluso meses en los que los atascos son la realidad del día a día y los precios de los fletes siguen al alza ante la falta de contenedores y barcos que los transporten. La carretera, por su parte, tampoco está en una situación mucho mejor. Está escasa de conductores, como se muestra en las páginas de esta revista digital *elEconomista Transporte y Movilidad*, y eso hace que los costes para las empresas no paren de subir desde hace meses. Las compañías, sobre todo las pequeñas y medianas, ya no pueden mantener durante más tiempo los precios y están al borde del colapso ante unos márgenes que cada vez menguan más.

■
Las soluciones deben ser reposadas y tener vocación de permanencia, evitar parches que hagan que el problema vuelva a suceder
■

A corto plazo, la solución es complicada. La opción de poner en el mercado más contenedores y barcos o más conductores que puedan mover los camiones para que los productos lleguen a tiempo para el *Black Friday* o Navidad no está cerca. Este movimiento requiere de un plan a largo plazo para evitar una rotura en la cadena de suministro que durante meses se ha mostrado como clave para hacer frente a los estragos del Covid-19. Las soluciones deben ser reposadas y tener una vocación de permanencia, evitar parches que hagan que el problema vuelva a estar presente en tan solo unos meses.

La tecnología es clave para poner pie en pared con ambos problemas y ya han sido muchas las empresas que han empezado a poner en práctica algunas de estas soluciones. Por un lado, permitirá mayor rapidez para mover los contenedores y un aumento de la eficacia en estos cambios de posición, lo que agilizará el mercado. Por otro, el transporte por carretera también necesita soluciones. Es necesario un plan que lleve a la formación y a mejorar las condiciones del mercado de trabajo, incrementando el atractivo para los jóvenes y aportando una clave para desembalsar la demanda. Pero también deben entrar terceros factores, como la mejora de la intermodalidad, que ayudará a descongestionar el sector y facilitar la llegada de las mercancías, tanto a los intermediarios como a los clientes finales en todo el mundo.

11

Tráfico de viajeros en transporte público

El Instituto Nacional de Estadística (INE) publica los datos correspondientes al mes de septiembre del movimiento de usuarios.



12

Congreso aéreo sobre el combustible actual y la alternativa

En Ginebra, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, IATA, celebra un congreso para analizar la situación actual del combustible de aviación.

16

33 Conferencia del servicio de tierra en los aeropuertos

Las compañías aéreas y de *handling*, se reúnen en la localidad checa de Praga dentro de la 33 Conferencia del servicio de tierra en los aeropuertos mundiales.

17

'International Cruise Summit'

Reunión en Madrid, durante dos días, de las principales navieras del sector del mundo de los cruceros, así como de los diferentes representantes que tienen que ver con este tipo de viajes de ocio, dentro del marco anual del *International Cruise Summit*.

03

Comportamiento del tráfico ferroviario en España

Análisis del comportamiento del tráfico ferroviario en el país correspondiente al tercer trimestre del 2021. Tanto a nivel de pasajeros, como de mercancías.



Noviembre

elEconomista.es 15ta. Años

XI Edición Premios La Noche de la Economía

La cita anual de elEconomista que reconoce los proyectos empresariales más relevantes del sector económico y financiero de España.

**Martes, 23
Noviembre de 2021**



APERTURA

D.ª Isabel Rodríguez,
ministra de Política Territorial
y portavoz del Gobierno



CLAUSURA

D. Luis de Guindos,
vicepresidente del
Banco Central Europeo (BCE).



Inscríbase y siga el evento en directo en:
bit.ly/LaNocheDeLaEconomia-eE





El transporte por carretera es una actividad esencial para la economía española.

El transporte de mercancías por carretera, al borde del colapso

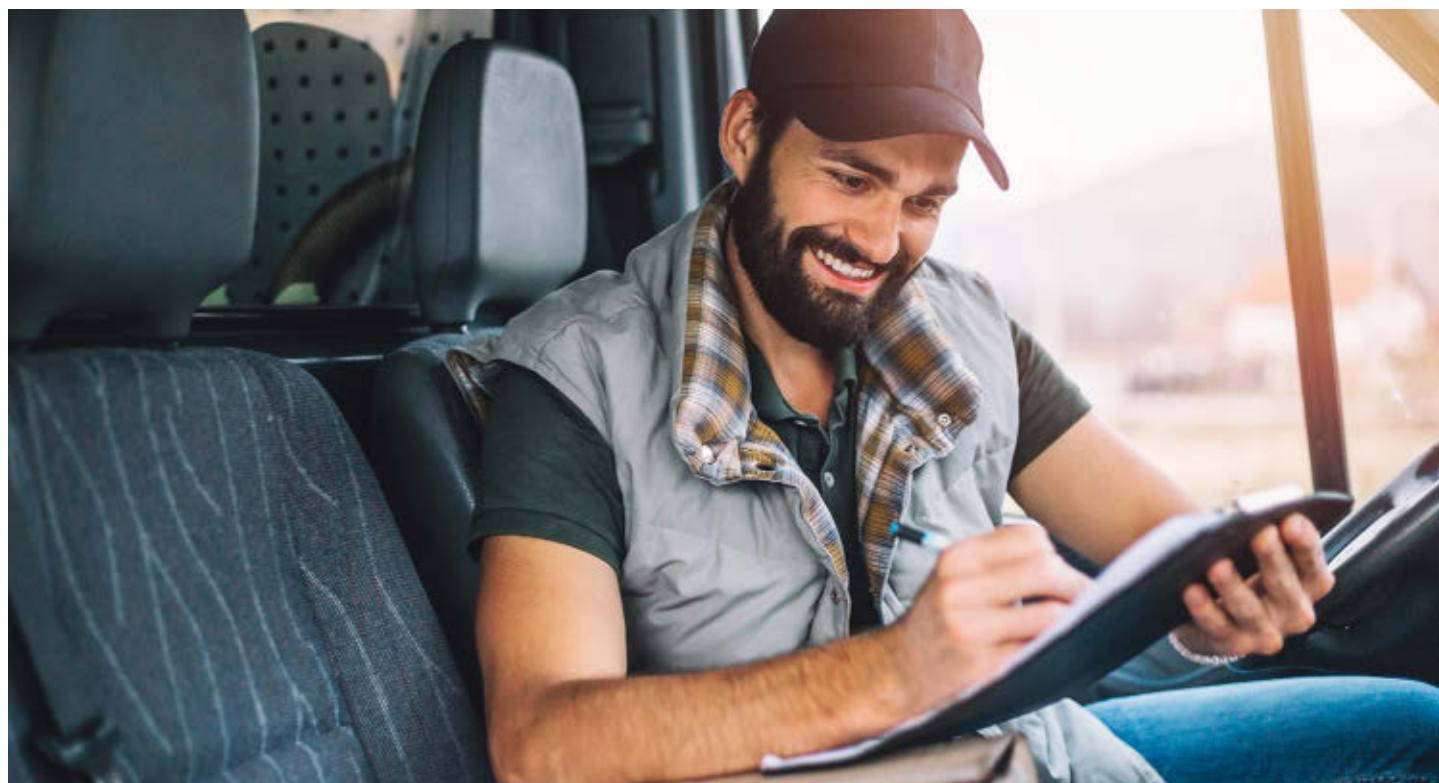
La falta de conductores de camiones está afectando al transporte de mercancías por carretera y puede suponer a corto y medio plazo una ruptura en las cadenas de suministro cuando están próximas las fiestas navideñas que demandan más actividad comercial y de distribución

Felipe Alonso. Fotos: iStock

En Europa en general, y en España, en particular, se está detectando en el último año la falta de conductores de camiones, hasta el punto de que uno de los anuncios que más se repiten en las ofertas de trabajo es precisamente éste. La falta de conductores se ha convertido en uno de los grandes problemas a los que se enfrenta un sector que durante la pandemia ha demostrado su importancia como un elemento esencial a la hora de abas-

tecer a la población cuando se tenía restringida la movilidad y se acentuaba el confinamiento.

Según las diferentes patronales y organizaciones del sector del transporte por carretera, hacen falta en el país cerca de 15.000 camioneros para los próximos años, mientras que para Europa la media oscila entre 30.000 y 50.000 hasta el año 2025, según el país del que se trate. De acuerdo con las



Falta incentivar la llegada de conductores jóvenes al sector.

cifras que ofrece Trnsport Intelligence, en España se reafirma la cifra de 15.000; mientras que para el Reino Unido, que se ha visto fuertemente afectado por el *brexit*, se habla de unos 60.000; más en la media se encuentran Alemania con 45.000 y Francia con 43.000.

Tal y como han señalado a *elEconomista Transporte y Movilidad*, los principales responsables del sector, hay una falta de atención a este sector estratégico para la economía, que se resume en el escaso impulso que se ha dado al relevo generacional, lo que ha provocado en los últimos años un envejecimiento de los profesionales y un rechazo de partida de los jóvenes que no ven en ese trabajo una salida laboral.

Según los datos facilitados por la Dirección General de Tráfico (DGT) en España existen 253.000 conductores que cuentan con las licencias oportunas para desarrollar el servicio (C,C+E), pero de ellos hay más de 32.000 que tienen entre 60 y 64 años; unos 40.000 que forman parte de la horquilla de 55 a 59 años; y, otros 42.000 que van desde los 50 a los 54 años. Eso quiere decir que prácticamente un 75% de los profesionales están en la franja superior a los 50 años.

Desde la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), su director general, Ramón Valdivia, clarifica la situación y pone el dedo en la llaga cuando afirma que "como a corto plazo el transporte por carretera nunca ha dejado de funcionar,

nadie se ha puesto a abordar el problema de la falta de renovación generacional, algo que nosotros llevamos ya más de una década anunciando". De hecho, Valdivia añade que se avanza "hacia una jubilación de un tercio de nuestros profesionales en los próximos años, sin que sus puestos se cubran con nuevas incorporaciones". Y aporta alguna de las razones que se están dando para que se mantenga esta situación, como es que "no se ha favorecido, ni laboral, ni fiscal, ni societariamente que el

15.000

Son los conductores profesionales de camiones que precisa el país hasta el año 2025

tejido empresarial gane músculo", y eso se nota en lo que está sucediendo en la actualidad.

Por su parte, José María Quijano, secretario general de la Confederación Española del Transporte de Mercancías (CETM), va más allá, y valora algunos factores más que perjudican a ese relevo generacional, como es "lo costoso que resulta sacarse el carné y los cursos necesarios para conducir un camión".

Para Quijano, deben de ser las administraciones, "tal y como se lo hemos solicitado" las que valoren la

Transporte y Movilidad

elEconomista.es



Europa precisa 50.000 conductores de camión para 2025.

puesta en marcha de ayudas para obtener los permisos, una medida que ya ha establecido Castilla y León". -esta comunidad ha lanzado ayudas para la formación de conductores que financia el 75% de lo que cuesta acceder a los permisos C,D+E y CAP-.

Los sindicatos no creen que "falten conductores", que faltan, sino que lo que faltan son "condiciones de trabajo dignas". según CCOO, el mercado de trabajo es precario, y si bien el sector se revalorizó al comienzo de la crisis sanitaria, con los camioneros trabajando duramente para abastecer de productos esenciales, ese reconocimiento no se ha trasladado a una mejora de las condiciones laborales. Para estos representantes de los trabajadores, se han registrado "bajadas de sueldo", "contratos basura", y la entrada de "falsos autónomos", lo que ha creado "un entorno de trabajo y condiciones que no son las idóneas para atraer a nuevos trabajadores y solucionar la escasez de conductores. Y a ello añaden

que tampoco facilita "el trato que se da por parte de los cargadores".

¿Peligra el abastecimiento a corto plazo?

Uno de los grandes riesgos que se contemplan a medio plazo, que no a corto, es el riesgo de entrar en un proceso que complique el abastecimiento, porque la situación está tensando la cadena logística y de suministro. Y aunque aún no parece que sea inmediato, las diferentes organizaciones y patronales muestran su preocupación por lo que puede ocurrir si en un futuro próximo no se encuentra una solución para que esta profesión se revalorice y atraiga a nuevos trabajadores.

Según Francisco Aranda, presidente de UNO (Organización Empresarial de Logística y Transporte), "la falta de personal que conduzca vehículos pesados amenaza ya el abastecimiento de tiendas y superficies comerciales, en un momento en el que la logística y el transporte han adquirido un papel esencial", ya que se trata "de un sector clave para la economía nacional".

Por su parte, el secretario general de la Confederación Española del Transporte de Mercancías (CETM), José Luis Quijano, va un poco más allá, porque con-

La falta de camioneros puede tensar la cadena logística y de suministros

sidera que "a corto plazo la escasez de conductores puede afectar a la ruptura en las cadenas de suministro", y apoya la tesis de que si la escasez de camioneros continúa aumentando, "las consecuencias pueden ser demoledoras", sobre todo para picos como los que se producen en Navidad. Que además puede traer otro problema añadido, el que "las empresas de transporte de mercancías tengan que cesar de prestar los servicios a sus clientes ante la imposibilidad de hacer frente al incremento descontrolado de los costes de explotación y sus dificultades para trasladarlo al mercado".

¿La solución? Pues para estos expertos es complicada. Y todos ellos reivindican que las administraciones actúen en consecuencia, mejorando, no sólo, las condiciones laborales, sino también los servicios que se precisan en ruta, tales como áreas de estacionamiento seguras y protegidas. Que se respeten los tiempos de descanso, que haya planes formativos de FP y de desempleados, no sólo formalmente, sino de hecho... Y que además se favorezca también el acceso de las mujeres a este mercado laboral, dado que tan sólo un 3% de estos profesionales son mujeres, creándose un desequilibrio enorme.

Vueling impulsa su compromiso por la sostenibilidad



Como aerolínea perteneciente a IAG, Vueling forma parte del programa Flightpath Net Zero, mediante el cual se ha establecido el objetivo de

alcanzar las cero emisiones netas de CO₂ en el año 2050. Para ello ha definido tres áreas básicas de actuación.

CO₂ REDUCCIÓN DE EMISIONES



Disminuir nuestra huella de CO₂ mejorando la eficiencia de nuestras operaciones

- ✓ **Flota más joven del Sur de Europa:** la edad media de nuestros aviones es de 6,8 años.
- ✓ Los aviones A320neo **reducen las emisiones** de carbono en un **18%.**
- ✓ Transformación del **interior de todos los aviones** para lograr una reducción media de **35Kg de CO₂ por vuelo.**
- ✓ Ahorro de **1.000 toneladas de combustible al año** y 3.400 toneladas de emisiones de CO₂ al año gracias a la **digitalización de la documentación impresa** de los aviones.
- ✓ Desde 2013 Vueling **incorpora sharklets a sus aviones** —dispositivos aerodinámicos en la punta de las alas— gracias a los cuales **reduce un 4% sus emisiones.** Un 60% de la flota está dotada con sharklets.



REDUCCIÓN DE RUIDO

Gracias a la nueva generación de aviones y a nuevos procedimientos operativos

- ✓ Los nuevos motores de los modelos A320neo **reducen un 50% el impacto del ruido en los aeropuertos** y en las zonas limítrofes.



GESTIÓN DE RESIDUOS

Reducir la cantidad de residuos que generamos y también mejorar el proceso de reciclaje, minimizando nuestro porcentaje de plásticos de un solo uso

- ✓ **Sustitución del 100% de los productos de plástico** en el servicio de catering a bordo por otros elaborados con **materiales sostenibles.**
- ✓ **Eliminación de casi 7 toneladas de plástico y 800Kg de papel** en el espacio del comedor en la sede corporativa.

Los fletes quintuplican sus costes en un año

El transporte de mercancías por mar ha aumentado sus costes de forma exponencial en los últimos meses poniendo en riesgo el tráfico de contenedores

Felipe Alonso: iStock

Los fletes marítimos, el precio por contenedor que transporta mercancías, que bien puede ser el conocido como Teus, de veinte pies, que es el que generalmente se emplea por las navieras que realizan su servicio hacia puertos europeos, o el Ceus, que lo hace con las conexiones entre Asia y América, de mayor tamaño, hasta 40 pies, han ex-

perimentado en el último año un incremento de coste desmesurado, desbaratando, según el sector de cargadores navieros, toda la logística por lo elevado de los precios.

De acuerdo con el Índice Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) que se toma como referencia en el mercado marítimo de los fletes, a finales de octubre los precios por contenedor de 20 pies se situaban en el entorno de los 4.567,28 dólares; mientras que para el de 40 pies, el coste superaba los 9.956 dólares. Con lo que se mantienen 22 semanas de incremento.

Durante el año 2019, un flete hacia Europa desde Asia rondaba algo más de los 1.000 dólares, mientras que en la actualidad se encuentra en el entorno de los ya indicados más de 4.500 dólares. Y en el caso del tráfico entre los puertos chinos y los de América, el aumento ha sido también considerable, ya que se apuntaba de una cifra media de coste de 4.492 dólares en ese año, a los 9.865 dólares de finales de este octubre, lo que supone más del doble de los precios.

Los contenedores se acumulan en algunos puertos a la espera de su recogida.



Mientras en el tráfico de China a Europa, el precio del flete se ha mantenido, desde verano, de acuerdo con el SCFI en el entorno de esos 4.000 dólares por contenedor de veinte pies. No olvidemos que en 2019 era de 1.000 dólares. En el caso del de 40 pies la evolución del último año muestra un aumento de un 281%, con un pico de 10.377 dólares a finales de septiembre, y una cierta recuperación en octubre de hasta 9.865 dólares.

Es muy curiosa la variación que sufren los precios de los fletes en algunos trayectos, en conexiones directas que en viajes de ida mantienen un coste muy diferente al de vuelta, como por ejemplo ocurre en el caso del movimiento desde Nueva York a Rotterdam, que marca 1.189 dólares por contenedor, mientras que en el inverso, desde el puerto europeo al norteamericano, la tasa se eleva hasta los 6.157 dólares.

Destaca el coste del movimiento de un contenedor entre los puertos de Shanghái y Rotterdam, dos de las instalaciones más importantes del mundo en el movimiento de mercancías por mar, que se sitúa en los 14.555 dólares a finales de octubre, con un crecimiento de un 558% anual.; o el tráfico inverso, entre ambos destinos, que baja hasta los 1.582 dólares, con un 44% de aumento anual.

También es importante, la conexión desde el puerto chino de Shanghái con los estadounidenses de Los Ángeles o Nueva York. En el primer caso el incremento sufrido es de un 169%, con un coste de 10.898 dólares; mientras que en el segundo se supera los 13.939 dólares, con un aumento anual del 186%.

Por su parte, el World Container Index (WCI), elaborado por la consultora británica Drewry, mantiene que tras seis meses de aumento "desenfrenado" el precio de los fletes marítimos han entrado en una

Precios de los fletes en las principales rutas

Septiembre-octubre 2021 (\$)

RUTA	28/08	23/09	21/10	PORCENTAJE ANUAL (%)
Indice compuesto	9.818	10.377	9.865	281
Shangahi-Rotterdam	13.787	14.356	14.555	558
Rotterdam-Shangahi	1.647	1.626	1.582	44
Shanghai-Genova	13.464	13.646	13.544	396
Shanghai-Los Angeles	11362	12.424	10.989	169
Los Angeles-Shanghai	1.398	1.404	1.315	154
Shanghai-N.York	14.136	15.849	13.939	186
N.York-Rotterdam	1.142	1.107	1.189	115
Rotterdam-N.York	6.461	6.179	6.157	205

Fuente: World Container Index (WCI).

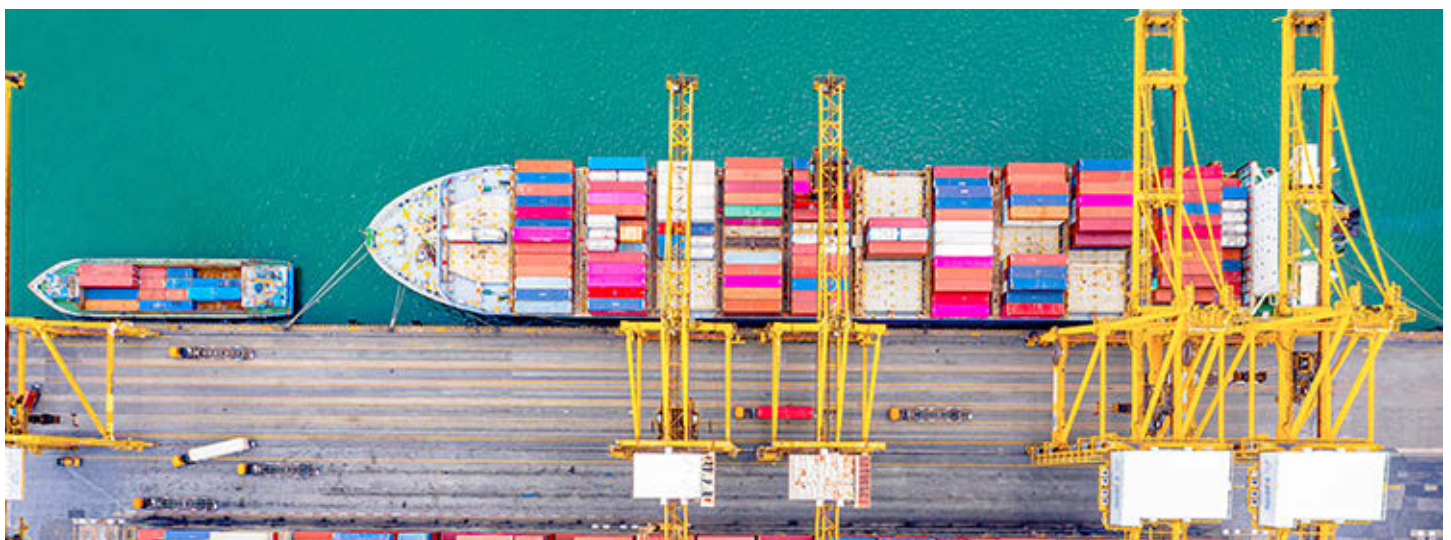
elEconomista

fase de estabilización en el entorno de 9.000 a 10.000 dólares por contenedor de 40 pies. No obstante, se reconoce que los precios han alcanzado una situación de un aumento del 351% anual.

La tarifa media del transporte marítimo de contenedores marcada por Drewry para el 2021, se sitúa en unos 6.888 dólares, lo que supone más de 4.400 dólares que el promedio de los últimos cinco años. En el periodo 2017-2018, el coste por CEUS estaba en el entorno de los 2.260 dólares. Y si bien se ha registrado en las últimas semanas una cierta moderación y una estabilidad en los precios, desde la consultora británica no se espera que haya una disminución hasta bien entrado el año 2022, en función de que se vayan normalizando las condiciones comerciales.

Pero, ¿Cuáles son las razones para este importante aumento de precios? Pues el sector de cargado-

El 80% del tráfico marítimo de mercancías se realiza por contenedores.



Tráfico contenedores importación-exportación exterior

Tráfico de contenedores en tránsito puertos españoles (teus)

AUTORIDAD PORTUARIA	ENE. - SEP. 2020	ENE. - SEP. 2021	VAR.(%)
Coruña	3	0	-
Alicante	3.560	1.670	-53,09
Almería	50	0	-100
Avilés	0	18	-
Bahía de Algeciras	3.314.108	3.057.459	-7,74
Bahía de Cádiz	14.122	33.768	135,11
Baleares	8	9	12,50
Barcelona	774.425	1.173.190	51,49
Bilbao	1.572	1.405	-10,61
Cartagena	192	601	213
Castellón	2.808	4.077	45,19
Ceuta	0	2	-
Ferrol-S.Cibrao	0	2	-
Gijón	20	135	575
Huelva	0	116	-
Las Palmas	378.065	488.993	29,34
Málaga	47.879	141.881	196,34
Marín y Ria Ponte.	2.691	2.504	-6,95
Melilla	0	6	-
Motril	0	0	-
Pasaia	0	0	0
St.Cruz de Tenerife	18.839	27.901	48,10
Santander	38	0	-100
Sevilla	0	0	-
Tarragona	1.332	118	-91,14
Valencia	2.226.566	2.176.476	-2,25
Vigo	6.813	6.797	-0,23
Villagarcía	61	23	-62,81
Total	6.793.147	7.117.132	4,77

Fuente: Puertos del Estado y elaboración propia.

res, y las compañías transitarias, lo tienen muy claro. Y aunque se habla de diversas causas, la principal apunta que tiene que ver, en menor o mayor medida, con la pandemia, con las interrupciones que ha generado el Covid-19, en el transporte en general y en el marítimo en particular.

El confinamiento vivido en Europa y América, menos en Asia, paró la producción de muchas mercancías, aunque generó una mayor demanda a través del comercio *online* de otras.

Los barcos que no pudieron realizar correctamente las operaciones de carga, fueron dejando los contenedores en varios puertos, donde aún se encuentran almacenados, por ejemplo en Los Ánge-

Tráfico contenedores importación-exportación exterior (teus)

AUTORIDAD PORTUARIA	ENE. - SEP. 2020	ENE. - SEP. 2021	VAR.(%)
Coruña	3	1	-66,67
Alicante	13.903	18.329	31,83
Almería	15.218	16.398	7,76
Avilés	0	22	-
Bahía de Algeciras	513.319	525.146	4,25
Bahía de Cádiz	12.679	28.755	126,8
Baleares	5	10	100
Barcelona	1.142.009	1.357.448	18,86
Bilbao	374.574	371.820	-0,72
Cartagena	35.023	29.203	-16,62
Castellón	91.259	88.211	-3,34
Ceuta	225	89	-60,40
Ferrol-S.Cibrao	8.417	10.982	10,48
Gijón	39.314	38.088	-3,12
Huelva	13.921	10.836	-22,16
Las Palmas	55.210	45.873	-16,91
Málaga	11.648	11.557	-0,78
Marín y Ria Pontev.	27.674	26.906	-2,77
Melilla	1.085	41	-96,22
Motril	67	0	-100,00
Pasaia	0	0	0
St.Cruz de Tenerife	23.670	23.146	-2,21
Santander	15.826	28.809	82,03
Sevilla	797	1.036	30,03
Tarragona	24.251	31.651	30,51
Valencia	1.572.462	1.879.290	19,52
Vigo	126.611	137.548	8,64
Villagarcía	1.229	1.070	-12,93
Total	4.120.396	4.692.415	13,88

elEconomista

les se encuentran cerca de 200.000 contenedores a la espera.

A ello se une también, la fuerte demanda y la escasez de capacidad. Lo cierto es que la pandemia ha desbaratado las cadenas logísticas y preocupa el posible desabastecimiento o llegada tarde al mercado de diversos productos cuando se está muy cerca de las fiestas navideñas, cuando más demanda hay.

Los expertos no creen que se vaya a producir a corto o medio plazo una bajada de tarifas, y se especula con mejorar la situación hacia el año 2025, aunque se reconoce que nunca se van a alcanzar precios semejantes a los marcados en el periodo anterior a la pandemia.

Los contenedores no están donde tienen que estar

El problema del aumento del precio de los fletes no se debe a que no haya contenedores, sino que estos no están donde deben estar, reflexiona la secretaria general de la Asociación de Cargadores de España, Nuria Lacaci. "Con el tema de la pandemia y con el incremento de la demanda de bienes a China y en aumento del consumo en Europa y América, no aparecen contenedores para alquilar. Todos, o son propiedad de las navieras, o están almacenados en China", añade Lacaci. Para quien se ha producido un fenómeno muy curioso, como es que se esté dando "casi un monopolio, al haber ido contenedores de vacío a China donde están almacenados", y en parte, "ahí radica el aumento de los precios que sólo beneficiaban a las grandes compañías", porque "los pequeños importadores son los que sufren las consecuencias". Un grave problema que se está produciendo es, según la secretaria de ACE, "los tiempos", ya que se han dilatado. Antes en una semana estaba solucionado el transporte, mientras que ahora hay que hablar de 8 a 12 semanas, con lo que se tarda en llegar de China 28 días. "Eso te obliga a pedir los contenedores con tres meses de antelación". No obstante, es optimista y confía en que se produzca una cierta estabilidad de precios durante el próximo año.

Movilidad

Peugeot refuerza su familia 100% eléctrica con la nueva 'e-Partner'



Peugeot refuerza su familia 100% eléctrica con la nueva *e-Partner*, adaptada a las necesidades de todos los profesionales, sobre todo en el acceso a los centros urbanos sin tener que considerar las posibles restricciones implantadas en los mismos. Su volumen útil de hasta 4,4 m³ para la versión Long (3,9 m³ para la versión estándar) es exactamente el mismo que en las versiones térmicas, mientras que su carga útil de hasta 800 Kg está al mejor nivel del

mercado y es exclusiva de la versión eléctrica. Su capacidad de remolque es de 750 Kg. Al volante, cuenta con las ventajas de la propulsión eléctrica, con 136 CV de potencia y un par motor de 260 Nm, disponible en todo momento. Su autonomía de 275 Km y sus tiempos de carga hacen posible cargarlo durante las horas en las que no se utiliza, como si fuera un teléfono móvil, lo que facilita su uso y disponibilidad diaria.

Carreteras

ACEX pide adecuar contratos a precios de las materias primas



Las empresas de conservación piden adecuar los contratos a los precios de las materias primas. A través de la Asociación de Empresas Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX), se ha solicitado a las administraciones públicas que tengan en consideración la subida "inasumible" en los costes de las materias primas para establecer los precios de las próximas licitaciones de conservación de carreteras. Además, el organismo también ha pe-

dido que cada contrato incorpore cláusulas de revisión de precios y la habilitación de expedientes extraordinarios para los contratos ya en vigor que recoja el incremento de precios. ACEX considera que estas crecidas repercuten minimizando los recursos destinados al mantenimiento de las vías y que una prolongación de la situación pondría en tela de juicio "la movilidad de los ciudadanos, la competitividad del país y la seguridad de los usuarios".

Distribución

AliExpress cuenta con un nuevo centro de clasificación en Madrid



AliExpress busca agilizar sus entregas en España con un nuevo centro de clasificación en Madrid, sito en la localidad de San Fernando de Henares. Cuenta con unas instalaciones de 19.000 metros cuadrados, y su finalidad es la de aplicar una serie de soluciones logísticas para reducir los plazos máximos de entrega hasta 10 días laborables en determinados pedidos internacionales, especialmente de cara al 11 de noviembre, *Día Mundial del Shopping*.

La puesta en marcha de este centro en Madrid se suma a otros centros similares que han comenzado a operar en Francia, Alemania e Italia. La compañía quiere afianzar su presencia en Europa, y especialmente en España y Francia, mercados que según AliExpress crecieron a tres dígitos durante 2020. La capacidad máxima combinada de clasificación de estos nuevos centros se sitúa alrededor de medio millón de paquetes.

Logística

El mercado de superficie logística de Madrid supera los 500.000 m2



El mercado logístico de Madrid ha superado el millón de metros cuadrados contratados en el tercer trimestre de este año, con un dinamismo que permite hablar de un acumulado anual de superficie contratada de máximos históricos. A finales de septiembre, se estaba en un crecimiento del 12% más en número de operaciones, que en 2020 y en un 11% superior de superficie contratada. Estas cifras, ofrecidas por la consultora Aguirre Newman, señalan

que este ejercicio va a ser el mejor año de toda la serie histórica del mercado. Desde enero se han materializado 11 grandes operaciones de BTS (*build to suit*) que suponen más de 375.000 m² y el 36% del total de la contratación. La actividad de contratación de superficie se distribuyó, de una forma casi homogénea, entre los dos ejes principales de Madrid, con un 48% en el Corredor del Henares y un 52% en la Zona Sur.



Crece la carga aérea por el uso de las bodegas de los aviones comerciales de pasajeros.

La recuperación de la movilidad impulsa la carga aérea

El aumento de los vuelos comerciales ha impulsado en los meses de verano el tráfico de carga, al paliar la aun falta de pasajeros, pese a la mejora de la movilidad, por una mayor carga en sus bodegas, hasta el punto de crecer un 35% entre julio y septiembre, con respecto a los mismos tres meses del 2020

Felipe Alonso. Fotos: iStock

La progresiva recuperación de las operaciones aéreas ha permitido que el crecimiento del movimiento de carga vaya aumentando, a un ritmo superior al esperado, sobre todo en los meses de verano. Así, en julio se han transportado 84.468 toneladas, lo que supone un incremento del 42,5% con respecto al año pasado; que en agosto fue del 33,2% con 79.745 toneladas; y, en septiembre del 28,1%, pero con un mayor volumen de hasta 91.548 toneladas.

De acuerdo con las cifras facilitadas por el gestor aeroportuario español, Aena, correspondientes al mes de septiembre, el aumento de los vuelos de pasajeros, un 57,7% con respecto a 2020, ha hecho crecer también la carga en la bodega de los aviones comerciales, que así han paliado los costes de no tener vendidas el 100% de las plazas.

Este mes se han registrado un total de 172.035 ope-

raciones en el conjunto de la red, un 57,5% superior a septiembre de 2020. Esta situación ha permitido que, por ejemplo, los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, hayan impulsado el crecimiento del tráfico de carga en el país.

Las instalaciones aeroportuarias madrileñas han movido 47.189 toneladas durante ese mes, un 48,7% superior al mismo periodo del 2020, y tan sólo un 1,2% de caída con respecto al 2019. Por su parte Barcelona tuvo una gestión de 12.268 toneladas, el 23,3% más que el año pasado, y un descenso del 22,9% en comparación con el septiembre prepanémico.

No obstante, según los datos de Aena, son los aeropuertos más enfocados a la carga aérea, Zaragoza y Vitoria, los que siguen marcando el ritmo del tráfico de mercancías, superando registros del 2019. Por ejemplo, Zaragoza que se sitúa como el segundo aeropuerto del mes por volumen, movió 18.793, para aumentar, un 13,2% respecto a 2019. Y en el caso de Vitoria, con 6.204 toneladas, crece el 19,2%.

Por lo que respecta al acumulado del año, la carga movida en los aeropuertos de la red española de Aena,

Se consolida el aumento de la carga aérea hasta septiembre, con un crecimiento del 27,2%

se situó en 704.533 toneladas, con un aumento del 27,2% frente a los nueve primeros meses del 2020, y con una disminución del 7,9% con respecto al 2019.

La terminal del aeropuerto de Madrid Barajas es quien más toneladas ha manipulado, con un total de 365.500, el 28,9% más que entre enero y septiembre de 2020. En el caso de Barcelona, con 96.300 toneladas, el incremento ha sido del 16,3% sobre los nueve primeros meses del pasado ejercicio. Sin embargo, ambos aeropuertos siguen dando porcentajes negativos si se comparan con la situación prepanémica. El aeropuerto madrileño, ha registrado el 9,2% menos de mercancías que entre enero y septiembre de hace dos años, y este retroceso es mayor en Barcelona, que está en un 24,7% por debajo de los datos obtenidos en los nueve primeros meses de 2019.

Los aeropuertos de Zaragoza y Vitoria, junto al de Santiago de Compostela, son los únicos de los diez primeros que superan las cifras prepanemia en los nueve primeros meses de 2021. Así, en el caso de Zaragoza, con 137.805 toneladas, crece el 10,3% con respecto a 2019 y el 43,3% sobre el mismo pe-

Tráfico de mercancías

Enero-septiembre 2021 (toneladas)

AEROPUERTOS	TOTAL	2021/ 2020 (%)	2021/ 2019 (%)
Adolfo Suárez Madrid Barajas	364.521	28,9	-9,2
Zaragoza	137.805	43,3	10,3
Barcelona El Prat	96.374	16,3	-24,7
Vitoria	52.283	18,5	13,1
Gran Canaria	11.559	12,5	-17,6
Valencia	9.256	7,3	-14
Tenerife Norte	8.849	20,1	-8,6
Sevilla	6.630	-4,0	-4,6
Palma de Mallorca	4.955	-2,7	-28,8
Santiago de Compostela	3.585	192,8	54,0
Alicante-Elche	2.833	12,8	-3,2
Málaga	1.185	55,7	-49,7
Ibiza	774	-4,5	-31,6
Menorca	616	-17,1	-33,4
Vigo	610	281,9	54,4
Tenerife Sur	414	-35,2	-74,2
Lanzarote	324	-27,9	-70,1
Bilbao	318	10,1	-56,6
Fuerteventura	258	1,4	-49,2
La Palma	226	10,5	-36,0
A Coruña	58	-2,0	-49,7
El Hierro	43	-2,1	-17,5
Gerona	30	-89,4	-51,7
Melilla	6	-78,6	-93,7
Asturias	4	-53,6	-79,3
Pamplona	2	-	-88,1
La Gomera	0,754	32,7	-51,7
Valladolid	0,684	-52,6	-92,1
Jerez de la Frontera	0,274	174,0	23,4
León	0,221	-	-
Granada	0,220	-	-
Burgos	0,200	257,1	-99,5
Región de Murcia	0,096	-	-
Santander	0,009	-65,4	-94,4
Almería	0,005	-	-97,3
San Sebastián	0,005	-79,2	-96,4
TOTAL	704.533	27,2	-7,9

Fuente: AENA.

elEconomista



El avión de transporte de Airbus Beluga cargando componentes aéreos.

riodo del pasado ejercicio. Por su parte, Vitoria ha superado las 53.283 toneladas, el 13,1% más que entre enero y septiembre de 2019 y el 18,5% por encima de los datos registrados el pasado ejercicio. Es significativo también el crecimiento de Santiago de Compostela, ya que, con 3.585 toneladas, crece un 54%, respecto al 2019, y el 102% en comparación con las mercancías registradas en el mismo periodo del 2020. Vigo también aporta un buen registro, ya que con una gestión de 610 toneladas, y un aumento espectacular del 282% respecto a los nueve meses del año 2020, y el 54,5% para la comparación con el 2019.

Los primeros diez aeropuertos de la red, Madrid; Zaragoza; Barcelona; Vitoria; Gran Canaria; Valencia; Tenerife Norte; Sevilla; Palma de Mallorca y Santiago de Compostela, movieron hasta septiembre 696.817 toneladas, lo que supone el 98,90% del total.

Por lo que respecta a las principales compañías aéreas que operan en el país y que más mercancía han gestionado en estos primeros nueve meses del año, destaca la presencia entre las diez primeras de tan sólo tres aerolíneas dedicadas íntegramente al tráfico de carga, mientras que las otras siete cumplen el patrón ya señalado de paliar la falta de pasaje con el aumento de toneladas de productos transportados en sus bodegas.

En el acumulado anual, y como viene siendo ya constante, mes a mes, es DHL quien más tonela-

Principales compañías de carga aérea

Tráfico en España (enero-septiembre 2021)

COMPANÍA	MERCANCÍAS TOTALES (TONELADAS)
DHL	109.892
Iberia	94.635
Qatar Airways	78.345
Airbridge Cargo	43.575
Emirates	39.547
Swiftair	32.237
Turkish Air	30.280
UPS	23.125
Etihad	13.020
Air China	11.743

Fuente: AENA.

elEconomista

je mueve, 109.892 toneladas, seguida muy de cerca por Iberia, con 94.635. Destaca la aparición de tres líneas aéreas de la zona del Golfo, Qatar Airways, que está en tercera posición; Emirates, en la quinta plaza; y, Etihad, en noveno lugar. Mientras que las propias de carga, como son Airbridge Cargo, está en el cuarto puesto, y UPS en el octavo. Por delante se encuentra Swiftair que puede considerarse mixta en el transporte; y Turkish Air y Air China.

El tráfico de pasajeros se recupera aunque aun lejos del 2019

El tráfico comercial de pasajeros se ha recuperado en los nueve primeros meses del año, con respecto al mismo periodo del 2020, al cerrar con un crecimiento del 18%, aunque aún permanece muy lejos de la situación prepandémica, ya que sigue marcando un importante descenso de hasta un 64,2%. Entre enero y septiembre los aeropuertos españoles de la red de Aena movieron un total de 76,33 millones de pasajeros. Las instalaciones de Adolfo Suárez Madrid Barajas registraron un tráfico de 14,89 millones de viajeros, lo que supone un incremento del 1,4% con respecto a 2020, pero mantiene una caída del 68% sobre 2019. En el caso de Barcelona El Prat, los datos aportados por el gestor aeroportuario indican que usaron esas instalaciones 11,50 millones de personas, con un 4% más que entre enero y septiembre del año anterior, y un 71,8% menos que en la etapa prepandémica. Palma de Mallorca es el tercer aeropuerto en volumen de movimientos, con 10,66 millones de viajeros, el 10,24% más, con una caída del 57,1%. A continuación, se sitúa Málaga, con 5,54 millones de pasajeros un 24,4% más y un contraste negativo del 64,6% sobre 2019. Gran Canaria ha cerrado estos nueve meses con 3,98 millones de usuarios, con caídas del 4,5% sobre 2020, y del 59,2% respecto a 2019.

Eco²truxure™
Innovation At Every Level

Innovation is in the
AIR

Descarboniza tu infraestructura ferroviaria
con tecnología impulsada por Aire y sin
gases de efecto invernadero **SM AirSeT**.

Conoce como nuestras celdas de media tensión te ayudan a reducir
la huella de carbono de tus infraestructuras robustas, eficientes y sostenibles.

#CuálEsTuGranIdea

se.com/es

©2021 Schneider Electric. Todos los derechos reservados. Todas las marcas registradas
son propiedad de Schneider Electric SAS o sus compañías afiliadas.

Life Is On

Schneider
Electric





Carlos Alonso
CEO de Ardanuy Ingeniería

El ferrocarril, aliado clave de la movilidad sostenible

Diseñar un modelo de transporte descarbonizado es una de las prioridades en las que se trabajará de forma muy intensa en los próximos años. El ODS 13, Acción por el Clima, requiere que se ponga el acento en la consecución de un sistema libre de emisiones y dotado con la tecnología más vanguardista.

En línea con este gran reto, la Unión Europea ha planificado un programa de actuaciones para conseguir la necesaria transformación ecológica y digital de un sector que representa en la actualidad el 20% del total de las emisiones.

La *Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente* recoge los 82 ejes de trabajo prioritarios en los que se centrarán las iniciativas y las inversiones comunitarias. En esta hoja de ruta, el ferrocarril será uno de los modos que más apoyo reciba para conseguir un paulatino trasvase de pasajeros y carga de la carretera al tren. El objetivo, llegar a ser, en el año 2050, el primer continente climáticamente neutro.

Entre otras medidas, se quieren triplicar los tráficos de alta velocidad de aquí al año 2050, duplicarlo en el caso de las mercancías y conseguir la plena operatividad de la Red Transeuropea de transporte multimodal (TEN-T). En nuestro país, la apuesta por una movilidad sostenible será uno de los ejes del crecimiento económico en los que el tren tendrá un papel muy destacado.

Así se recoge, por ejemplo, en los componentes 1 y 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que detallan las ayudas previstas a municipios, comunidades autónomas, operadores y empresas para que avancen en la descarbonización y la digitalización del transporte.

Para mejorar la calidad del aire en los entornos urbanos de más de 50.000 habitantes se prevén medidas que ayudarán a la implantación de sistemas de movilidad inteligente -gestión de tráfico, planificación de rutas, información al viajero, etc.-, impulso de modos menos contaminantes como el ferrocarril, además de mejorar y modernizar las flotas.



Cabe destacar la apuesta que se realiza por fortalecer la red de cercanías, a la que se dedicarán 1.620 millones hasta el año 2026.

En las líneas de largo recorrido, que cuentan con una inversión de 6.700 millones de euros, se dará prioridad a proyectos de especial envergadura como los corredores ferroviarios Atlántico y Mediterráneo, previstos para el año 2030. La modernización de estas redes hará que el viajero cuente con una opción atractiva y competitiva para sus desplazamientos y decida optar por un transporte público moderno, eficaz y dotado con las mejores tecnologías frente al vehículo privado. Un desafío cada vez más urgente ante la emergencia climática.

Junto a los servicios para pasajeros, las mercancías también cuentan con un importante plan de actuación con el fin de avanzar hacia una cadena logística intermodal más respetuosa con el medio ambiente. Una vez más, el objetivo es aumentar la cuota del ferrocarril para reducir el peso de la carretera, obtener un reequilibrio modal y optimizar las oportunidades de crear una red integrada e interconectada.

El papel de las instituciones nacionales e internacionales será clave en la asignación de recursos y la puesta en marcha de cada uno de estos proyectos. Junto a ellas, la industria también está llamada a aportar sus mejores soluciones en esta transformación "sostenible, digital y conectada" que atraviesa el sector.



■

El objetivo es llegar a ser en el año 2050 el primer continente climáticamente neutro

■

Las empresas especializadas en proyectos ferroviarios y transporte urbano, entre las que se encuentran las ingenierías, trabajan desde hace años para aportar su mejor *know-how*, experiencia y apuesta por la I+D al desafío de reducir al máximo la huella de carbono.

Participamos activamente en la construcción y modernización de redes de metro, tranvías, alta velocidad o líneas convencionales en todo el mundo para la consecución de un horizonte lo más respetuoso posible con el medio ambiente. También en iniciativas de investigación conjuntas como el programa europeo de innovación *Shif2Rail* para avanzar en materia de eficiencia energética, energía y seguridad, entre otros numerosos aspectos.

Ahora es momento de poner en común todos nuestros recursos para afrontar los nuevos retos y alcanzar los objetivos estratégicos que la Unión Europea y sus Estados miembro se han marcado para diseñar un nuevo modelo de movilidad.

Apostar por este modo de transporte es la mejor senda para la consecución de un desarrollo más sostenible, sin huella de carbono y en armonía con la naturaleza.



El tren busca duplicar su cuota de mercancías tras 15 años estancado

El Ministerio de Transportes lanza un plan para que el ferrocarril llegue al 10% de cuota en tonelada neta por kilómetro desde el poco más del 4% en el que se encuentra actualmente. El proyecto buscará fomentar la intermodalidad y mejorar la digitalización del sector ferroviario.

Lucía Gómez. Fotos: iStock



Transporte de contenedores por ferrocarril.

El transporte de mercancías por ferrocarril en España es, para muchos, la historia del fracaso de la primera fase de la liberalización ferroviaria y el ejemplo a evitar en esta segunda fase que comprende el movimiento de pasajeros sobre las vías. Con esta foto de fondo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que capitanea Raquel Sánchez presentó al calor de los Presupuestos Generales del Estado (PGE) y los fondos europeos Next Generation UE, un programa, denominado Mercancías 30, que pretende alcanzar el 10% de cuota de mercado para el transporte de mercancías por ferrocarril. El cumplimiento de este objetivo para el año 2030 supondría duplicar la cuota actual de tonelada por kilómetro neta, que se sitúa en apenas un 4%. Además, si este porcentaje se calcula sobre las toneladas netas, sería de apenas el 1,22%, según los datos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

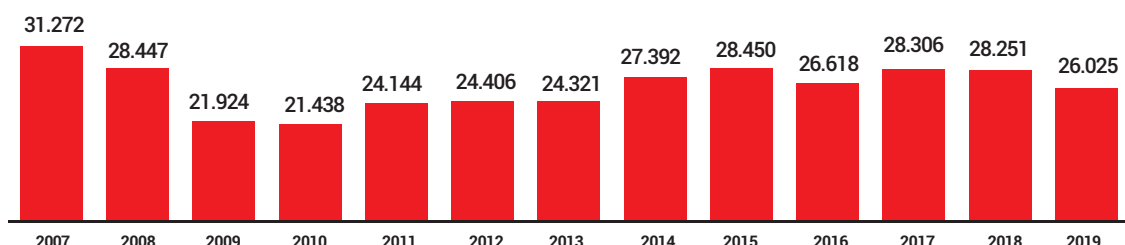
Este plan, presentado por el Ministerio de Transportes hace apenas unos días a las empresas del sector, persigue un cambio modal a la hora de mover las mercancías apoyándose en su elevado potencial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la eficiencia del transporte terrestre. En concreto, desde la cartera que encabeza Sánchez justifican que el transporte sobre las vías es casi cinco veces más eficiente que la carretera y sus emisiones directas son 12 veces menores en pauta no urbana.

Para conseguir este cambio, se invertirán más de 8.000 millones de euros en los próximos años, la mayor parte de ellos canalizados a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR). Las principales líneas de actuación serán el fomento de la intermodalidad y la modernización y mejora de los nodos de distribución. Las mejoras harán especial hincapié en la transformación de las terminales, las conexiones ferroportuarias y la digitalización, si bien también tendrá una parte crucial de ayuda a las empresas que operan en el sector y que contarán con una dotación cercana a los 900 millones de euros.

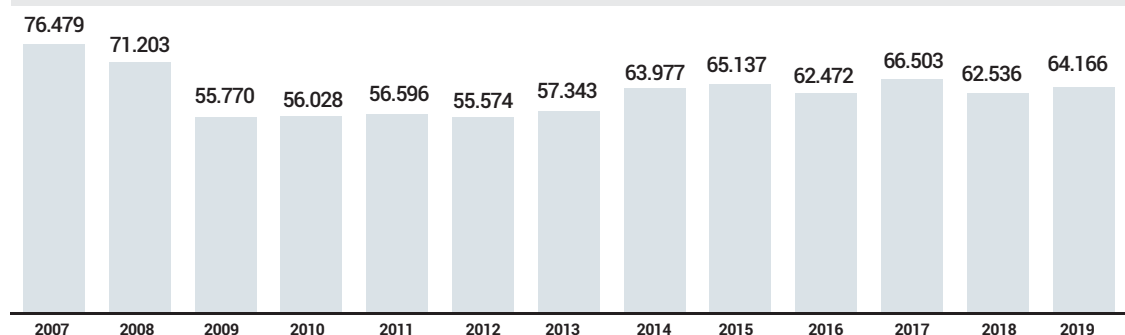
Pero estos objetivos de modernización y trasvase de mercancías de la carretera al ferrocarril que per-

Las mercancías, a la baja tras la liberalización

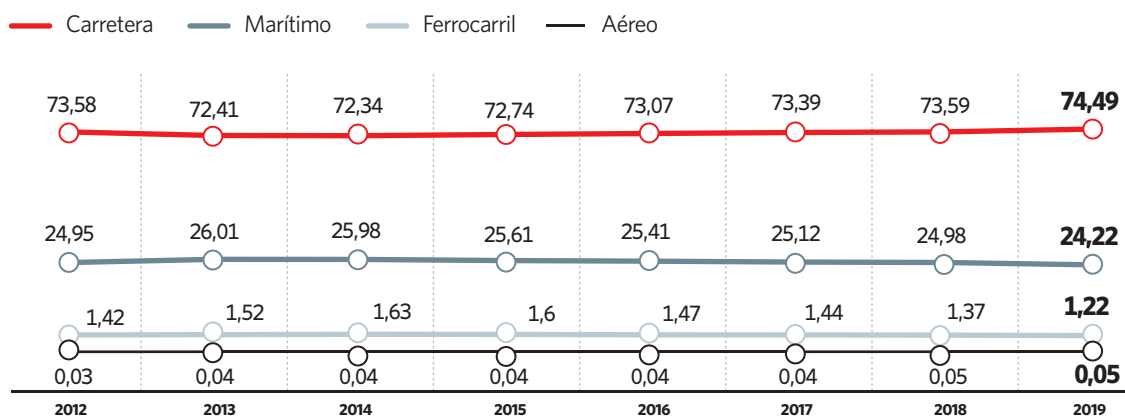
EL CASO DE LA DEMANDA (MILES DE TONELADAS BRUTAS)



EL CASO DE LA OFERTA (MILES DE TONELADAS BRUTAS)



Cuota modal del transporte de mercancías en España por tonelada (%)



Fuente: CNMC.

elEconomista

sigue el recién presentado plan no son nuevos. La liberalización ferroviaria que se comenzó a ejecutar con la entrada de empresas privadas en el año 2007 también tenía como fin conseguir este trasvase.

En cambio, y como se puede ver en el gráfico, más allá de acercarse a este objetivo, los números muestran que en estos 15 años ha ocurrido justo lo contrario. En 2007 se pusieron sobre las vías trenes de ACS, que bajo el nombre de Construirail, llevó a cabo la primera incursión privada en el mercado español. Entonces la demanda fue de 31,2 millones de toneladas brutas y la oferta de 76,4 millones. Ade-

más, la cuota de mercado de ferrocarril en toneladas netas apenas era del 1,07%.

Tanto la demanda como la oferta de mercancías por ferrocarril han sufrido varios vaivenes desde que se abriera el mercado, pero las cifras nunca llegaron a superar las de aquel 2007 en el que se esperaba una revolución en el sector que se ha demostrado fracasada y las empresas han denunciado en numerosas ocasiones, tratando de buscar una solución que tampoco consideran que vaya a llegar a través de este nuevo plan del Ministerio de Transportes.

Nueva subdirección en Adif para las mercancías

El gestor de infraestructuras ferroviarias Adif ha tomado la idea del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y también tratará de impulsar el Transporte de mercancías por ferrocarril. Para ello, ha creado una nueva subdirección de Promoción para este tipo de transporte. El objetivo de este movimiento que se enmarca en la iniciativa Mercancías30 y busca incrementar la cuota del mismo, acelerar el cambio modal que debe producirse en los próximos años y reducir los costes externos asociados al transporte que son asumidos por el conjunto de la sociedad. La nueva subdirección del gestor de la infraestructura ferroviaria que encabeza María Luisa Domínguez estará dirigida por Antonio Aguilar y pasará a depender de la dirección de Servicios Logísticos que encabeza Luis Moreno. Aguilar no es nuevo en el movimiento de mercancías sobre las vías y tiene amplia experiencia en el sector. En el pasado, ha sido presidente de Renfe Feve y de la ya extinta Comercial del Ferrocarril SA (Comfesa), así como de Renfe Mercancías entre los años 2014 y 2016. Entonces, con Íñigo de la Serna en el entonces Ministerio de Fomento, pasó a ser director general de Arquitectura, Vivienda y Suelo, para volver con el cambio de Gobierno al mundo ferroviario a través de Adif.

La cuota de mercado tampoco ha corrido mejor suerte. Tras las leves subidas que experimentó en los primeros años de la liberalización y que apenas llegaron a unas décimas, en 2014 llegó a su pico y desde entonces no ha hecho más que perder trozos de la tarta que han vuelto, de acuerdo con los datos del regulador de la Competencia, a la carretera.

“Ahora vamos en serio, esto es más que un plan, esta es una estrategia central del Ministerio para subir más mercancías al tren”, señaló Sergio Vázquez, secretario general de Infraestructuras, en la presentación del proyecto hace unas semanas. “Queremos que sea una estrategia compartida con el sector y los operadores logísticos, con acciones inmediatas aprovechando la oportunidad de los fondos europeos”, añadió la persona que capitanea el proyecto que aspira a conseguir una cuota del 10% en este tipo de transporte.

“Estamos determinados a corregir la mayor anomalía de nuestro sistema de transportes; la irre-

“Estamos encaminados a corregir la mayor anomalía de nuestro sistema de transportes”

levante cuota de mercancías que se transporta por ferrocarril en España”, trasladó al sector Vázquez. Pero los propios empresarios de la parte privada del transporte de mercancías por ferrocarril muestran sus dudas al respecto. En concreto, señalan falta concreción en las propuestas del Ministerio de Transportes que consideran insuficientes para conseguir los objetivos que se plantean.

Los camiones, en cambio, también perdieron cuota en los primeros años de la apertura del mercado ferroviario, pero esta parte del porcentaje de la tarta se movió hacia el mar, que se ha incrementado en casi diez puntos porcentuales en los últimos 15 años.

En cuanto a la entrada de nuevos operadores, los objetivos que se plantearon con la liberalización que se hizo efectiva en 2007 se cumplieron. La competencia llegó a las vías. En cambio, Renfe, el incumbente, sigue dominando claramente el mercado 15 años después y, además, ahora debe compartirlo con otros operadores como Acciona Rail Services, Captrain, Continental Rail, Ferrovial Railway, Logitren Ferroviaria, Low Cost Rail, Tracción Rail, Transfesa, Transita y Medway y otros muchos que entraron y salieron al poco tiempo del mercado nacional. La misma tarta para más comensales.



Un tren de mercancías sobre las vías.

Las cifras que persigue conseguir España con el recién presentado plan Mercancías 30 en los próximos ocho años todavía se quedan muy lejos de las que actualmente tienen en el resto de Europa. Tanto es así que, de acuerdo con la Comisión Europea, el tren ya alcanza el 17,4% de media de cuota de mercado en los países miembros.

Por ello, la Unión Europea fijó como objetivo conjunto, que en el año 2030 se sustituiría el 30% del transporte por carretera a distancias superiores a los 300 kilómetros por el ferrocarril, algo que, si se analiza en el caso de España, parece lejos de alcanzar, sean cuales sean las medidas que se propongan con el paso de los años y dentro del plan Mercancías 30 del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

Aviación

Enaire y Vueling, soluciones digitales a la gestión del espacio aéreo

ENAIRES, gestor nacional de tráfico aéreo en España, y Vueling, aerolínea perteneciente al grupo IAG (Iberia, British Airways, Vueling, Aer Lingus y Level), han creado un grupo de trabajo para avanzar en la optimización de la eficiencia de vuelos y la gestión aérea. El objetivo es utilizar la tecnología para la modernización de la gestión del tráfico aéreo y hacerlo de manera conjunta entre ENAIRES y aerolíneas para hacer el camino más eficiente.

El resultado de esta colaboración puede llevar también a proponer una nueva planificación de vuelos que los hagan más sostenibles con el objetivo de reducir en un 10% las emisiones de CO2. Esta cooperación para diseñar vuelos más sostenibles es pionera en Europa, al tratarse del primer grupo de trabajo formado por una aerolínea y un gestor del tráfico aéreo, y se enmarca dentro de las complejidades operativas del espacio aéreo europeo.

Ferrocarril

Renfe aumentará sus ingresos en 1.050 millones de euros en 2022

Renfe prevé aumentar sus ingresos en 1.050 millones de euros, con un incremento de casi 120 millones de viajeros y de 1,5 millones de toneladas de mercancías transportadas. El aumento de la cifra de negocio de la operadora tiene su origen en un importantísimo incremento de viajeros y en un aumento sostenido de las toneladas transportadas, según ha explicado el presidente de Renfe, Isaías Táboas. La compañía pasará de transportar 345 millones de

viajeros en 2021 a 463 millones en 2022, una cifra que supone un aumento de viajeros de 118 millones (un 34% más). Del total de viajeros previstos el próximo ejercicio, 34 millones corresponden a Servicios Comerciales (Ave y Larga Distancia), lo que supone recuperar el volumen de viajeros de 2019, antes de la pandemia. Por lo que respecta al transporte de mercancías, se va a pasar de transportar 16 millones de toneladas a 17,5 millones en 2022

Aviación

El sector aéreo español regresa a niveles prepandemia en invierno

El sector aéreo regresa a niveles prepandemia este invierno, pero sitúa la recuperación entre 2023-2024. Desde la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), se prevé que con el levantamiento de gran parte de las restricciones y los altos índices de vacunación, los datos para la temporada de invierno invitan al optimismo, ya que reflejan el inicio de la recuperación del sector aéreo con la programación de 672.000 vuelos desde octubre de 2021 a mar-

zo de 2022. Esta cifra supera en un 1,9% los niveles de la temporada de invierno de 2019, animada principalmente por los flujos a Canarias y Baleares. Sin embargo, desde ALA se han mostrado hoy cautos al hablar de recuperación, ya que, aunque la tendencia iniciada en verano se mantiene para esta temporada de invierno, desde el sector no se espera que se produzca una normalización de los vuelos hasta 2023 o 2024.

Aéreo

Aena reduce a la mitad sus pérdidas en tres meses al aumentar pasajeros

El gestor aeroportuario español Aena ha frenado sus pérdidas en este tercer trimestre del año. Hasta el mes de septiembre, las pérdidas han sumado 123,7 millones de euros, un dato que supone reducir más de la mitad las pérdidas acumuladas hasta junio. La recuperación de la movilidad internacional ha sido un elemento clave para la mejora de las cuentas. En los nueve primeros meses del año, se han registrado 76,5 millones de viajeros -el 18% más que

en el mismo periodo de 2020-, aunque esta cifra equivale al 35,8% del tráfico de pasajeros registrado entre enero y septiembre antes de la pandemia. Para la compañía, el avance en la vacunación ha supuesto "una mejora en el comportamiento de la demanda y en la oferta de las compañías aéreas desde mayo" los ingresos totales consolidados se sitúan en 1.760,8 millones de euros, el 1,6% más respecto a los primeros nueve meses de 2020.

JAUME BONAVIA

Director General de Alfil Logistics



“La movilidad sostenible es un elemento necesario para el desarrollo de cualquier tipo de localidad”

La movilidad de personas y transportes preocupa cada vez más a los diferentes sectores que conforman la sociedad, de ahí que tanto desde las administraciones, como desde las empresas de todo tipo, en especial aquellas que mueven viajeros, mercancías, distribución y logística, la tengan en su hoja de ruta marcada en rojo

Felipe Alonso. Fotos: eE

Hasta hace poco tiempo la palabra movilidad apenas era usada a nivel social, pero de un tiempo a esta parte parece que se ha hecho imprescindible para la vida, aunque como apunta el director general de Alfil Logistics, Jaume Bonavia, “no responde, este concepto, a ninguna moda, sino a una nueva forma de entender, por ejemplo, el transporte”. Y, a su juicio hay que añadir a la palabra movilidad el adjetivo de “sostenible”, porque no

es otra cosa que “una alternativa con la que podemos lograr los mismos objetivos, pero de forma más respetuosa con el medio ambiente y la salud de las personas”.

Pero... ¿exactamente a que llamamos movilidad?

Entendemos por movilidad cualquier traslado o desplazamiento de personas o mercancías. En el caso de nuestro sector, la movili-

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

dad tiene que ver con la entrega y recogida de mercancías. La movilidad tiene un objetivo claro y fundamental en nuestro día a día: salvar la distancia que separa unas personas de otras con la entrega de los productos demandados.

¿Y por qué casi siempre que se habla de movilidad hay referencia a las ciudades y se olvidan actuaciones en zonas rurales, por ejemplo?

La movilidad sostenible es un elemento necesario para el desarrollo de cualquier tipo de localidad y su cohesión social y territorial, así como para el incremento de la productividad y de la competitividad. Por ese motivo, es tan importante que se comience a implantar tanto en espacios urbanos como en zonas más rústicas.

A su juicio cuales son las actuaciones que se deberían comenzar a llevar a cabo en un sector como el suyo que mejore los despla-

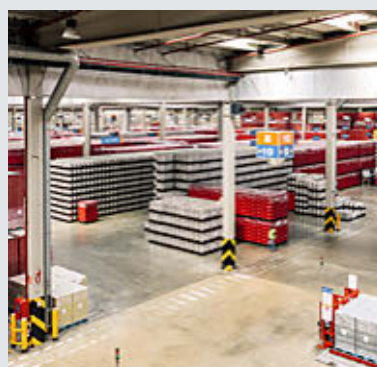
dad de que se implante de forma real esta logística sostenible. Es un gran punto de encuentro para empresas como la nuestra, instituciones y administración pública en torno al presente y futuro de la movilidad respetuosa con el medio ambiente, segura, inclusiva y sostenible.

En ese sentido se ha marcado una hoja de ruta con la llamada Agenda 2030, ¿cómo se debe y puede aplicar?

Las empresas del sector deben definir unos objetivos ambiciosos alineados con los ODS de las Naciones Unidas con los que puedan promover claramente la reducción de la huella de carbono en todos los procesos logísticos de la compañía. En este sentido, Alfil Logistics firmó el pasado mes de septiembre el 'Pacto por la Movilidad Sostenible' en una jornada celebrada en el marco de la Semana Europea de la Movilidad organizada por la plataforma Empresas por la Movilidad Sostenible.

“Hay que comenzar a implantar un sistema de movilidad sostenible tanto en espacios urbanos como en zonas rústicas”

“Para poder optimizar la movilidad actual se requieren importantes ayudas por parte de las Administraciones”



zamientos logísticos.

Para poder optimizar la movilidad actual se requieren importantes ayudas por parte de las Administraciones que permitan la renovación de las flotas, sustituyendo los vehículos actuales por otros más sostenibles. Asimismo, las compañías deben contar con un compromiso claro y contundente que contribuya a cumplir ambiciosamente con los ODS. En definitiva, es una cadena de la que todos debemos ser partícipes y aunar esfuerzos para alcanzar los objetivos establecidos y lograr descarbonizar la logística.

Ustedes forman parte de una plataforma que tiene como fin impulsar la movilidad sostenible.

Sí. Alfil Logistics forma parte de la plataforma Empresas por la Movilidad Sostenible, una iniciativa que impulsa la movilidad sostenible y que ayuda a demostrar la necesi-

El documento tiene el objetivo de impulsar el cambio, marcando y estableciendo los diez principios -priorizar, planificar, medir, mejorar, mejorar, actuar, implicar, asignar, colaborar, reportar e impulsar- sobre los que ha de pivotar cualquier compromiso con la movilidad sostenible para la consecución de los objetivos marcados por Europa.

La mejora de la relación con el medio ambiente es el objetivo de esa movilidad sostenible

Tal como mencionaba anteriormente, descarbonizar el proceso logístico es indispensable para combatir el cambio climático desde nuestro sector. A fecha de hoy, con tan solo la voluntad de las compañías no podemos llevar a cabo ese cambio. Necesitamos que las Administraciones se involucren, así como los fabricantes en la producción de los vehículos y disponer de pre-

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

cios más competitivos de dichos vehículos. Y por supuesto apostar por las nuevas tecnologías y la innovación.

Estos últimos son elementos que en todos los sectores se califican de imprescindibles.

Por supuesto. Apostar por las nuevas tecnologías y la innovación es esencial para poder adaptarnos a los grandes cambios que demanda el mercado. En nuestro caso, la digitalización es una de nuestras marcas y apostamos por ella para mejorar nuestros procesos, fomentando así una compañía más ágil, preparada para el cambio y más abierta a los ecosistemas de innovación.

En esa innovación también la búsqueda de energías alternativas ¿no?

Actualmente, nuestro sector se encuentra inmerso en un proceso de búsqueda de nuevas fuentes de suministro alternativas que permitan una utilización más eficiente de los recursos y de la energía. Con el fin de re-

para la Distribución Urbana de Mercancías (DUM).

Antes hablaba de la necesidad de que se impliquen las administraciones en esta búsqueda de mejorar la movilidad en general, ¿qué se les puede pedir a sus responsables?

Todos los que formamos parte de la cadena de suministro debemos aunar nuestras posibilidades para el impulso de una movilidad más sostenible. El esfuerzo del sector privado es necesario, pero, a su vez, es imprescindible contar con un apoyo claro de las Administraciones públicas y que éstas apuesten por tecnologías limpias de combustible y respalden económicamente la renovación de la flota de las empresas logísticas. Sólo con la implicación y ayuda de las Administraciones será posible avanzar de manera más rápida.

Ya que hablamos directamente de la logística, ¿cómo se está solucionando los re-

“Se puede apostar por la electricidad y el hidrógeno como combustible alternativo a largo plazo, no a medio plazo”

“La nueva ley de cambio climático afecta directamente a la distribución urbana de mercancías”



ducir nuestra huella medioambiental, desde nuestra compañía estamos realizando pruebas con fabricantes de vehículos que utilizan energía alternativa para verificar la compatibilidad de nuestras rutas y nuestras necesidades.

En esa búsqueda de combustibles alternativos y menos contaminantes aparecen la electricidad y el hidrógeno como soluciones a corto y medio plazo, ¿qué le parece esta posibilidad?

No diríamos a medio plazo, apostamos por esta tecnología a largo plazo, puesto que todavía está en estudio proyectos de electrolizadores para analizar el gasto de capital necesario (CAPEX) y los costes operativos (OPEX) de estas tecnologías. A nivel eléctrico sí consideramos que es una alternativa tangible y prueba de ello es nuestra apuesta por vehículos eléctricos

partos en las ciudades en esa llamada última milla?

Las prácticas actuales de reparto en las ciudades, la última milla, son muy ineficientes. Por ejemplo, la mayoría de las personas vive en un bloque de pisos, dónde cada día pueden llegar a ir, fácilmente, siete repartidores diferentes con siete paquetes de dimensiones reducidas y de poco peso, en general. Esta práctica es totalmente ineficiente. Habría que agrupar por códigos postales y entregar siempre en las mismas franjas horarias acordadas, con este procedimiento, automáticamente se optimiza el transporte y los recursos y por tanto se disminuye directamente la contaminación. Y además con la nueva ley del cambio climático, todo municipio de más de 50.000 habitantes deberá establecer medidas de movilidad sostenible, por ello la distribución urbana de mercancías está claramente afectada en este proceso, y será preciso buscar alternativas.

Marítimo

Cosco lanza un nuevo servicio desde Bilbao y Vigo al oeste de África

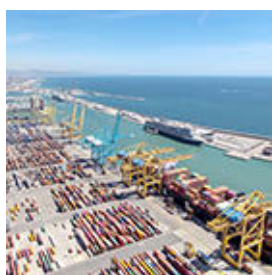


La firma Vasco Shipping Services, empresa perteneciente al Grupo Vasco, lanza un nuevo servicio de la naviera Cosco a puertos del oeste africano, con una periodicidad quincenal. La conexión se llevará a cabo desde Bilbao y Vigo con Lome (Togo), Tema (Ghana) y Dakar (Senegal) vía puerto de Algeciras. Los buques que van a cubrir este nuevo servicio serán el "Warnow Mate" con capacidad para 1.496 teus y el "Violeta B" con capacidad para 1.730

teus. Cosco ha realizado una importante apuesta por este servicio, aportando buque propio al mismo, garantizando así asignación de espacios y estabilidad. Vasco Shipping representa en exclusiva los intereses de esa naviera en los puertos de Vigo, Marín, Gijón y Bilbao. Desde esos lugares se ofrece servicios semanales a China, Extremo Oriente, Estados Unidos, Caribe y Sudamérica, África Occidental, Extremo Oriente, Oriente Medio, etc.

Cruceros

El puerto de Barcelona prevé la escala de 823 cruceros en 2022



El puerto de Barcelona ha anunciado que prevé que se alcance la escala de al menos 823 cruceros durante el año 2022. Esta cifra se aproximaría a las previsiones que se hicieron para 2021 de 844 escalas y que no se han podido alcanzar por la incidencia de la pandemia. No obstante, la infraestructura española que es la principal para el sector de los cruceros en el Mediterráneo, va aumentando la llegada de cruceristas, que en las últimas semanas

han alcanzado la cifra de 287.000 pasajeros. Para el puerto de Barcelona el movimiento de barcos de este sector representa un volumen de ingresos anuales del orden de los 1.083 millones de euros, generando, además, unos 9.000 puestos de trabajo a tiempo completo. Tras el paso de la pandemia y el regreso, el pasado mes de junio, de este tráfico, se espera poder cerrar la presente temporada con un importante crecimiento a nivel global.

Ferrocarril

La circulación de trenes en el puerto de Algeciras aumenta el 40%



La circulación de trenes que operan en las terminales del puerto de Algeciras ha superado registros de hace años, al aumentar un 40% durante el pasado septiembre, y marcar un nuevo récord de movimiento de carga ferroviaria mensual. Así, por ejemplo, la terminal ferroviaria de Isla Verde Exterior manipuló un total de 5.379 teus de importación y exportación. Esta cifra, que supera a la de octubre del 2020, es hasta ahora el de mayor movimiento ferroviario del

puerto, que lleva al acumulado del año hasta los 21.663 teus, dato que además supera el tráfico ferroviario registrado durante el pasado año completo en el que esta actividad creció un 35%. En número de trenes, la entrada y salida de convoyes entre enero y septiembre ascendió a 673 (+40%) que tuvieron como destino Abroñigal y Coslada, en Madrid; Azuqueca de Henares en Guadalajara; Barcelona y Zaragoza.

Distribución

Transfesa Logistics promueve rutas 'CoolRail' hacia Europa



Transfesa Logistics promueve las rutas *CoolRail*, que permite llevar productos frescos desde las huertas españolas a numerosos puntos de países europeos, con el sistema *puerta a puerta*, y con el ferrocarril como eje central. En la actualidad, las salidas diarias desde Valencia tienen un tiempo de tránsito de 48 horas a Colonia, Bruselas y Róterdam; mientras que a Gran Bretaña llega en 72 horas y a los países nórdicos y a los países del Este de Europa

en 96 horas. Asimismo, uno de los mayores éxitos desde la puesta en marcha del proyecto *CoolRail powered by Transfesa Logistics* ha sido la reducción en un 80% de las emisiones de CO2 en todas las rutas que opera. En este sentido las 2.000 cargas anuales que se han realizado entre el 2020 y el 2021 han supuesto un ahorro de 5.973 toneladas de CO2, lo que demuestra la importancia del transporte ferroviario de mercancías.

La facturación de la paquetería y mensajería crecerá un 7% en 2021

El auge del comercio electrónico, sobre todo, durante la pandemia, y el proceso de reactivación de la economía, ha incrementado el desarrollo de los sectores de la paquetería y de la mensajería, sobre todo en el segmento industrial durante el año 2020 y se prevé que se mantenga el crecimiento en 2021

Felipe Alonso. Fotos: iStock



La paquetería facturó más de 7.000 millones de euros en 2020.

Uno de los sectores de compra venta de productos que se ha visto favorecido por la pandemia del Covid-19 ha sido el de las adquisiciones a través de las páginas webs, que en el 2020 llegó a facturar un volumen de más de 50.000 millones de euros. Ese aumento del comercio *online* ha influido en el crecimiento, también, de los sectores de la paquetería y de la mensajería, que durante el año de la crisis sanitaria ha experimentado un aumento del 4%, con una facturación de más de 7.750 millones de euros.

De acuerdo con el informe elaborado por el Observatorio de la consultora DBK, denominado "Mensajería y Paquetería", las medidas de confinamiento y cierre de establecimientos comerciales adoptadas por la situación derivada del Covid-19, han reforzado la demanda de servicios de transporte de paquetes asociados.

No obstante, y pese a ese crecimiento del 4%, el mercado podría haber aumentado más si no se hubiese visto lastrado por la caída del consumo y de la actividad industrial que impidió un superior incremento de la actividad de las empresas de paquetería, especialmente en el segmento referido al tráfico industrial. Que también tuvo una sensible caída en el comercio internacional.

La facturación de 7.750 millones de euros durante 2020, se repartió en 5.140 millones de euros para la paquetería empresarial, el 66,32% del total y, 2.610 millones de euros para la industrial, un 33,68%.

En lo que respecta al negocio a nivel nacional e internacional, se destaca, por parte de DBK que el mercado nacional ingresó 5.810 millones de euros, un 74,96% del monto total; mientras que el de carácter internacional, con 1.940 millones de euros, supone el 25,04%.

Con respecto al año 2019, destaca que en un año tan complicado como ha sido el 2020 para la economía mundial en general, y española en particular, el sector haya cerrado su ejercicio con el señalado volumen de facturación de 7.750 millones de euros y ese 4% de incremento. Aumento que se debe, fun-



Crece la paquetería nacional y se resiste la de carácter internacional.

damentalmente a la paquetería empresarial, que creció por encima del 9,8%, paliando el efecto negativo de la paquetería industrial que cayó un 5,8%.

En cuanto al movimiento nacional e internacional, tal y como ya se ha apuntado, el negocio del primero subió un 6,6%; mientras que el segundo descendió del orden del 3%.

A corto plazo se prevé que continuará el crecimiento de la demanda sectorial, en línea con la recuperación de la actividad por parte del sector servicios y del dinamismo del comercio electrónico. También desde DBK se apunta que la demanda de servicios de paquetería industrial va a beneficiarse del mejor comportamiento de la actividad productiva en las principales ramas de manufactureras. Y en este contexto hay una previsión de crecimiento del sector en el entorno del 7% para el presente ejercicio. Ello supone un incremento de tres puntos sobre el 2020.

En cuanto a las empresas presentes en el segmento de paquetería, si bien su número ha aumentado a nivel de pequeñas compañías, sigue apreciándose una tendencia de concentración de la oferta.

La realidad es que hay un notable peso específico de los principales grupos, en especial de las multinacionales. Por ejemplo, los cinco primeros operadores concentran el 39% del volumen total de negocios, con una presencia en la paquetería em-

presarial del 51,2%; y, del 52,4% en la paquetería industrial.

La tecnología al servicio de la paquetería

Un ejemplo claro de la importancia que tiene la paquetería en la cadena de logística, es que las diferentes empresas invierten cada vez en la tecnología aplicada al servicio de esa índole que quieren ofrecer a sus clientes.

Así, por ejemplo, Correos Express ha anunciado que tiene la intención de invertir 506 millones de euros



La paquetería es un servicio fundamental para atender la demanda del comercio 'online'

en la digitalización de su paquetería urgente, con el fin de lograr una mayor agilidad en la tramitación de los pedidos y en el ámbito de la distribución.

Con este nuevo sistema de licitación, la compañía pasará de ofertar rutas individuales a zonas agrupadas de reparto, es decir, conjuntos de varios códigos postales, reforzando la apuesta de la filial por afianzar su sistema inteligente de última milla. Además, el denominado 'Sistema Dinámico de Adquisición' abrirá la posibilidad a cualquier profesional interesado en ofrecer sus servicios a la compañía.



Felipe Alonso
El Caminante

Atasco en el comercio mundial

Sinceramente no lo tengo muy claro, aunque parece que la situación si no es trágica, es bastante compleja. Desde todos los ángulos del sector del transporte se van sumando opiniones, e incluso, a veces, cifras, para demostrar que se está en un momento preocupante, en un momento en el que la cadena de suministro se puede romper y abocarnos a una situación de desabastecimiento, precisamente en un momento en el que las fiestas navideñas, quizás las de un mayor consumo, sin duda, están ahí, al borde de la esquina. Pero el problema no es de ahora, pues llevamos ya más de un año tras la pandemia con los mismos problemas que ahora se deben afrontar y que nadie lo ha querido hacer hasta este momento. Decía afrontar. Curiosa palabra porque ahora todo son anuncios de preocupación ante lo que se prevé o quiere preverse como un colapso en el comercio mundial, y ¿qué solución hay? ¿Qué se ha hecho desde que el flete ha subido más de veinte veces su coste en el transporte marítimo?, o ¿por qué hay almacenados 200.000 contenedores en el puerto de Los Ángeles o en las instalaciones chinas se han monopolizado tanto Teus como Ceus? ¿Es eso un monopolio? Pues bien, nadie da explicaciones, o al menos esa es mi modesta opinión. Y las grandes navieras frotándose las manos, con resultados en el último trimestre espectaculares. Y a ello se suma, algo que se sabía desde tiempos de la prepandemia, que esa misma cadena de suministro, esa intermodalidad se está resquebrajando, eslabón a eslabón. En Europa, por centrarnos en lo más próximo, la carretera es la mayor vía de transporte de mercancías. En España supone más del 92 por ciento. Y resulta que ahora también las empresas, las patronales, y quien sabe si el Gobierno, que no parece muy enterado del tema, quizás porque hay otras necesidades prioritarias más políticas, hablan de la escasez de conductores de camión. En el Viejo Continente faltan unos 50.000; y en este país de la piel de toro, unos 15.000. Vamos que todo se mezcla para que nos preparemos a tener unas Navidades algo conflictivas con el suministro, y ya se sabe que quien lo pagará será el de siempre, al que le suben la luz, el combustible... Y de quien parece que nadie se ocupa, tan solo a la hora de depositar su voto en una urna a cambio de un plan y unas promesas que suelen ser incumplidas. Tan solo nos queda paciencia y rascarnos el bolsillo más de lo calculado para los próximos meses.

EL PERSONAJE



Adolfo Utor
Presidente de Baleària

Adolfo Utor es nuestro personaje del mes por convertirse en el único accionista de la naviera Baleària, tras adquirir las acciones que poseía Abel Matutes. La compra del 42,5 por ciento del accionariado por parte del presidente y fundador de la compañía, supone que el Grupo Matutes deja la empresa tras 17 años de relación. El importe de la operación no ha sido hecha pública y, según datos de la misma, se ha llevado a cabo tras varios meses de negociación, dentro del plan de Matutes de invertir en sus proyectos hoteleros.

LA CIFRA

11.400
millones de euros

Las compañías que forman parte de la Asociación Española de Empresas Tecnológicas de Defensa, Aeronáutica y Espacio (TEDAE) han facturado un 19% menos en 2020, debido a la crisis del Covid-19. Se trata de la primera caída en cinco años, hasta alcanzar los 11.400 millones de euros, lo que supone valores cercanos a los de 2016. Además, estas empresas generaron una actividad de 5.500 millones de euros en otros sectores de la economía y aportaron al PIB de España 16.500 millones de euros en 2020, el 1,5% del total.

EL RETUITEO

MetroMadrid@metro_madrid

@metro_madrid

La Comunidad de Madrid reconoce el papel de los científicos españoles más relevantes en la estación de Juan de la Cierva Metro Más información
<https://bit.ly/3CNX1Sz#SemanaCienciaInnovación>

I

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/>



Mitma destina 4.016 millones para la movilidad

La movilidad sostenible e innovadora es una de las apuestas más claras del Gobierno para el ejercicio del 2022

Felipe Alonso. Fotos: iStock



Uno de los objetivos principales del Gobierno a través del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), es su implicación en la mejora de la movilidad, tanto urbana como interurbana, de cara a la política del cambio climático, y a dotar a los usuarios de unos medios de transporte acordes con las nuevas tecnologías.

Con ese fin, el Mitma cuenta con una partida de 4.016 millones de euros, dentro de la dotación que se le ha dado a través de los Presupuestos Generales del Estado, destinada a la recuperación de la movilidad sostenible.

Para esta recuperación se destina un volumen de 1.740 millones de euros a la mejora de los entornos urbanos y metropolitanos en general, con implicación en las zonas de bajas emisiones y en actuaciones para la consecución de un transporte urbano más sostenible. Así, son 1.125 millones de euros los que Mitma destina directamente a las zonas de bajas emisiones y a la transformación del transporte urbano. Mientras que los 621 millones de euros van, precisamente, a uno de esos transportes públicos fundamental para las zonas urbanas, como son los trenes de cercanías. Por otro lado, son 2.276 millones de euros, el 56,67% del total, los que van a los objetivos de cohesión, conectividad y modernización del transporte. Esta partida se compone de 1.748 millones de euros para los Corredores Europeos y la Red Transeuropea; 210 millones para la Intermodalidad y la Logística; y, otros 318 millones en el plan de ayudas al transporte sostenible y digital.

Pero el planteamiento del Mitma no se queda sólo en esta dotación para la recuperación, de entornos urbanos y metropolitanos, sino que va más allá, y dentro del apartado Movilidad Sostenible, e innovadora en entornos urbanos, destina 473 millones de euros a subvenciones a consorcios y autoridades metropolitanas de transporte, y por concurrencia competitiva a entidades locales para financiar servicios de transporte colectivo urbano.

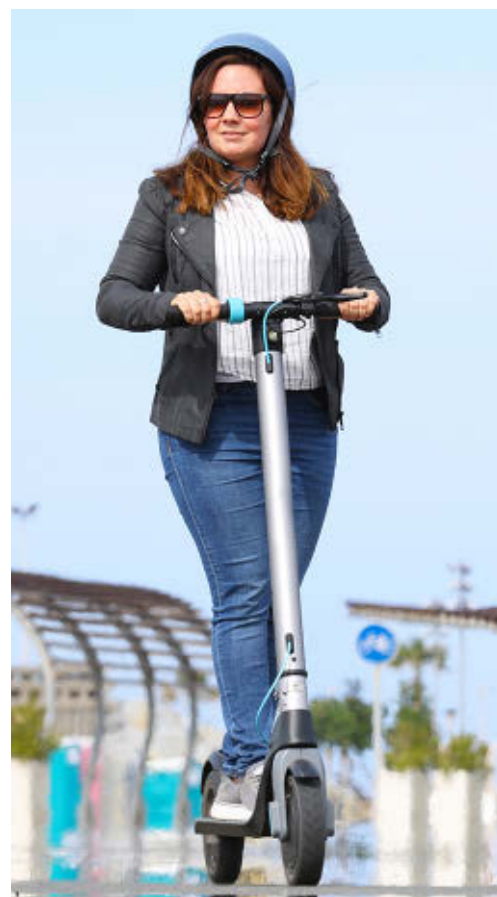
Otros 1.001 millones de euros para apoyar las inversiones de las Comunidades Autónomas y empresas prestatarias del servicio de transporte público. De este monto, la mayor parte, 951 millones tienen como objetivo la implantación de zonas urbanas de bajas emisiones y la transformación digital. Mientras que los 150 millones restantes van a la mejora de las flotas; además, hay una inversión de cinco millones de euros para la Estrategia Estatal de la Bicicleta; 220 millones para la digitalización de la movilidad y 5 millones para los programas subvencionados para una movilidad territorial innovadora.

Ayuda para descarbonizar el transporte

En la Conferencia Nacional de Transportes, la secretaria de Estado, Isabel Pardo de Vera, ha anun-



Mitma avanza es su plan de lograr una movilidad sostenible.



Ayudas para patinetes y bicicletas del Mitma.

ciado, a las Comunidades Autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla, que se van a activar desde el Mitma 400 millones de euros de las ayudas europeas con el fin de descarbonizar el transporte, e impulsar la transformación sostenible y digital de las flotas del tráfico profesional por carretera.

Estas ayudas forman parte del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) aprobado por el Gobierno para gestionar los 69.500 millones de euros del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) de la Unión Europea.

El objetivo es impulsar la sostenibilidad y digitalización del parque de vehículos pesados de transporte de mercancías y de viajeros para mejorar la calidad del aire, incentivar la penetración de tecnologías de propulsión limpia, así como acelerar la reactivación industrial y del sector de la automoción.

Asimismo, se quiere propiciar la transformación del parque de vehículos pesados de transporte de mercancías y de viajeros, incentivando la llegada al país de vehículos que empleen energías alternativas, acelerando con ello la reactivación industrial, e impulsando, a la vez, al sector de la automoción.

El programa inicial de ayudas estará dotado con un presupuesto de 174 millones de euros, que se distribuirá entre las comunidades y ciudades autónomas con cargo al presupuesto de 2021. Y estará vigente hasta el 30 de abril de 2024. No obs-

tante, se podrá ir ampliando en función de la demanda hasta llegar a esa cifra máxima de 400 millones de euros.

Las principales actuaciones que recogen estas ayudas son las del achatarramiento de los vehículos obsoletos o antiguos; la compra de vehículos propulsados por energías alternativas; la modificación de la forma de combustible empleado, desde los de origen fósil a vehículos de cero emisiones, eléctricos

400

Millones de ayudas europeas para las CCAA y Ceuta y Melilla, para descarbonizar el transporte

cos o con pilas de hidrógeno. La implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos; y, la adquisición de remolques y semirremolques para autopistas ferroviarias.

Además, la línea de ayudas contempla otros 1.500 millones para municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y transformación del transporte público urbano, y transferencias de 900 millones a las Comunidades Autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla, para sus inversiones directas en digitalizar y descarbonizar la movilidad metropolitana.



El taxi aéreo 100% eléctrico español ya es una realidad.

La movilidad sostenible llega al aire, con el aerotaxi eléctrico no tripulado

La búsqueda de la movilidad sostenible para todos los tipos de transporte, ya sea de mercancías como de personas, está en el objetivo de todas las empresas innovadoras de sistemas de desplazamiento, y en esta ocasión aparece en el horizonte un vehículo aéreo no tripulado que puede ejercer como taxi

Felipe Alonso. Fotos: eE

Puede parecer que se hable de ciencia ficción, pero ya es una realidad que ha llegado para estar presente en el futuro de una sociedad que cada vez está más preocupada por la movilidad sostenible que favorezca el ahorro de las emisiones nocivas a la atmósfera, y en este entorno están apareciendo unos nuevos vehículos aéreos no tripulados que se están desarrollando para servir como taxis para combatir la congestión existente en las ciudades.

Hasta ahora los "drones" (zánganos), esos vehículos aéreos no tripulados, impactaban con imágenes bélicas por su capacidad de destrucción y exactitud, pero la tecnología civil va mejorando su participación en ese tipo de vehículos, y ya está dando muestras de que su uso puede ser también social, y ayudar en muchos de los trámites y servicios que soporta la sociedad actual. De hecho ya se están empleando drones en las campañas con-

Transporte y Movilidad

elEconomista.es



tra incendios forestales, en el reparto de determinados tipos de mercancías y como apoyo a servicios médicos de urgencia, transportando medicinas a lugares donde la orografía no permite un acceso fácil y rápido. Ahora se ha dado una vuelta de tuerca a estos usos, y desde hace unos años hay diferentes empresas internacionales, en especial chinas y estadounidense que se encuentran desarrollando vehículos no tripulados gestionados desde equipos en tierra, para servir de transporte de pasajeros.

En la zona del Golfo Pérsico, ya están planteando seriamente el empleo de un vehículo de este tipo de construcción china, de la empresa Ehang, que tiene de referencia Dubái, donde se quiere llegar al año 2030 con, al menos, un 25% del transporte sin conductor. En Europa también se está probando diferentes modelos, con una participación de los principales investigadores y empresas del sector, entre los que se encuentran Eurocontrol y, Enaire, por ejemplo.

Y precisamente, este nuevo uso que tiene que ver con el movimiento de personas, con la idea de sentar las bases para el transporte aéreo del futuro, con los UAV como principales protagonistas. Se consideran idóneos para realizar viajes cortos dentro de la ciudad, a la vez que agilizan los desplazamientos diarios y contribuyen a reducir drásticamente la contaminación.

Dentro de esta dinámica, la empresa española Umiles ha presentado el primer aerotaxi eléctrico 100% español. Se trata de un concepto diseñado por Tecnalía, el mayor centro de investigación y desarrollo tecnológico de España, al que Umiles, principal proveedor de sistemas aéreos no tripulados del país ha comprado la patente, con el objetivo de mantener una relación a largo plazo y se-

guir desarrollando el sector de Urban Mobility. El Umiles New Concept by Tecnalía es 100% eléctrico, y como aerotaxi tiene capacidad para el traslado de una persona, en vuelos de 15 minutos y con un alcance en el entorno de 15 kilómetros. La altura de vuelo alcanza entre 100 y 300 metros, pudiendo llegar a 800, siempre asegurando los estándares de seguridad y la legislación vigente. Está formado por una cabina aerodinámica propulsada por cuatro drones colocados en la parte superior e inferior de la cabina que permiten su desplazamiento.

Para Carlos Poveda, Ceo de Umiles, la aeronave New Concept nace con el fin de optimizar el transporte dentro de los núcleos urbanos y así mejorar el creciente problema de la movilidad dentro de las ciudades".



¿Un taxi aéreo en los cielos madrileños?



eE

El 'Hyperloop' de la 'startup' valenciana Zeleros, protagonista en Dubái

El proyecto del tren supersónico, *Hyperloop*, formado por cápsulas capaces de transportar mercancías y pasajeros a mil kilómetros por hora y diseñado por la empresa valenciana Zeleros con la ayuda de la Universidad Politécnica de Valencia ocupa un lugar de privilegio en el Pabellón de España de la Expo Dubái 2021.