

MADRID TRIPLICARÁ SUS VTC TRAS LA SENTENCIA DEL TJUE

El final de la ratio 1/30 (una licencia de VTC por cada 30 de taxi) desbloqueará miles de licencias solicitadas años atrás

FERROVIARIO
**RENFE EXPLORA ONCE
PAÍSES EN CINCO AÑOS DE
'FIEBRE' INTERNACIONAL**



Movilidad y Transporte

elEconomista.es



Actualidad | 6

Europa declina la balanza en el pulso del taxi y las VTC

El TJUE pone fin a años de enfrentamientos judiciales y concluye que no se puede proteger a un sector frente a otro.



Ferrovioario | 34

La escala internacional de Renfe aumenta

Renfe prevé que para el año 2027 el 10% de su facturación será gracias a la operativa internacional de la compañía ferroviaria española.

Marítimo | 44

El negocio de las embarcaciones de recreo se estabiliza

El sector del chárter náutico en este primer cuatrimestre de 2023 ha experimentado un crecimiento de 22%

Sostenibilidad | 27

La movilidad sostenible traerá más empleo y más inversiones a la ciudad

La colaboración público-privada es una de las claves a la hora de implementar el nuevo modelo



Un día en.. | 18

Skyway se posiciona como líder en formación de controladores aéreos

Visita a la escuela de controladores de Skyway, donde conocemos los planes de futuro de la compañía y como funciona la escuela.



Entrevista | 31

Marcos Basante, presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic)

"Los 'lobbies' del ferrocarril no nos dejan participar en el tráfico de mercancías"

Edita: Editorial Ecoprensa S.A.

Presidente Editor: Gregorio Peña.

Vicepresidente: Clemente González Soler. Director de Comunicación: Juan Carlos Serrano.

Director de elEconomista: Amador G. Ayora

Coordinadora de Revistas Digitales: Virginia Gonzalvo Director de elEconomista Movilidad y Transporte: Cristian Reche

Diseño: Pedro Vicente y Alba Cárdenas Fotografía: Pepo García Infografía: Clemente Ortega Tratamiento de imagen: Dani Arroyo Redacción: Juan Díaz Riquelme



Un vuelco judicial que puede cambiar el paradigma de la movilidad en España

Uno/30. Esta es la ratio que ha tenido en vilo al sector del taxi y a las plataformas de movilidad (Cabify, Uber y Bolt) durante más de cinco años, el periodo transcurrido desde que el Tribunal Supremo se inclinase a favor de mantenerla proporción para que convivieran ambos sectores hasta que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) haya hecho saltar por los aires este planteamiento. Cambia todo a partir de ahora, a la espera de que el Alto Tribunal español y el TSJC, a quien Luxemburgo ha contestado su cuestión prejudicial, refrenden -así se espera- las tesis de Europa para adecuar a derecho el corsé regulatorio que hay en la movilidad de las ciudades españolas.

A partir de aquí los efectos se intuyen. El principal riesgo para el taxi es la liberalización en masa de licencias que quedaron atascadas y no se concedieron ante la imposición de la famosa ratio. Es cierto que en España dicho equilibrio es solo teórico, pues el suceso de cambios legislativos (desde la Ley Ómnibus de 2009 al cambio en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 2013 abrió durante un periodo de tiempo que se concedieran nuevas licencias), pero no por ello deja de ser verdad que la entrada de más competencia desde las plataformas puede ser comprometedora.

■
El corsé regulatorio que protegió al taxi de más competencia ha caído, pese a la protección del TS en 2018

Las consecuencias, a la vista de los comentarios de los expertos, serán ciertamente limitadas. Si algo consiguió el taxi a su favor en los años que Uber y Cabify crecieron de manera constante fue presionar para añadir una capa de regulación *extra* a su favor y en detrimento de la VTC. Se impusieron condiciones con una clara voluntad de desincentivar el uso de las aplicaciones de movilidad (tiempo adicional para precontratar servicios, por ejemplo), mientras que organismos como la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia o, a menor escala, la Autoridad Catalana de la Competencia daban indicaciones en direcciones opuestas. La normativa de mayor rango vio la luz en 2018, con el conocido como Decreto Ábalos, que limitaba la actividad del competidor del taxi a trayectos interurbanos, es decir, una pequeña parte de su operativa y daba una moratoria para que trabajaran con normalidad durante cuatro años.

A nadie escapa que en 2023 la convivencia entre el taxi y la VTC es muy distinta a la de hace unos años. Las grandes ciudades de España, como Madrid y Barcelona -mucho más la segunda que la primera por la inclinación de su administración sobre uno de los dos sectores-, ha vivido momentos de tensión con cada movilización del taxi y, sobre todo, de sus facciones más radicales. Hoy algunos profesionales del sector trabajan bajo plataformas como Cabify, Uber o Free Now, conscientes del trasvase de clientes que puede suponer la colaboración. Para las próximas semanas ya hay convocadas nuevas marchas y protestas, pero, a la vista de las nuevas directrices de Europa, queda claro que la fuerza negociadora poco o nada tienen que ver con la que se vio hace más de un lustro.

15

CITET "Green, Resilience & Digital Logistics"

El jueves 15 de junio, de 9 a 14 horas, CITET celebra la jornada presencial *Green, Resilience & Digital Logistics* en colaboración con la Universidad de la Rioja.



11

Estadística de transporte de viajeros INE

El próximo 11 de julio, el Instituto Nacional de Estadística (INE), publica su informe mensual con los datos del mes de mayo sobre el transporte de viajeros.

05

Cumbre Mundial de Género en la Aviación 2023

Del 5 al 7 de julio se celebra en Madrid una reunión mundial para la igualdad de género que congregará a funcionarios de alto nivel de la aviación.

14

XV Congreso de Ingeniería del Transporte

Por primera vez las islas Canarias acogerán el Congreso de Ingeniería del Transporte, en su XV edición, en la Facultad de Economía, Empresa y Turismo de la Universidad de La Laguna del 14 al 16 de junio de 2023. En esta nueva edición se mantendrán los estándares de calidad de anteriores ediciones.

13

Salón del vehículo de ocasión

Del 13 al 18 de junio vuelve a la feria de Madrid (IFEMA) la mayor oferta de vehículos de ocasión a través del Salón VO, evento de referencia a nivel nacional.



Junio



V PREMIO

José Echegaray

elEconomista.es

elEconomista celebra la **V Edición del Premio José Echegaray**, que reconoce a aquellas personalidades con proyección internacional que más han contribuido a promover el espíritu y el ideario liberal.

En atención a su sobresaliente trayectoria y vocación empresarial, **elEconomista** concederá el **Premio José Echegaray** en su quinta edición a: **D. Ignacio S. Galán**.

**Miércoles
28 junio
19:30h**

Inscríbese y siga el evento en directo en:

bit.ly/VPremioJoseEchegaray-eE



//ABANCA

 CaixaBank

 EY
Building a better
working world

 Santander

 Unicaja Banco

#VPremioJoséEchegarayE

Colabora:
 PowerAV

Madrid triplicará sus VTC tras la sentencia de Europa

El TJUE pone fin a años de enfrentamientos judiciales y concluye que no se puede proteger a un sector frente a otro. Abre la puerta a una regulación específica, pero con condiciones.

Cristian Reche.



Movilidad y Transporte

elEconomista.es

Terremoto en el sector de la movilidad española con vistas a cambios sin precedentes. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) decidió en el arranque de este mes de junio su posicionamiento sobre la limitación que desde el Área Metropolitana de Barcelona se ha introducido a las licencias VTC, las que usan los vehículos de plataformas como Uber, Cabify y Bolt. La justicia europea ha sido clara: la ratio 1/30 (una licencia VTC por cada 30 de taxi), la norma que tantos años ha fijado el statu quo del taxi frente a la VTC, no puede ser válida para expedir nuevas autorizaciones y es contraria al Derecho de la Unión Europea. Aunque el razonamiento deja la puerta abierta a que a los coches de las plataformas de movilidad se les puede requerir una licencia adicional, la tesis sobre la proporción de vehículos que deben convivir en las ciudades es clara. La consecuencia más esperada, por tanto, es la llegada de licencias en masa a algunas ciudades españolas, principalmente Madrid, donde actualmente operan 8.795 VTC y se encuentran bloqueadas otras 20.000, de acuerdo a distintas fuentes del sector, lo que supone triplicar el número de permisos en el principal mercado de estas plataformas.

El pronunciamiento ha seguido las líneas trazadas por el abogado general de la UE, Maciej Szpunar, que emitió un dictamen preceptivo pero no vinculante. "El ob-

La VTC se ha mostrado satisfecha con la sentencia; el taxi alberga esperanzas sobre sus efectos

jetivo de garantizar la viabilidad económica de los servicios de taxi es un motivo de carácter puramente económico" que no puede constituir una de las razones que serían legítimas explicar desde el tribunal europeo.

En cambio, estos argumentos válidos (buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público de una conurbación, así como de protección del medio ambiente) sí ampararían la exigencia de la obtención de una licencia adicional a la prevista a nivel nacional.

Ante todo, el tribunal advierte que esta autorización específica debe basarse en criterios objetivos, no discriminatorios y conocidos de antemano, que excluyan cualquier arbitrariedad y que no se solapen con los controles ya efectuados en el marco del procedimiento de autorización nacional, sino que respondan a necesidades particulares del AMB.

La resolución de este jueves es una de las más esperadas en el sector de la movilidad tras varios años de enfrentamientos entre la VTC y el taxi. El pulso judicial lo abrió la sociedad Prestige and Limousine, S. L. (P&L), titular de un buen número de autorizaciones VTC y perteneciente a la plataforma Cabify tras la normativa impulsada desde Barcelona.



Taxi de Barcelona. Getty

La Ciudad Condal, una de las más combativas contra las plataformas de movilidad, sirvió de espejo para otros ayuntamientos de España, que también regularon a las VTC. En este caso, las medidas implantadas iban dirigidas a establecer tiempos de precontratación para el uso de estos servicios por parte de los clientes (30 minutos de espera para el primer servicio, por ejemplo). Estas medidas, articuladas en torno a reglamentos municipales, han ido cayendo en distintas instancias judiciales.

Reacciones

Las reacciones al pronunciamiento del TJUE no han tardado a llegar. Unauto y Feneval, las patronales de la VTC, destacan que la sentencia declara ilegales las restricciones al sector. Así, Ignacio Manzano, portavoz de Feneval VTC, comenta la resolución de este jueves "no hace sino demostrar que la regulación de algunas regiones españolas es contraria al Derecho Español y Europeo, y nos coloca a la cola de muchos países de la región en materia de movilidad y sostenibilidad".

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

En el mismo sentido se ha pronunciado Jose Manuel Berzal, portavoz de Unauto: "El regulador español deberá adaptar la normativa para que el número de licencias sea determinado en función de las necesidades de movilidad de los ciudadanos y el cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad y no con base en los intereses de la minoría más radical del taxi".

Desde las empresas, el único en hablar ha sido Daniel Bolt, director de operaciones de Bolt en España, quien considera que "la decisión del alto tribunal europeo marcará un antes y un después en el sector de la movilidad, y por ello ya estamos en contacto con los decisores públicos para implementar los cambios necesarios que aporten seguridad jurídica a todos los actores".

Por parte del taxi destacan las palabras de Antaxi, que puso el foco en que la sentencia declara legal la licencia urbana y sienta precedente para que otras regiones puedan plantearla. "Esta sentencia puede convertirse en un primer paso para la aprobación de una normativa que exija una autorización específica a nivel urbano, al margen de las ya existentes para la concesión de servicios de transporte para las VTC", indicó Julio Sanz, su presidente

¿Volverán más VTC a Barcelona?

Horas después de conocer la sentencia del TJUE sobre la limitación a las VTC (las licencias que utilizan plataformas como Cabify, Uber y Bolt) frente al sector del taxi, las consecuencias que puede tener este pronunciamiento ya están sobre la mesa. La de mayor calado que sobrevuela la industria es el desbloqueo masivo de licencias que fueron solicitadas con anterioridad pero fueron denegadas al amparo de la ratio 1/30 (una VTC por cada 30 taxis), que ahora ha sido duramente criticada por la justicia europea.

Esta entrada de nuevas licencias está pendiente en muchos tribunales españoles, que deben ahora pronun-

Proporción entre taxis y VTC en España

Número de licencias

CCAA	Licencias de taxi	Licencias de VTC
Madrid	15.053	8.795
Cataluña	11.824	2.907
Andalucía	8.704	3.435
C. Valenciana	4.674	787
Galicia	3.431	201
Canarias	2.708	212
Baleares	2.513	645
Castilla y León	2.236	274
Aragón	2.073	195
País Vasco	2.011	209
Asturias	1.374	122
Castilla-La Mancha	1.074	209
Extremadura	851	128
Murcia	742	94
Cantabria	458	157
Navarra	423	57
La Rioja	153	61
Melilla	0	2

Fuente: Ministerio de Transporte. Datos a 1 de junio de 2023.

elEconomista

ciarse una vez conocida la postura de Luxemburgo. En España hay aproximadamente 20.000 autorizaciones de este tipo pendientes de la justicia, especialmente en grandes ciudades como Madrid. Otro punto candente es Barcelona, donde Uber dejó de operar y podría volver si los tribunales de España refrendan la postura de Luxemburgo.



Coche de Cabify. Europa Press

Movilidad y Transporte

elEconomista.es



Taxis de Barcelona. Reuters

Incluso hay voces que interpretan la sentencia del TJUE en un sentido mucho más amplio y apuntan a la posibilidad de solicitar nuevas licencias y a que se abra así la puerta a la entrada de una cuarta plataforma en España que compita con Cabify, Uber y Bolt. En el mercado siempre se ha señalado a Free Now, la antigua MiTaxi, como una potencial competidora a través de licencias VTC (en Francia ofrece el servicio), aunque la dirección de la compañía en España ha descartado en varias ocasiones que se diesen las circunstancias. También ha explorado el mercado Gett, compañía con sede en Israel, según reconoció en una presentación ante inversores.

El nuevo escenario ya ha sido advertido por la Asociación Nacional del Taxi (ANTAXI), que ve una posible irrupción masiva de autorizaciones VTC ya denegadas con motivo de la interpretación de la sentencia de este jueves, por lo que ha pedido al Gobierno una "regulación urgente para garantizar una movilidad urbana equilibrada".

Más claro fue el presidente de Elite Taxi en Barcelona, Alberto Tito Álvarez, que en un mensaje difundido para el sector dejó claro que "hay un peligro de liberalización salvaje de las VTC nacionales que solo pueden hacer transporte interurbano", un elemento que pondría en peligro a los taxis de la costa y las zonas más turísticas. La organización ha activado una movilización a través de una marcha lenta, descartando un paro de actividad.

El problema actual se explica por la telaraña legislativa

que existe todavía al respecto. Los límites a las licencias VTC desaparecieron en 2009 con la conocida como ley ómnibus (25/2009). La bajada de las barreras conllevó la petición en masa de licencias VTC y explica en parte que actualmente en España convivan 60.300 licencias de taxi y 18.490 VTC, dejando un ratio real de 1/3.

Pero este ratio volvió a fijarse posteriormente con varias normativas, principalmente a través del cambio en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres

El ratio real entre VTC y taxi en España no es de 1/30, sino de 1/3 por los cambios normativos

(LOTT) que volvió de nuevo a instaurar el ratio 1/30. Pero muchas de las peticiones de licencias VTC ya estaban otorgadas o, en su defecto, en curso, lo que obligó por primera vez al Tribunal Supremo a pronunciarse en 2018 sobre este techo.

Ese mismo año y ante la oleada de movilizaciones y protestas del taxi, el Gobierno fijó una nueva normativa que daba alas a las Comunidades Autónomas a fijar limitaciones adicionales a las VTC -el guante fue recogido por regiones como Cataluña- y daba una moratoria de cuatro años para limitar sus operaciones a trayectos interurbanos.



José Andrés Diez Herrera
Abogado especialista en transporte y partícipe
en la vista celebrada en Luxemburgo ante el TJUE

Y tuvo que venir la justicia europea

Desde que en los primeros meses de 2009 el Gobierno del PSOE fijó como objetivo liberalizar diversos sectores económicos más allá de los que recogía la directiva europea 123/2006, utilizando para ello, la conocida como Ley Ómnibus; los vaticinios de una liberalización, en la práctica, del sector del alquiler de vehículos con conductor (VTC), competencia directa del taxi, que se le mostraron a la por entonces ponente de dicha ley, y actual presidenta del Congreso de los Diputados, Meritxell Batet, de nada sirvieron.

En 2012 llegó el primer golpe de realidad, cuando el Tribunal Supremo ratificó sentencias de tribunales inferiores que otorgaban varios centenares de autorizaciones VTC, obligando, tras presiones del sector del taxi que el gobierno modificase la legislación de transportes, aunque, eso sí, sin un desarrollo reglamentario, lo que, esta segunda vez, nuevamente, miles de autorizaciones volvieron a ser otorgadas hasta que se publicó el reglamento limitativo, lo cual, fue recurrido ante el Tribunal Supremo.

Mientras tanto, la beligerancia del taxi que pretendía evitar la competencia del sector de las VTC a pesar de que, con anterioridad a 1947 podían ejercer transporte de viajeros tanto urbano como interurbano, obligó al gobierno a publicar el decreto ley 3/2018 que fijaba con rango de ley la famosa ratio un VTC por cada 30 taxis.

El pasado 4 de junio de 2018 el Tribunal Supremo concluyó en sentencia que dicha ratio "un VTC por cada 30 de taxis", era correcta porque ni demandantes ni demandados en el proceso la desvirtuaron, afirmando que el taxi se consideraba como un servicio de interés general, sin previamente elevar cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) por discordancia con la libertad de establecimiento, a pesar de ser uno de los aspectos impugnados, y ahora, "tumbados" por el TJUE.

La sentencia que mantenía la limitación de las autorizaciones VTC no sirvió para reducir la presión del sector del taxi consiguiendo que el recién llegado gobierno socialista de Sánchez, tras su moción de censura, publicase el Real Decreto



Ley 13/2018, suprimiendo su carácter urbano aunque con un periodo de gracia de cuatro años, y autorizando a las Comunidades Autónomas a que las regulasen si quisiesen, lo cual, generó que en el límite de finalización de dicho periodo ampliatorio, un grupo de ellas como Madrid o Andalucía mantuviesen su carácter urbano; un segundo, no lo regulasen, como La Rioja, y un último, como Cataluña restringiendo, aún más, su prestación de este modo de transporte, delegando, a su vez, en los municipios, y exigiendo una segunda licencia con una serie de requisitos prácticamente imposibles de cumplir, duplicándolos, en algunos casos, respecto a la normativa estatal, y con el único fin de evitar su utilización por los usuarios, evitando la competencia e inviabilidad del taxi.

El Tribunal Superior de Justicia de Cataluña decidió elevar al tribunal europeo la discrepancia al derecho europeo de la normativa municipal barcelonesa aprobada por Ada Colau al entender que las razones medioambientales y tráfico alegadas pretendían, en el fondo, limitar el servicio de las VTC en Barcelona y su área metropolitana para que no hiciera competencia al taxi.

Mientras se dilucidaba este proceso judicial europeo, al Tribunal Supremo le llegaron varios recursos de casación donde previamente el tribunal inferior había desestimado otorgamiento de autorizaciones VTC sin, haber elevado nuevamente al TJUE su disconformidad al derecho europeo.



A regañadientes, y tras conocer que la Comisión Europea y la República Checa, siendo partes en el proceso europeo citado se posicionaban contra las limitaciones, decide elevar una nueva cuestión prejudicial manifestando que la ya existente no estaba correctamente planteada.

Y por fin, llegó la esperada sentencia europea el pasado 8 de junio, afirmando que es admisible la petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en contra de lo manifestado, tanto por las organizaciones del Taxi, como por el Área Metropolitana de Barcelona que se opusieron a su admisión; incluso, cabe destacar, que el propio Tribunal Supremo español criticó en una segunda prejudicialidad posterior los argumentos remitidos por aquél.

Ahora, el TJUE manifiesta que el taxi, al margen de la calificación dada por la legislación española, a la que no se somete, no le considera un servicio de interés económico general, ni tiene conferida la calificación específica de servicio público; refiere que resulta contrario al Derecho de la Unión Europea adoptar restricciones como la ratio 1/30.

Tampoco ve con buenos ojos exigir una segunda autorización, exceptuando invocar razones imperiosas de interés general para limitar aquellas basadas en objetivos de buena gestión del Transporte, del tráfico y del espacio público, y protección del medio ambiente correspondiéndole valorarlas al órgano judicial español ante el que se deberá acreditar la imposibilidad de adoptar medidas menos restrictivas.

Encajarían aquí como ejemplos la organización de los servicios de VTC, la limitación de esos servicios mediante determinadas franjas horarias o incluso restricciones de circulación en determinados espacios, o utilización de vehículos más ecológicos, y que en todo caso deberán ser justificados y proporcionales, considerando, finalmente, que garantizar la viabilidad económica de los servicios de taxi debe considerarse un motivo de carácter puramente económico que no puede invocarse para justificar, en particular, la preservación de un equilibrio entre las dos formas de transporte urbano (taxi y VTC), ni una proporción entre los dos tipos de licencias.

En definitiva, no siendo las dos actividades, taxi y VTC, ni servicios públicos ni servicios de interés general no cabe favorecer a uno en detrimento del otro, perjudicando a las personas usuarias.

■

El TJUE da la espalda al TS y afirma que el taxi no es servicio público ni servicio de interés general económico

■



Aviones en pista de un aeropuerto. eE

Las aerolíneas esperan beneficios de más de 9.100 millones de euros

La cifra duplica la previsión inicial de la asociación IATA, situada en los 4.395 millones, pero el entorno económico y geopolítico es arriesgado.

elEconomista.es.

Las aerolíneas encaran sin ninguna duda su año de recuperación total. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) estima que las compañías del sector obtendrán un beneficio neto de más de 9.100 millones de euros en 2023. La cifra, además de contrastar con las pérdidas de años anteriores tras la pandemia (-3.600 millones de pérdidas en 2022), supone duplicar la previsión inicial de la organización, que preveía un beneficio de 4.395 millones de euros.

El regreso a números negros, sin embargo, no se dará de manera homogénea en todas las regiones. Si bien se espera que la industria global de las aerolíneas vuelva a ser rentable en 2023, el desempeño financiero seguirá siendo negativo en las compañías de Asia-Pacífico, América Latina y África. Por contra,

las compañías aéreas que mejor rendimiento tendrán serán las de Estados Unidos, Europa y Oriente Medio (por este orden).

Las cifras de IATA, cuyo presidente es Willie Walsh, ex consejero delegado de IAG (Iberia, British Airways, Vueling), fueron compartidas el pasado lunes 5 de junio en su cumbre anual de Estambul. En la cita se ha celebrado también el fortalecimiento de la rentabilidad del sector frente al horizonte esperado el año pasado.

Siguiendo las nuevas previsiones de IATA, los beneficios de explotación del sector alcanzarían los 22.400 millones de dólares (20.940 millones de euros), muy por encima de la anterior previsión, de 3.200 millones de dólares (2.992 millones de euros).

Si nos fijamos en los datos y previsiones que maneja las principales compañías europeas observamos que son muy positivos. En el caso de IAG en 2022 se produjo una fuerte recuperación en los mercados principales que operan al levantarse las restricciones por el Covid-19, lo que impulsó los ingresos y una vuelta al beneficio con un flujo de efectivo operativo notablemente positivo. En 2023 se espera que continúe la recuperación de los beneficios y se prevé que el beneficio de las operaciones antes de partidas excepcionales del ejercicio completo oscile entre 1.800 y 2.300 millones de euros, basado en los tipos de cambio y en los precios de los contratos a plazo de combustible de aviación actuales. Sin embargo, son conscientes de la incertidumbre en el entorno macro y en la inflación en el combustible y otros costes. "Tenemos el compromiso de generar valor a largo plazo para los accionistas y confiamos en que los beneficios de las operaciones vuelvan a los niveles anteriores a la pandemia del Covid-19 en los próximos años" aseguran desde IAG.

Por otro lado, TAP Air Portugal, la aerolínea nacional portuguesa, cerró el ejercicio 2022 con un resultado positivo, logrando un beneficio de 65,6 millones de euros. Este éxito financiero se vio impulsado por los ingresos récord registrados en el cuarto trimestre, lo que representa un hito significativo después de años de pérdidas que habían ejercido una fuerte carga sobre el erario público. Cabe destacar que estas ganancias se obtuvieron antes de lo previsto, ya que se estimaba que no serían alcanzadas hasta el año 2025.

El resultado neto de explotación o beneficio antes de intereses e impuestos (*ebit*) también mostró una tendencia positiva, alcanzando la cifra de 268,2 millones de euros. Esta cifra incluye elementos no recurrentes por un valor de 19,4 millones de euros.

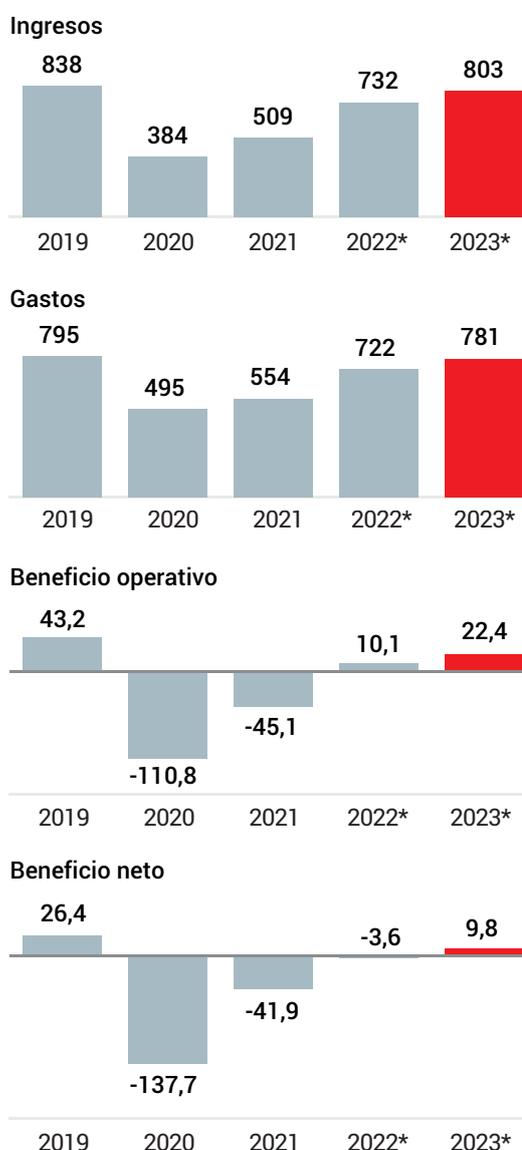
En términos de ingresos, TAP experimentó un notable crecimiento, con un total de 3.485 millones de euros, lo que representa un aumento del 151% en comparación con el año anterior. Este incremento se debe en parte a un mayor nivel de actividad, ya que la capacidad total de asientos disponibles por kilómetro (ASK) aumentó en un 94,2%, alcanzando el 87% de los niveles previos a la crisis. Además, el número de vuelos operados aumentó en un 74,9%, situándose en el 79% de los niveles prepandemia.

En cuanto al número de pasajeros transportados, TAP registró un total de 13,8 millones en el año 2022, lo que supone un incremento del 136,1% en comparación con el año anterior. Aunque esta cifra representa un notable crecimiento, es importante destacar que aún se encuentra en el 81% de los niveles alcanzados en el año 2019, antes del estallido de la crisis sanitaria.

En el caso de Lufthansa, la compañía aérea alemana, logró en el año 2022 un resultado financiero positivo tras experimentar pérdidas en los dos años

Recuperación de las aerolíneas

Cifras en miles de millones de dólares



Fuente: IATA. * Estimaciones.

elEconomista

Los volúmenes de carga seguirán siendo inferiores a los anotados antes de la pandemia

anteriores. Sus beneficios operativos antes de impuestos e intereses ascendieron a 1.500 millones de euros. En comparación, en el año anterior, la empresa había sufrido pérdidas operativas de 1.700 millones de euros, pero logró obtener un beneficio neto de 791 millones tras las pérdidas de 2.200 millones en 2021.

Lufthansa logró cumplir su propio pronóstico, el cual fue revisado al alza en tres ocasiones durante el

Movilidad y Transporte

elEconomista.es



Un avión de pasajeros operado por British Airways, eE

año. La facturación de la compañía experimentó un incremento notable del 95%, alcanzando los 32.800 millones de euros. Además, en 2022, Lufthansa transportó a un total de 102 millones de pasajeros, más del doble en comparación con el año anterior.

Estos resultados positivos permitieron a Lufthansa generar un *ebit* ajustado de 1.500 millones de euros en el ejercicio 2022, revirtiendo así las pérdidas registradas previamente (-1.700 millones de euros). A pesar del aumento de los costes, particularmente en lo relacionado con el combustible debido a la alta inflación, el margen *ebit* ajustado mejoró significativamente hasta alcanzar el 4,6%, en contraste con el -9,9% del año anterior. El beneficio neto ascendió a 791 millones de euros, mostrando una mejora sustancial en comparación con el año 2021 (-2.200 millones de euros).

Datos de carga

En cuanto a la carga, se espera que la recuperación no bata las cifras previas a la pandemia. En concreto, la previsión es que los volúmenes transportados sean de 57,8 millones de toneladas, algo por debajo de los 61,5 millones de toneladas transportadas en 2019 con una fuerte desaceleración de los volúmenes de comercio internacional.

Los ingresos totales crecerían un 9,7% interanual hasta los 803.000 millones de dólares (751.005 millones de euros), mientras que los gastos presentarían un crecimiento anual del 8,1%.

“Los resultados financieros de las aerolíneas en 2023 están superando las expectativas”, ha señalado Walsh. El máximo ejecutivo de IATA ha señalado a este respecto acontecimientos positivos que han empujado hacia este resultado: el levantamiento de las restricciones en China antes de lo previsto y el alivio en los precios del combustible.

Los principales riesgos

No obstante, Walsh tampoco ha dejado de lado el listado de desafíos que se dibujan en el entorno económico y geopolítico. En este sentido ha destacado que

Los números seguirán en rojo en las compañías de Asia-Pacífico, América Latina y África

el margen de beneficio neto es del 1,2%, por lo que la rentabilidad del sector es frágil si la inflación volviese a incrementarse o si lo hiciese el riesgo de recesión.

El otro riesgo latente sigue siendo la guerra en Ucrania y una consecuente escalada de la tensión, que podría traer consecuencias muy negativas para la aviación mundial. En segundo plano aunque sin desaparecer, sigue la posible tensión en la cadena de suministro y la respuesta de los fabricantes de aviones como Boeing y Airbus ante nuevos pedidos de los operadores.



Aena relanza la puja por los 'duty free' en Cataluña y Madrid tras quedar desierta

La compañía avisa que mantiene las mismas condiciones técnico-económicas del anterior concurso y serán invitados los trece operadores que mostraron interés en el proceso.

Cristian Reche. Fotos: iStock

Aena pone en orden el gran concurso por las tiendas libres de impuestos de sus aeropuertos. La compañía ha decidido en el consejo de administración de este martes adjudicar la mayoría de sus establecimientos a Dufry y Lagardère y al mismo tiempo lanzar un nuevo procedimiento para renovar los *duty free* de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Catalunya (El Prat y los aeropuertos de Girona y Reus), que quedaron desiertos en la primera licitación.

La cotizada española, no obstante, explica en un comunicado que mantendrá las mismas condiciones técnico-económicas del anterior concurso. A este nuevo procedimiento serán invitados los trece operadores comerciales de *duty free* que mostraron interés en el anterior proceso. Entre estas compañías están Smartseller, Aer Rianta, Bahrein Duty Free, Hotel Shilla (Corea), GMR (India), Setur (Turquía) y China Duty Free y la estadounidense UETA, entre otros.

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

El *tender* de Aena, que contó con el asesoramiento de la consultora Alvarez & Marsal y está valorado en 18.000 millones de euros, busca ahora postor para cubrir el 44% de las rentas mínimas garantizadas (RMGA) conjuntas en 2024 correspondientes a estos lotes (el 1 y el 4) que todavía no tienen adjudicatario.

Aena avanzó que, mientras buscaba la fórmula para atraer competidores a sus lotes desiertos, podía activar una cláusula contractual que habilitaba al actual arrendatario de los *duty free* a renovar (en este caso, el grupo suizo Dufry, que en el anterior concurso se hizo con todas las tiendas) a continuar con la explotación de manera temporal.

Queda por ver cómo responden los operadores comerciales a este nuevo pliego. La ausencia de ofertas para Madrid y Cataluña conllevó críticas de la patronal de los operadores, Aerocape, que consideraba que el modelo comercial “traslada todo el riesgo de los pasajeros sobre los operadores comerciales sin que Aena tenga implicación alguna”.

Así quedan los otros lotes

El resto del concurso de Aena se ha resuelto sin sorpresas. La compañía ha adjudicado a Dufry los *duty free* del lote Andalucía-Mediterráneo y Baleares,

Aena avisa que mantiene las mismas condiciones técnico-económicas del anterior concurso

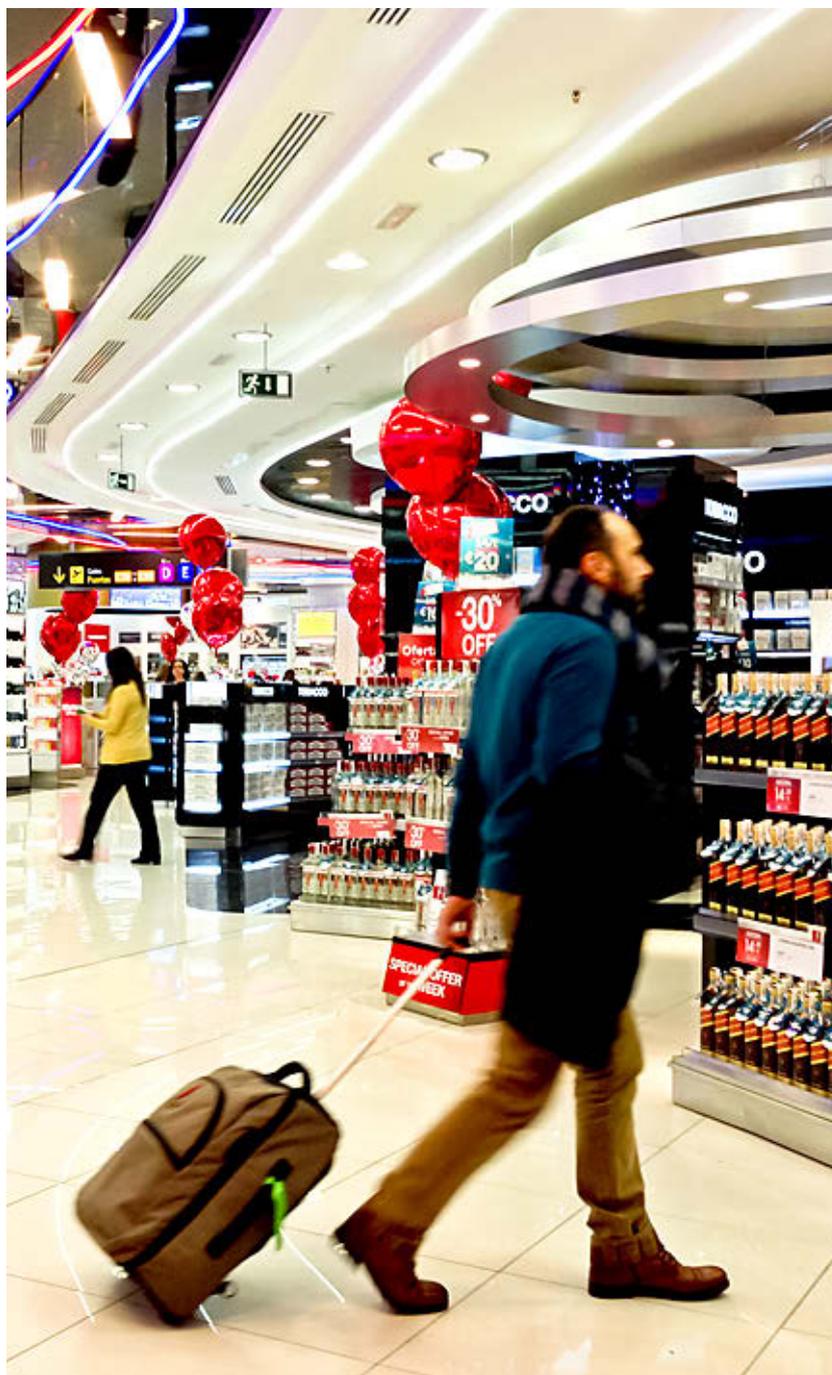
mientras que los aeropuertos del Norte (Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi) han ido para el grupo de *travel retail* Lagardère. El lote de Canarias se lo ha adjudicado Canariensis, también de Dufry. Estos lotes agrupan a 23 aeropuertos y representan el 56% del total de las RMGA.

La mejor noticia para Aena es que las ofertas presentadas superan las rentas definidas por la propia compañía en el concurso en un 17% y mejoran también las rentas de 2023 un 28% (RMGA 2023 actual frente a la ofrecida para el año 2024).

“Estos resultados demuestran el atractivo del negocio, así como la consolidación de la recuperación del tráfico aéreo tras la pandemia”, explica la compañía presidida por Maurici Lucena. El gestor aeroportuario destaca, además, “las excelentes propuestas técnicas, cuyas iniciativas se implantarán en las tiendas de los aeropuertos para ofrecer un servicio de la máxima calidad”.

Aena licita la seguridad privada

Nuevo macroconcurso de Aena. El gestor aeroportuario ha licitado el servicio de seguridad privada de los 46 aeropuertos y los dos helipuertos de la red



Aena llevará a cabo un importante proceso de modernización tecnológica.

en España por un importe de 1.500 millones de euros. El periodo de adjudicación es de cuatro años, prorrogable por otra anualidad más. Inicialmente, la licitación se ha dividido en trece lotes, si bien, según indica la compañía pública, este número podría variar a lo largo del proceso.

La compañía presidida por Maurici Lucena ha explicado en un comunicado que va a llevar a cabo un importante proceso de modernización tecnológica con el que busca mantener “su posición de liderazgo en la gestión aeroportuaria mundial”.

Así se reparte el concurso de seguridad privada de Aena

En millones de euros

LOTES	AEROPUERTOS	IMPORTE
Lote 1	Barajas (inspección pasajeros y Fast Track)	227,6
Lote 7	Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte Ciudad de La Laguna, César Manrique-Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, El Hierro y La Gomera	200,7
Lote 4	El Prat (inspección de pasajeros)	179
Lote 8	Palma de Mallorca, Menorca, Ibiza y Son Bonet	163,5
Lote 2	Barajas (inspección equipajes bodega), Madrid Cuatro Vientos, Valladolid y Salamanca	159
Lote 9	Alicante-Elche Miguel Hernández, Valencia, Internacional Región de Murcia, Almería y Albacete	116
Lote 10	Málaga-Costa del Sol, Fed. García Lorca Granada-Jaén y Melilla y los helipuertos de Ceuta y Algeciras	107,1
Lote 5	El Prat (inspección equipajes bodega), Girona-Costa Brava, Reus, Zaragoza, Sabadell y Huesca	104
Lote 12	Bilbao, Vitoria, San Sebastián, Logroño Agoncillo, Pamplona, Santander y Burgos	60,2
Lote 13	Santiago, A Coruña, Vigo, Asturias y León	45,3
Lote 11	Sevilla, Jerez, Córdoba y Badajoz	41
Lote 3	Barajas (Centro de Gestión Aeroportuaria)	8,1
Lote 6	El Prat (Centro de Gestión Aeroportuaria)	6,3

Fuente: Aena.

elEconomista

La compañía continuará con la instalación de equipos de detección de explosivos (EDS estándar 3) para la inspección del equipaje en bodega y modernizará los filtros de seguridad, con la implementación de distintas tecnologías (EDSCB, ATRS, Remote Screening y sistemas biométricos), para agilizar el paso por los controles previos al embarque.

En esta edición Aena aplicará un procedimiento de diálogo competitivo para perfilar los aspectos más relevantes de la licitación de manera consensuada. Las empresas disponen desde este martes de un plazo de treinta días naturales para presentar sus solicitudes de participación, ofertas técnicas y económicas.

Sobrepasada esta fase del calendario, Aena establecerá el diálogo con los licitadores sobre aspectos como la duración del contrato o la configuración de los lotes, entre otros. Una vez cerrado el plazo de diálogo, los proveedores deberán presentar sus ofertas finales. Se espera que al concurso acudan grupos de seguridad como Prosegur, Eulen o Trabilsa. Este último se alzó como el gran ganador en el último proceso de 2020.

Los lotes del contrato de Aena

El concurso se ha dividido en trece lotes, en los que los grandes aeropuertos están presentes en más de uno. Es el caso del Aeropuerto de Madrid-Barajas, el de mayor capacidad en España por pasajeros y operaciones, cuyos servicios de seguridad se licitan en tres lotes (el 1, el 2 y el 3) para actividades

como, inspección de pasajeros, de bodegas o *Fast Track*. Estas mismas actividades se reparten en otros tres lotes (4, 5 y 6) para el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, el segundo aeropuerto de la red.

Los aeropuertos insulares, por su parte, ocupan los lotes 7 y 8. El primero de ellos es para los ubicados en las Islas Canarias (Aeropuertos de Gran Canaria, Tenerife Sur, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, César Manrique-Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, El Hierro y La Gomera) y el segundo para los de Baleares (Palma de Mallorca, Menorca, Ibiza y Son Bonet).

El expediente tiene una duración de cuatro años con posibilidad de un año adicional de prórroga

El carácter geográfico marca también el resto de la organización del concurso, como prueba el lote 9 (aeropuertos de Alicante-Elche Miguel Hernández, Valencia, Internacional Región de Murcia, Almería y Albacete), el 10 (Málaga-Costa del Sol, Federico García Lorca Granada-Jaén y Melilla) y los helipuertos de Ceuta y Algeciras), el 11 (Aeropuertos de Sevilla, Jerez, Córdoba y Badajoz), el 12 (Aeropuertos de Bilbao, Vitoria, San Sebastián, Logroño Agoncillo, Pamplona, Seve Ballesteros-Santander y Burgos) y el 13 (Santiago-Rosalía de Castro, A Coruña, Vigo, Asturias y León).

La compañía despierta el interés de 17 empresas

La compañía ya ha visto la respuesta del sector a su propuesta. En una primera toma de contacto, Aena ha reunido a las principales empresas del sector de la seguridad privada para abordar con ellas la licitación de este servicio. En total han sido representantes de 17 compañías -cuya identidad no ha trascendido- los que han participado en esta sesión informativa. Las dudas planteadas y las cuestiones que requieran aclaración por parte de los licitadores serán resueltas en el cuaderno de respuestas, que se publicará en el Perfil del Contratante de Aena y en la Plataforma de Contratación del Sector Público (Placsp) y que se irá actualizando a medida que se realicen nuevas preguntas. Aena ha elegido el procedimiento de diálogo competitivo para licitar el servicio de seguridad privada. Sobre el papel, el período de adjudicación será de cuatro años, prorrogable por otra anualidad más. Ahora, las empresas disponen de un plazo de 30 días naturales desde la publicación del Pliego Base en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) para presentar sus solicitudes de participación, así como sus ofertas técnicas y económicas. En una segunda fase, se establecerá el diálogo con los licitadores sobre aspectos como la duración del contrato o la configuración de los lotes.

UN DÍA EN SKYWAY



ElEconomista Movilidad y Transporte se ha desplazado hasta la escuela de controladores de Skyway y ha hablado con su director, Francisco Martín. Skyway es el resultado de la fusión entre Ferrovial Servicios y Nats en 2011. Nats, proveedor británico de servicios de navegación aérea, se unió a Ferrovial Servicios para participar en el proceso de liberalización de torres de control en España en 2012. En ese momento, Skyway se dedicó principalmente a la provisión de servicios de control de aeródromo.

La empresa se adjudicó nueve torres de control y comenzó a operar en 2012-2013. En 2016-2017 se identificó una necesidad de controladores aéreos debido a la demanda y la falta de disponibilidad de profesionales en el campo. Por lo tanto, Skyway decidió formar a sus propios controladores para cubrir las necesidades futuras. Además, todos los controladores aéreos requieren formación continua en simulación y teoría, así como refrescar sus habilidades. También es necesario formar a instructores y evaluadores. Para satisfacer estas necesidades, Skyway se estableció como una escuela certificada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en 2018.

“Nosotros empezamos en 2018 con la formación inicial de aeródromo, pero, a partir de 2020, considera-

Skyway adelanta posiciones en la formación de controladores aéreos

‘elEconomista Movilidad y Transporte’ ha tenido la oportunidad de visitar el centro de formación de controladores Skyway. El director de la escuela, Francisco Martín, nos ha contado qué planes de futuro tienen y cómo funciona el centro.

Por Juan Díaz.
Fotos: Ana Morales

mos ampliar la gama de formación que se puede ofrecer y empezamos a impartir lo que se llama el curso completo, curso *full rating*, que son la habilitación para ser controlador de aeródromo, aproximación y ruta.” Explica el director de la escuela en la conversación con *elEconomista Movilidad y*

Transporte.

La escuela, que comenzó siendo un lugar en el cual solo se daba la formación básica, cada vez está creciendo más. Actualmente cuenta con dos centros, el primigenio situado en Madrid y otro en Sabadell. “Primero empezamos en Madrid con unas instalaciones, la mitad de lo que hay a día de hoy. Y hace dos años ampliamos para entrar ya con la formación de aproximación y ruta. A finales de 2021 abrimos en Sabadell, Cataluña. Siempre hemos visto que venían muchos alumnos de allí, había mucho interés”, cuenta su director. En total, la escuela en el último año ha formado a 58 alumnos.

Uno de los pilares que desde la escuela consideran clave para la correcta formación de sus alumnos es el equipo humano que los acompaña en este proceso. Aparte de los profesores especializados para la parte teórica, la escuela también cuenta con una media de cuatro instructores por cada diez alumnos que acompañan siempre a la persona en formación mientras realiza la simulación.



Escuela de controladores de Skyway.

Para que esta simulación se pueda llevar a cabo, la escuela también cuenta con lo que ellos denominan pseudopilotos, que son pilotos de formación cuyo cometido es el manejo de la simulación de los aviones. "En la parte de simulación, la dividimos en dos. Por una parte, tenemos la sala de pseudo, que son los que interactúan, gestionan, manejan las aeronaves y los vehículos y simulan cualquier comunicación con el controlador aéreo, como si fuera real", explica Martín.

Y en la sala contigua se encuentran dos tipos de simuladores: el simulador de aeródromo simula lo que sería el escenario de un aeropuerto con el entorno incluido (espacio aéreo, información de *data radar* y las posiciones que hay en una torre de control), exactamente igual. Con su información meteorológica, información de comunicaciones, información de los planes de vuelos, la información del tráfico que hay en el aire con la información de *data radar* y la visualización de lo que sería el aeropuerto.

El equipo de formación de Skyway está compuesto por profesionales altamente calificados en diver-

sas áreas. Rogelio Pérez, jefe de Formación, lidera el equipo con más de 35 años de experiencia en el sector. Durante 25 años, ejerció como controlador aéreo y jefe en dos torres de control de Skyway, ubicadas en Sabadell y Alicante.

Evelyne Baños, coordinadora de Formación, aporta 11 años de experiencia como controladora aérea, instructora, evaluadora y supervisora en torres de control. Su amplio conocimiento y experiencia contribuyen significativamente al desarrollo de los programas de formación.

Para la formación teórica, la escuela cuenta con un destacado grupo de profesionales que incluye controladores aéreos, pilotos, ingenieros aeronáuticos, abogados expertos en derecho aéreo y psicólogas especializadas en factores humanos en la aviación. Estos expertos aportan sus conocimientos en las asignaturas que imparten, brindando una formación integral y completa.

En cuanto a la formación en simulador, los instructores acumulan muchos años de experiencia en el



Con un equipo de 18 instructores ubicados en Madrid y Barcelona imparten formación en las tres habilitaciones.

campo. Con un equipo de 18 instructores ubicados en Madrid y Barcelona imparten formación en las tres habilitaciones. "Estos instructores están altamente capacitados y poseen una amplia experiencia práctica en el ámbito de la navegación aérea". Además, cuentan con un grupo de controladores en activo y excontroladores aéreos de Enaire, quienes han ocupado cargos de alto nivel en sus carreras profesionales, como director de seguridad operacional, jefe de torres de control, jefe de formación, supervisores y jefe de sala. "Su experiencia y conocimientos enriquecen aún más nuestros programas de formación", añade Martín.

Expertos con amplia experiencia

En resumen, el equipo de formación de Skyway está formado por expertos con una vasta experiencia en el sector, tanto en la teoría como en la práctica. "Su dedicación y conocimientos contribuyen al éxito de nuestros programas de formación y aseguran que nuestros estudiantes reciban una educación de calidad y relevante en el campo de la navegación aérea. Para nosotros cada alumno es un proyecto", comenta el director de la escuela.

El asentamiento de esta nueva escuela de formación de controladores ha sido tan positivo que, según aseguran desde el centro de formación. "Somos los últimos en llegar, pero nos hemos posicionado a la cabeza del mercado", añade. De hecho, Skyway sí ha planteado la internalización de la formación y apuntan a que en un año esta expansión fuera de España puede ser una realidad.

Algo que refuerza la buena situación en la que se encuentra la escuela es que, según afirman desde la misma, son la academia de controladores que más alumnos forma, siendo el perfil de los estudiantes, en su mayoría, personas que han aprobado las oposiciones de Enaire, cuando en este caso es la empresa pública quien avala el coste del curso.

Por otro lado, otro aspecto que señalan es que uno de los puntos positivos de esta formación es que es igual al 90% en cualquier lugar del mundo, por lo que facilita la expansión internacional. Esto, sumado a que la formación, puede presencial y *online*, factor de mucho peso que facilita que se cumplan los objetivos de vocación internacional marcados.

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

Sostenibilidad

Así es la furgoneta de hidrógeno verde con autonomía de 500 kilómetros



El hidrógeno verde se va abriendo paso en el sector de la movilidad con nuevos modelos como la furgoneta Renault Master Van H2-Tech, que tiene una capacidad para recorrer entre 400 y 500 kilómetros sin necesidad de repostar. Esta es una de las principales características de esta furgoneta de hidrógeno verde, novedad a nivel mundial en su segmento -volumen de carga de 12 metros cúbicos-, y diseñada para el uso profesional, que se ha presentado

en Zaragoza de la mano de Hyvia y Plug. El uso de la furgoneta es prácticamente el mismo que el de una de gasolina o diésel, ya que es un modelo más normal, ya que no tiene ningún elemento tecnológico distinto, salvo lo relacionado con la particularidad de que emplea hidrógeno verde y su propulsión por una pila de combustible de 30KW, desarrollada por Plug Power, líder mundial en soluciones de hidrógeno.

Sostenibilidad

Indra prueba el sistema de transporte limpio de Brisbane en los JJ.OO



El ayuntamiento de Brisbane trabaja para convertirse en ejemplo urbanístico ante el mundo. Ante ese reto, la ciudad ha confiado a la compañía Indra la puesta en funcionamiento de los nuevos vehículos Bus Rapid Transit (BRT) completamente ecológicos del Brisbane Metro. Esta nueva generación de tranvías incorpora "la tecnología más avanzada para la gestión del transporte público", con un sistema que acaba de probarse con éxito y que permite

acometer su diseño final. Según explican fuentes de Indra, el proyecto de Brisbane Metro "transformará la movilidad de la ciudad, mejorará la accesibilidad, reducirá las congestiones y aumentará el uso del transporte público". En concreto, Brisbane Metro "operará a lo largo de 21 kilómetros de vías de autobús existentes y mejoradas, utilizando vehículos 100% eléctricos, con capacidad para transportar un gran número de pasajeros.

Mercado

Indra compra la británica Park Air



Indra, comprometida en convertirse en el gigante español de la defensa, ha acordado la compra de Park Air, filial británica del grupo NG, con el objetivo de reforzarse en el negocio de comunicaciones aeroespaciales y de defensa. Por un importe que no ha trascendido, la operación servirá al grupo español para extender su actividad en los mercados de sistemas de radio tierra-aire. También permitirá a la multinacional aumentar su presencia en actividades como

el diseño, fabricación, suministro y soporte a radios para la gestión del tráfico aéreo (ATM). La primera adquisición de José Vicente de los Mozos como CEO de Indra, apenas dos semanas después de su nombramiento, se espera formalizar antes de finales de año, una vez superados todos los requerimientos regulatorios y de competencia, movimiento que incluirá la incorporación al grupo español de los 120 empleados procedentes de Park Air.

Motor

Schmitz Cargobull inaugura su nueva planta en Zaragoza



Schmitz Cargobull ha inaugurado su nueva planta en Figueruelas, en Zaragoza, en la que ha acometido una inversión de 16,6 millones de euros. Las nuevas instalaciones cuentan con 20.000 metros cuadrados construidos -y distribuidos en línea de montaje, actividades logísticas, oficinas y entrega de vehículo nuevo y usado-, sobre una parcela de 104.000 metros cuadrados y una capacidad para fabricar 60 vehículos al día. Desde esta nueva plan-

ta, Schmitz Cargobull Ibérica saldrán este año un total de 5.000 semirremolques, lo que representa el 10% del volumen de producción del grupo alemán. De momento, la empresa, ya tiene capacidad para fabricar en una única línea de ensamblaje lonas correderas SCS, semirremolques frigoríficos SKO y paqueteros con una capacidad total de 60 unidades al día. Las unidades fabricadas en esta nueva planta tienen diversos destinos.

**David Hohn**

Socio responsable de aviación de KPMG en España

Aerolíneas, viento a favor con un futuro lleno de retos

Desde el punto de vista financiero, después de haber perdido más de 180.000 millones de dólares entre 2020 y 2022 a escala mundial, principalmente por los efectos de la Covid-19, las aerolíneas ya pueden dar por concluido ese periodo de *números rojos*.

Los beneficios netos globales del sector estimados para este año ascienden a unos 10.000 millones de dólares, más del doble de lo estimado inicialmente. Como ya habíamos anticipado durante el primer trimestre del año, esta mejoría con respecto a lo inicialmente previsto se debe principalmente a una fuerte demanda creciente y sostenida para volar en todos los mercados de pasajeros (se estima que los volúmenes de los mercados domésticos ya están cerca de 100% de los niveles de 2019 y a unos 84% al nivel global), la reapertura rápida del mercado en China y unos precios del fuel más estables que en los últimos años.

Asimismo, el aumento en actividad ha permitido una mayor absorción de los costes fijos a pesar de que estos sufren presiones inflacionarias. Aunque hay aerolíneas más rentables que otras, está claro que con un margen neto a nivel global un poco por encima del 1%, hay muchos retos para el sector en el futuro.

Las aerolíneas, como muchos otros sectores, hacen frente a desafíos macroeconómicos de gran calado, como las presiones inflacionistas en sus propios costes operativos, el entorno de subidas de los tipos de interés, el todavía elevado precio del petróleo y la solidez del dólar estadounidense.

Asimismo, han surgido dificultades en materia de infraestructuras durante el año pasado, especialmente severas en periodos vacacionales, a medida que se trataba de recuperar la capacidad.

El efecto de la guerra de Ucrania y la correspondiente prohibición de sobrevolar el espacio aéreo ruso ha tenido impacto, sobre todo, en las aero-



líneas europeas que vuelan hacia Asia que se tienen que conformar con vuelos más largos y costes directos más altos. Por otro lado, las aerolíneas de Oriente Medio se han beneficiado de esta situación con aumentos en volúmenes de pasajeros con destino Asia y la India.

Si a todo esto le añadimos los retrasos de entrega de aviones nuevos para atender la creciente demanda, la correspondiente necesidad de recurrir a flotas más antiguas con motores menos eficientes y con sus gastos de mantenimiento más altos, es como un palo más en las ruedas para la vuelta a la rentabilidad deseada.

Los problemas en la cadena de suministro y los retrasos en la producción que han provocado siguen poniendo trabas al duopolio de fabricantes de aeronaves: Airbus y Boeing. Los retrasos en el ámbito de los motores han sido especialmente complejos, dado que el recurso a nuevas tecnologías ha provocado algunos problemas en las puestas en servicio. Dicho esto, las carteras de pedidos de ambos actores reflejan el elevado nivel de demanda de productos (especialmente con respecto de las aeronaves más populares de fuselaje estrecho y con menor consumo de combustible, como la 737 MAX y las nuevas gamas de la A320), y aquellos que intenten realizar nuevos pedidos tendrán que esperar años.



■
El aumento en actividad ha permitido absorber los costes fijos a pesar de las presiones inflacionarias
 ■

El reto de reducir las emisiones de carbono sigue acechando al sector, y todas las partes interesadas son conscientes y reconocen la necesidad de emprender acciones inmediatas. *La vergüenza de volar*, la imposición de impuestos y reglamentos medioambientales y la mayor atención a los criterios medioambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG) por parte de los inversores constituyen preocupaciones reales para el sector. Aunque la aviación representa cerca del 2,5% de las emisiones de CO2 mundiales, su trayectoria de reducción de su huella de carbono es menos clara que en el caso de otros sectores. Una opción para gestionar las emisiones actuales de carbono es la compensación, pero es algo que requiere una mayor supervisión y regulación y que se considera una solución más temporal que a largo plazo.

El objetivo a medio y largo plazo entonces está relacionado con el combustible sostenible para la aviación (SAF, por sus siglas en inglés), pero existen obstáculos significativos en términos de suministro y costes. Se están explorando alianzas interesantes por parte de algunos arrendadores de aviones y aerolíneas en relación con el SAF, y resulta necesario que se emprendan iniciativas concertadas y más colaborativas en todo el sector, así como por parte de Gobiernos en todo el mundo, para que esta opción dé lugar a una situación similar a la que aspira IATA de cara a gestionar la senda de la reducción de las emisiones de carbono.

No existen soluciones rápidas y fáciles, pero estamos observando cómo los arrendadores se fijan objetivos de sostenibilidad ambiciosos y tratan de aumentar la colaboración en la industria de la aviación para dar con soluciones relevantes.

En general, las perspectivas siguen siendo positivas para este sector, que ha capeado un revés como ningún otro y ha sobrevivido para contarlos. Su recuperación y resiliencia han sido dignas de admiración.

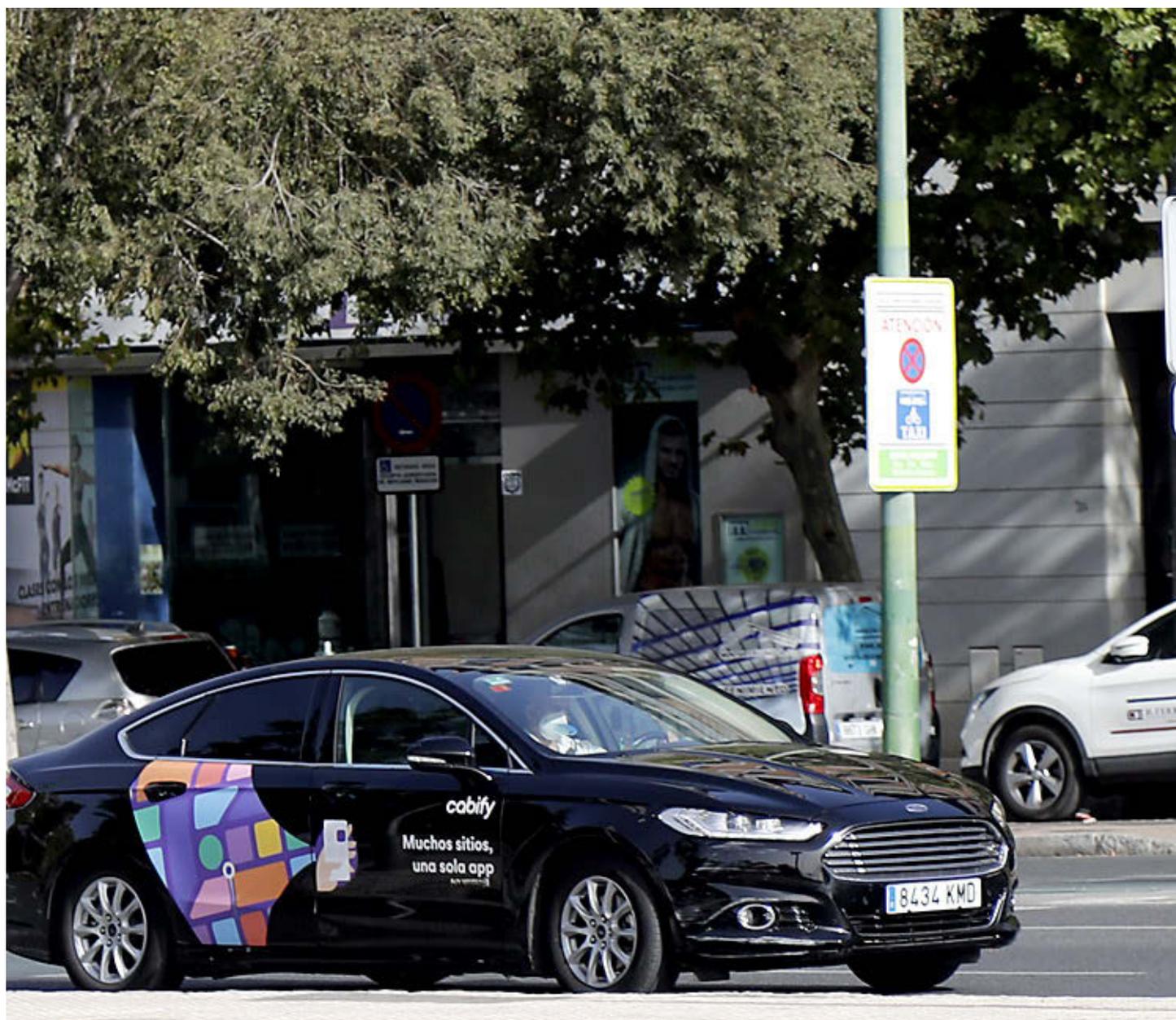
Aún existen obstáculos macroeconómicos en el horizonte, pero con la convicción de que la voluntad de viajar y explorar está arraigada en nosotros, estamos a punto de comenzar el siguiente ciclo de la aviación con la confianza de que el sector puede seguir prosperando y creciendo.

Cabify limita el precio de las carreras en festivales

Cabify ha firmado con la Comunidad de Madrid una limitación en el suplemento que las compañías ponen en momentos de alta demanda.

Juan Díaz.

Cabify, la plataforma de transporte privado, se ha consolidado como la única en su sector que ha establecido un límite para el suplemento por alta demanda. Desde el abril pasado, gracias a un acuerdo alcanzado con la Comunidad de Madrid, donde se encuentra su sede central, Cabify garantiza que ningún viaje en la región estará sujeto a un suplemento por alta demanda que supere los 10 euros sobre el precio base que se muestra en la aplicación. Esta política se aplica sin importar el horario, el origen del viaje o la celebración de eventos masivos que puedan afectar a la disponibilidad de vehículos para los usuarios. Esta medida se suma a otras garantías que ofrece Cabify, como la transparencia en los precios y la opción de conocer el costo total del servicio antes de contratarlo, así



Un vehículo VTC de Cabify en Sevilla. Fernando Ruso



Un vehículo VTC de Cabify en Madrid. Juan Lafita

como a los beneficios adicionales que la tecnología de la plataforma brinda. Esto es algo que da respuesta a las quejas de los usuarios de VTC que ven aumentado el precio de la carrera cuando más lo necesitan. Esta iniciativa, sin duda, será un incentivo para que los asistentes a los festivales de verano que se llevan a cabo en la Comunidad de Madrid opten por utilizar los servicios de los vehículos de transporte con conductor (VTC) de Cabify para sus desplazamientos.

Festivales en los que participa activamente Cabify ya que, la compañía ha decidido patrocinar los festivales *I Love Reggaeton*, *Love the 90's* y *Love the Twenties* en la capital, eventos promovidos por la reconocida promotora musical *Sharemusic!*. Estas festivales se llevarán a cabo en el Recinto Ferial Madrid Ifema los días 10, 17 y 24 de junio, respectivamente, y proveyéndose una asistencia masiva atrayendo a miles de personas que disfrutarán con la música más icónica de los años 90 y 2000, navegando por los géneros más populares de esa década.

Cabify, una marca asociada al entretenimiento y la vida urbana, acompañará a sus usuarios en estos eventos musicales, brindando servicios de transporte tanto hacia los festivales, donde se dispondrá de puntos de recogida y entrega de pasajeros, como dentro del propio recinto. Además, la compañía distribuirá sus reconocidas botellas de agua a los asistentes. Pero la experiencia para los usuarios de Ca-

bify comenzará incluso antes de llegar al festival, ya que durante el trayecto hacia el Ifema, aquellos que opten por viajar en Cabify podrán disfrutar de la música que escucharán después en el evento, además de otras sorpresas preparadas especialmente para ellos.

Asimismo, la plataforma ha diseñado una actividad inmersiva con la que persigue que los asistentes disfruten al máximo de experiencia, brindando la

10

Ningún pasajero en Madrid tendrá un suplemento mayor de 10 euros por alta ocupación

oportunidad en los tres festivales para brindar al público una experiencia divertida y atractiva: la oportunidad de grabar y protagonizar su propio videoclip en primera persona. Cabify se posiciona así como una opción de transporte confiable y cómoda para los asistentes a los festivales de verano en Madrid, ofreciendo soluciones de movilidad eficientes y asegurando una experiencia enriquecedora tanto en el trayecto como durante el evento. La empresa continúa demostrando su compromiso con los usuarios al ofrecer servicios de calidad y promover la diversión y la innovación en cada experiencia de transporte que brinda.



EFE

Megabuque para el transporte de mercancías MSC

Fotografía del pasado lunes 5 de junio del nuevo portacontenedores más grande del mundo, el MSC Loreto, capaz de albergar hasta 24.346 TEUS (unidad de medida equivalente a 38,5 metros cúbicos) mientras es ayudado por los remolcadores para atracar en la terminal de contenedores de APM en el puerto de Algeciras (Cadiz).



Mesa de debate de la Jornada Empresarial 'El desafío de la movilidad', organizada por elEconomista.es.

La movilidad sostenible traerá más empleo y más inversiones a la ciudad

La colaboración público-privada es una de las claves a la hora de implementar el nuevo modelo.

Christina Thykjaer. Fotos: Ana Morales

La movilidad sostenible se ha convertido en una palanca fundamental en la descarbonización de las ciudades. Todos los sectores están ya trabajando en la construcción de las ciudades del futuro que mejorarán significativamente la calidad de vida de los ciudadanos. Así lo aseguraron los expertos en movilidad durante la jornada empresarial El desafío de la movilidad, organizada por elEconomista.es en colaboración con Acciona.

"La movilidad ha pasado de ser un hecho estadísti-

co a ser un derecho. Los ciudadanos reclaman ya modelos de movilidad sostenible y eficientes, y los actores implicados en el sector -públicos y privados- tenemos tanto la obligación como la oportunidad de ofrecer este tipo de servicios de movilidad", apuntó durante la mesa de debate el gerente de Desarrollo de Negocio B2B de Movilidad y Silence de Acciona, Juan José Conde.

"La movilidad sostenible traerá más empleo, más inversiones y mejor calidad de vida para los ciudadanos", añadió.

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

Según los expertos, la intermodalidad junto con el diseño optimizado de los vehículos, la tecnología aplicada a la digitalización, el contexto y las infraestructuras también van a jugar un papel trascendental en esa transformación.

“La logística va a tener un protagonismo que no ha tenido hasta ahora. (La ciudad del futuro) va a ser una ciudad pensada para el ciudadano, pero el problema es que hoy en día el ciudadano no es consciente de ello. Y esto es un reto al que nos vamos a enfrentar para sensibilizar al ciudadano de cómo todo lo que se está haciendo es para mejorar su calidad de vida”, comentó la directora de Desarrollo en Empresas por la Movilidad Sostenible, May López.

Aseguró, además, que hasta el 92% de los ciudadanos no respira aire de buena calidad a día de hoy y, según cifras del Tribunal de Cuentas de la Unión Europea, unos 400.000 europeos mueren de forma prematura cada año por una mala calidad del aire, sobre todo en las grandes ciudades del viejo continente.

La calidad de aire mata de forma prematura a 400.000 personas a nivel europeo.

“Las ciudades del futuro tienen que ser sostenibles tanto desde el ámbito medioambiental como desde el ámbito social y el económico”, aseguró María Romera, directora de Regulación de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AeDive).

La Ley de Movilidad

La transformación de la movilidad es un tema que ha generado un elevado consenso no sólo entre las distintas asociaciones y empresas que constituyen el sector del transporte, sino también entre los diferentes partidos políticos. Con las elecciones generales a la vuelta de la esquina, ninguno de los expertos temen por la aprobación de la nueva Ley de Movilidad. Desde Empresas por la Movilidad Sostenible piden no politizar el tema. “Centrémonos en el usuario y en que el objetivo es mejorar la calidad de vida de los que viven en la ciudad. Y centrémonos en la clave de la colaboración público-privada”, señaló López.

La aprobación final de la nueva Ley de Movilidad, en tramitación en parlamentaria, se esperaba para finales de este año. Esta ley que, según los expertos, no va a hacer más que garantizar un marco legal para seguir trabajando con lo que ya se había puesto en marcha en el sector.

“Esta ley es una necesidad, no tiene vuelta atrás”, comentó el subdirector de Coordinación y Estrategia Comercial de Adif, Alberto Calvo. “En realidad todas esas



David Lucas, Secretario de Estado de Transportes.

políticas ya las estamos trabajando y la ley lo único que va a hacer es dar una continuidad”, apuntó.

“Esta ley no solo es necesaria, sino que debería implantarse siguiendo el calendario que inicialmente teníamos previsto porque ya hay fondos que están pendientes de esa aplicación y esta ley marca un cambio importante y cualitativo”, añadió Conde.

Los distintos sectores llevaban un tiempo demandando una ley que garantizara seguridad jurídica para todos los actores que tienen un papel en el ámbito de la movilidad. La nueva ley da la posibilidad, entre otras muchas medidas, de permitir que las ciudades implanten una tasa para entrar con vehículos en las grandes ciudades, algo que ya se ha visto en otras urbes europeas.

“Una ley de movilidad de ámbito nacional como esta nos permite tomar decisiones estratégicas, puesto que para el sector de la movilidad la existencia de una regulación estable y clara es vital. Entender cómo se tienen que hacer las cosas nos permite jugar a los agentes que estamos implicados en la movilidad de forma nacional, internacional y homogénea”, aseguró Conde durante el encuentro.

La nueva ley constituye un paso más a la hora de cumplir con los objetivos tanto nacionales como internacionales de descarbonización y sostenibilidad en las grandes ciudades.

Las frases



María Romera
Directora de Regulación de AeDive

“ Hay que facilitar las tramitaciones administrativas a los operadores de puntos de recarga”



May López
Directora de Desarrollo en Empresas por la Movilidad Sostenible

“ La ciudad del futuro va a ser una ciudad pensada para el ciudadano”

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

“El objetivo que tenemos a 2030 son cinco millones de vehículos eléctricos y 240.000 puntos de recarga. Cuando se aprobó el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima de 2030 (PNIEC) no sabíamos nada de lo que iba a acontecer con la pandemia, la crisis económica y la guerra en Ucrania. Todo esto ha provocado que el objetivo de cinco millones, que ya era muy ambicioso, se haya visto ralentizado porque las decisiones de inversión son más complicadas”, apuntó Romera.

La aprobación de la ley marcará un antes y un después para la movilidad sostenible y, según aseguraron los expertos durante el debate, ya no hay vuelta atrás para el sector. “Creemos que la electrificación del transporte no tiene retorno. Vamos hacia un transporte electrificado, conectado y digitalizado y todos los agentes caminamos hacia esa electrificación tan necesaria para la descarbonización, para el bienestar de la sociedad y la calidad de vida”, añadió Romera.

A lo largo de 2023 se incrementarán casi 1.000 puntos de recarga al mes.

Infraestructuras necesarias

Según el anuario publicado por Aedive, solo durante el último año se ha implantado lo que equivale al 50% de toda la infraestructura de recarga de acceso público que hay hoy en día en España. Según los expertos, la accesibilidad a estas infraestructuras es imprescindible para conseguir que el ciudadano las use en un futuro.

“España es probablemente uno de los países con el coste de recarga pública más elevado a nivel europeo y es importante que exijamos que esa infraestructura pública, cuanto menos, cumpla con las normativas europeas que nos garantizan esa interoperabilidad que es poner al usuario en el centro, que nos garantice que yo como usuario puedo acceder a una infraestructura sabiendo el precio que voy a pagar y que me permita compararlo con el resto de infraestructuras que tengo alrededor”, apuntó López.

A finales de 2022, en España había más de 21.500 puntos de recarga de acceso público y a cierre del año todavía había 7.400 puntos de recarga no operativos y pendientes de la última autorización, según datos de Aedive. “Estamos trabajando para corregir esas tramitaciones administrativas a los que se enfrentan los operadores de puntos de recarga que desde que se inicia la autorización hasta que se finaliza y pueden instalarlo pasan entre 12 y 18 meses”, explicó Romera. “Hay unos cuellos de botella que nos dice la Administración que no hay forma de



Joaquín Gómez, director adjunto de elEconomista.es.

solucionar porque hay pocos recursos materiales y se acumulan todos los expedientes”, comentó.

“De esa infraestructura que no está operativa a día de hoy, debemos analizar por qué hay tanta disparidad en porcentajes dependiendo de quién es el que está poniendo esa infraestructura en el mercado. Al final es dinero público y debemos ser responsables de garantizar no sólo que se cumple con esa normativa, sino que se cumple con una eficiencia de esos fondos que estamos poniendo en el mercado”, apuntó López.

Colaboración público-privada

Desde Adif también están en proceso de instalación de más de 1.000 puntos de recarga en los aparcamientos de sus 80 estaciones principales de ferrocarril. “Tenemos que ir hacia una movilidad más sostenible, segura y conectada, que es nuestra responsabilidad también como gerentes de transporte público”, aseguró Calvo. “Estamos transformando todas nuestras grandes estaciones como, por ejemplo, la estación de Chamartín, bajando ya al nivel de darle ubicación a esos aspectos de movilidad compartida como volcar esa pirámide hacia una movilidad más activa, sostenible y saludable”, explicó. “Nuestro gran reto es proyectar ya a las grandes estaciones con la suficiente flexibilidad y compaginarlo con una política activa para adaptarnos a estas necesidades”, dijo Calvo. Y añadió que la colaboración público-privada es clave para cambiar el modelo de

Las frases



Juan José Conde
Gerente de Desarrollo de Negocio B2B de Movilidad y Silence de Acciona

“La movilidad ha pasado de ser un hecho estadístico a ser un derecho”



Alberto Calvo
Subdirector de Coordinación y Estrategia Comercial de Adif

“La clave para avanzar hacia un modelo sostenible es la transición”

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

transporte hacia uno más sostenible en un futuro cercano.

El éxito social, económico y medioambiental del nuevo modelo depende en gran medida de la cooperación entre entidades públicas y empresas privadas, aseguraron los expertos durante el debate.

“La Administración tiene que plantear las bases de regulación que dé seguridad para que los agentes privados apuesten e inviertan y consideren que es un sector rentable”, comentó Romera.

“Tenemos una industria de fabricación de puntos de recarga que es puntera en Europa y casi en el mundo. Se han fabricado más de 340.000 puntos de recarga y el 87% de lo que se ha fabricado se está exportando”, aseguró. Según la directora de Aedive, en el año 2023 se instalarán puntos de recarga de forma masiva en parkings y en las principales autopistas.

“Tiene que haber modelos de negocio detrás que funcionen, que sean económicamente sostenibles. Es bueno que haya fondos tanto públicos como privados que estén ayudando a una transición que es buena en todos los sentidos para la calidad de vida de las personas que viven en ciudades”, apuntó Conde.

Además, los expertos coincidieron en que la clave para cambiar el modelo de transporte es la manera en la que se lleve a cabo la transición. “Tenemos que hacer una transición planificada porque no podemos pasar de hoy se puede circular a mañana ponemos una señal y no se puede circular”, aseguró Calvo, quien incidió en que Adif está viendo cómo implementar los cambios de la forma más flexible posible.

A la hora de evaluar distintos modelos de implementación, los expertos apuntaron a varios ejemplos de éxito tanto en España como en el extranjero. “Muchas veces nos limitamos en la evolución cuando hay otros modelos que ya nos están enseñando que incluso se podría dar un paso más allá y con éxito”, comentó López. Añadió que “tenemos que empezar a ser conscientes de que esas zonas de bajas emisiones también nos van a venir a reforzar económicamente y son oportunidades de negocio”.

“Sabemos que en las ciudades del futuro va a haber mucha gente, que vamos a estar muy pegados y que todos nos tenemos que mover. Entonces tenemos claro que la palanca de la movilidad va a tener una relevancia brutal”, subrayó Conde.

El camino hacia la implementación de la “ciudad de los 15 minutos” no será fácil, pero el objetivo sirve, según los expertos, como guía para saber hacia dónde hay que ir para conseguir la mayor variedad y cantidad de servicios al ciudadano, con el mínimo impacto en tiempo e impacto medioambiental.

“(La ciudad de los 15 minutos) se basa en minimi-

La nueva ley constituye un paso más a la hora de cumplir con los objetivos nacionales y globales

zar los desplazamientos y el tiempo, pero no en que desde tu origen hasta tu destino final haya 15 minutos, sino que si necesito moverme en ferrocarril que mi parada esté a menos de 15 minutos”, apuntó López. “Hay que avanzar hacia ese proceso de cambio con sensibilidad”, dijo Calvo.



De izquierda a derecha: Javier Mesones (elEconomista), María Romera (Aedive), Juan José Conde (Acciona), May López (EMS) y Alberto Calvo (Adif)

MARCOS BASANTE

Presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic)



“Los ‘lobbies’ del ferrocarril no nos dejan participar en el tráfico de mercancías”

Combativo contra las tesis dominantes de la transición ecológica y orgulloso de los compromisos arrancados al Gobierno tras los meses de tensión vividos el pasado año. Marcos Basante, presidente de Astic, atiende a ‘elEconomista Movilidad y Transporte’ para abordar los retos que los transportistas tienen por delante.

Por Cristian Reche. Fotos: Nacho Martín/eE

Marcos Basante (León, 1966) es presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) desde 2016. En sus más de 1.000 días de mandato se ha caracterizado por hablar alto y claro. Con motivo de la asamblea anual, celebrada en Sevilla, en la que ha aglutinado a todo el sector, que no ha querido perderse la cita. El también

presidente de la fundación Corell atiende a *elEconomista Movilidad y Transporte* sin rehuir ninguna pregunta.

Astic participó en 2022 de las negociaciones con el Gobierno para combatir el alza de precios. ¿Qué balance hace más de un año después?

El acuerdo fue muy importante. Hubo reivindicaciones históricas que se atendieron. Sin duda lo que se firmó ha sido positivo. La transición de la época de la pandemia, con el descuento de los 20 céntimos y la extensión hasta junio de este año, nos ha ayudado a compensar. Nos gustaría que se mantuviese.

La asamblea de este año se titula ‘Empresarios en ruta’. ¿Qué prioridades tienen para este 2023 y los próximos años?

La principal urgencia es la transición energética. En el año 2035 no vamos a poder matricular ningún vehículo con motor de combustión y vemos que no se están dando los pasos para hacer una transición ecológica adecuada. Estamos generando incertidumbre con el *gasoil* y dentro de 12 años esos vehículos que no pueden circular por Europa sí lo van a poder hacer en cambio en Estados Unidos. Los transportistas internacionales a los que represen-

ejemplo, ha generado en el último año 22 toneladas de CO₂, lo que, según los criterios actuales, eleva el coste de compensarlas a 1,5 millones de euros. Es una medida que, sin duda, nos asfixia. El Gobierno ha empezado a cambiar criterios y actualmente no sabemos quién ha formulado los parámetros para calcular el coste de las emisiones. Tampoco si van a implantarse bonificaciones. Estamos renovando nuestra flota por camiones que emiten mucho menos, por lo que entendemos que el esfuerzo inversor deberá ponderarse en el pago final.

Al margen del combustible, en Astic señalan un incremento de los costes.

Prácticamente en todas, desde el de la adquisición de los vehículos y sus componentes (neumáticos, entre otros) como el del propio dinero, debido al encarecimiento de la deuda. Hemos pasado de firmar créditos con intereses del 2% a hacerlo al 6%.

“En 2035 no tendremos aun infraestructura ni red para que un camión eléctrico tenga autonomía”

“La política de compensaciones no es clara, puede llevar a asfixiar a muchas empresas”



ta Astic no tendrá ni el medio ni la infraestructura. No va a haber red ni capacidad para que un camión eléctrico tenga autonomía.

¿Proponen alguna alternativa?

Se están creando energías nuevas que a nivel teórico son muy beneficiosas, pero no están implantadas ni desarrolladas ni mucho menos comprobadas. Hay que tener en cuenta varios criterios, como que una cisterna para transportar 40 kilos de hidrógeno cuesta 800.000 euros, mientras que una para transportar *gasoil* vale 70.000. Y ante esto no hay un frente común en Europa que combata las tesis dominante. Se suman a ello más medidas en el horizonte, como la que marca que a partir de 2027 el *gasoil* debe compensar emisiones. Mi empresa (Basante es dueño de la compañía Global Spedition), por

Otra problemática de su sector es la falta de mano de obra.

Es el último problema de esta lista y viene motivado en buena parte en la falta de seguridad para nuestros conductores en algunas zonas del país. Otro problema al respecto es la burocracia que está asociada a obtener las autorizaciones pertinentes para habilitar, formar y contratar nuevos camioneros.

¿Qué esperan entonces para los próximos meses? El contexto macroeconómico parece más estable.

Es cierto, pero estamos detectando distorsiones en la balanza de pagos. Como empresas volcadas en el transporte internacional, observamos que, por ejemplo, un camión que sube lleno a Italia no regresa con la misma carga. La noticia de esta semana es que Alemania ha entrado en rece-



sión técnica (dos trimestres consecutivos de caída del producto interior bruto). Ya sabemos que cuando hay un terremoto en un país de esa magnitud pueden llegar turbulencias a España.

En el futuro parece que hay una clara apuesta de las instituciones de provocar un cambio modal que beneficie al tren. ¿Le molesta ese mimo especial?

Bruselas cree que el ferrocarril es superior a cualquier otro sistema de transporte. Cuando escucho que la solución a todos los problemas va a ser el tren, pienso que no saben de qué están hablando realmente. Un camión es la unidad de transporte más eficiente. Pero hay muchos intereses por parte de grupos como las grandes constructoras que quieren generar infraestructura.

Parece que igualmente los planes estatales no avanzan.

Estoy cansado de decirlo. El camión y las navieras se han entendido porque ellas saben que somos sus clientes. Los transportistas

queremos entrar en el tren, pero los lobbies que hay alrededor no nos dejan. ¿Por qué triunfa el tren en Alemania? Porque el transportista está involucrado.

Desde Astic representan también a las empresas del transporte terrestre de pasajeros, donde cada vez soplan más vientos de liberalización. ¿Qué posición mantienen?

Tenemos la gran suerte en España de ser el único país de Europa en el que una persona todos los días desde su pueblo, por muy pequeño que sea, se pueda desplazar a su capital de provincia. Gozamos de un sistema con un nivel de interconexión de líneas impresionante. El día que estas rutas se liberalicen y terminemos con el sistema concesional, el transporte de pasajeros por carretera será un auténtico caos. La fórmula actual tiene un elemento vertebrador innegable, por el que, de algún modo, las grandes ciudades pagan el traslado de las personas que se desplazan desde pequeñas poblaciones.

Renfe explora once países en cinco años de 'fiebre' internacional

Renfe prevé que para el año 2028 el 10% de su facturación será gracias a la operativa internacional de la compañía ferroviaria española.

Juan Díaz .

Que Renfe es hoy un operador ferroviario de referencia se ve reflejado en su gran ambición internacional puesto que es referente mundial en Alta Velocidad: "Creemos que la compañía debe aprovecharlo para potenciar su internacionalización" apuntan fuentes de Renfe en una entrevista para *elEconomista Movilidad y Transporte*. Por ello, el Plan Estratégico de la empresa ferroviaria tiene como objetivo que el 10% de los ingresos provengan de mercados internacionales en 2028. Para ello, además de proyectos de alta velocidad, también ha estudiado proyectos de obligación de servicio público en otros mercados, tanto en Europa como en el resto del mundo.

Por su parte, la Asociación Ferroviaria Española (Mafex) valora muy positivamente este plan inter-



Tren de renfe en la estación . eE

Movilidad y Transporte

elEconomista.es



Uno de los trenes de Leo Express . eE

nacional. "Desde la perspectiva de la industria, la acción exterior de Renfe sitúa a una empresa bandera del sector en el exterior, y ello tiene un efecto arrastre beneficioso para la industria ferroviaria española", declara Pedro Fortea, director general de Mafex.

Acuerdo alcanzado con Chile

En este sentido el último acuerdo alcanzado por Renfe a nivel internacional ha sido la firma del acuerdo con la compañía estatal Chilena EFE.

Para Renfe este tipo de acuerdos supone reafirmar y consolidar su papel como aliado estratégico a nivel internacional apoyando proyectos claves para potenciar el ferrocarril como medio de transporte prioritario. "Además, Chile es un país de interés para la actividad internacional de Renfe, especialmente en el desarrollo de cooperaciones orientadas a la operación ferroviaria y al alquiler y venta de material rodante."

Se trata de un acuerdo de cooperación entre ambas compañías, para desarrollar distintos trabajos y actividades como: elaboración de estudios de demanda y/o planes de factibilidad para la implantación de nuevas rutas ferroviarias, alquiler y venta de material rodante, planificación, diseño, comercialización, gestión, explotación, operación y mantenimiento de servicios ferroviarios de viajeros y mercancías y formación y capacitación técnica del personal ferroviario.

Francia

Desde que, la operadora ferroviaria nacional de Francia, SNCF, tomó la decisión unilateral de no renovar su acuerdo con Renfe para ofrecer conjuntamente servicios de alta velocidad entre España y Francia. En respuesta, Renfe ha estado tramitando los permisos necesarios de las autoridades francesas para operar de manera independiente a partir de 2023, permitiendo a los viajeros seguir disfrutando de la conexión de alta velocidad entre ambos países.

No obstante, durante la vigesimoséptima cumbre hispano-francesa celebrada en Barcelona el pasado 19 de enero, el ministro de Transportes de Francia, Clément Beaune, se comprometió ante su homóloga española a permitir que los trenes de alta velocidad españoles lleguen hasta París antes de finales de 2023. La ministra española de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, mostró su satisfacción por el hecho de que Renfe comenzará a ofrecer servicios ferroviarios entre Barcelona-Lyon y Madrid-Marsella antes del verano, habiendo iniciado ya las pruebas. También destacó el compromiso de las autoridades francesas en relación a que Renfe empiece a operar servicios entre Lyon y París antes de que acabe el año.



Presidente de EFE Y Renfe eE.

El 16 de enero pasado, Renfe comenzó las pruebas con sus trenes AVE que cubrirán la ruta entre España y Francia. Este primer recorrido partió de Barcelona Sants, con paradas en Girona, Figueres Vilafranca, Perpiñán, Narbonne, Montpellier, Nimes y Valence TGV, llegando a Lyon al mediodía.

Renfe tiene planeado iniciar los servicios comerciales Barcelona-Lyon y Madrid-Marsella este verano, una vez obtenidos todos los certificados de seguridad y con el personal de conducción capacitado.

Movilidad y Transporte

elEconomista.es



AVE a La Meca. eE

Asimismo, la empresa española sigue trabajando para obtener el Certificado de Seguridad que le permitirá operar en el resto de Francia y llegar hasta París. El objetivo de esta planificación es poner en marcha estos nuevos servicios AVE antes del verano. Además, Renfe ha iniciado los trámites para abrir una sucursal en Francia.

Arabia Saudí

Uno de los proyectos destacados es el desarrollo de la Alta Velocidad en Arabia Saudí, conocido como *Proyecto Haramain Highspeed Railway* (HHR), que conecta las dos ciudades sagradas de La Meca y Medina. Este proyecto representa el primer ferrocarril de alta velocidad de su tipo en Oriente Próximo y está gestionado por un consorcio conformado por doce empresas españolas y dos locales, siendo Renfe el principal accionista. La filial saudí de la compañía cuenta con 484 empleados, de los cuales 400 son locales y aproximadamente un tercio son mujeres.

El Consorcio Español Alta Velocidad Meca-Medina ha estado trabajando en la ejecución de la segunda fase del proyecto Haramain desde 2012. Esta fase implica la construcción, operación y mantenimiento de la primera línea ferroviaria de alta velocidad en Oriente Próximo durante 12 años. Con una longitud total de 453 kilómetros, esta línea incluye cinco estaciones: La Meca, Yeda, KAIA (Aeropuerto Internacional Rey Abdulaziz de Yeda), KAEC. Los coches alcanzan una velocidad máxima de 300 kilómetros a la hora. Esta línea cuenta con una flota de 35 trenes Talgo-Bombardier. 13 coches, 417 plazas (Turista + Business) más un tren VIP.

Estados Unidos

En el continente americano Renfe es socio estratégico de la empresa Texas Central y conjuntamente

desarrollan el proyecto *Bullet Train* que conectará los 386 kilómetros que separan las ciudades de Houston y Dallas/Fort Worth, en menos de 90 minutos. Renfe participa como socio en este proyecto a largo plazo en las etapas de desarrollo, diseño y construcción y en la operativa comercial (operaciones, mantenimiento, promoción y venta de billetes).

El sistema ferroviario que está poniendo en marcha Texas Central Railroad se asemejará al reconocido Tokaido Shinkansen de Japón, operado por la prestigiosa Central Japan Railway Company (JRC).

El proyecto, que se convertirá en el primer sistema de alta velocidad mayoritariamente privado del mundo, conectará las ciudades de Dallas/Fort Worth y



Manel Villante, director general de Desarrollo de Renfe. David García

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

Houston, con una estación intermedia ubicada en Brazos Valley. Los trenes de alta velocidad, operados por Renfe, cubrirán los 386 kilómetros de distancia en menos de 90 minutos, brindando a los pasajeros una forma rápida y eficiente de viajar.

Además, todas las estaciones del sistema estarán conectadas con una amplia red de autopistas, sistemas de transporte público y espacios de estacionamiento, garantizando la accesibilidad y comodidad para los usuarios.

En lo que a generación de riqueza se refiere se espera que este proyecto genere una significativa cantidad de empleos. Durante la fase de construcción, se estima que se crearán alrededor de 10.000 empleos directos, mientras que en la fase de explotación se prevé la generación de más de 1.000 empleos directos permanentes.

República Checa

La operación de Renfe realizada en República Checa ha consistido en la compra del 50% de la compañía Leo Express, tras la ampliación de capital social de la compañía checa, y han pasado a formar parte de su Consejo de Administración Manel Villalante, director general de Desarrollo y Estrategia de Renfe, Sonia Araujo, directora general de Renfe Viajeros, y Teresa Torres, directora general Económica-Financiera de Renfe.

“La adquisición del 50% del capital de Leo Express constituye una oportunidad de negocio estratégica para Renfe, ya que le permite tener actividad en tres países europeos más (República Checa, Eslovaquia y Polonia) y disponer de los recursos y licencias para acceder al mercado alemán”, afirma Torres.

México

De nuevo en el continente americano Renfe, en colaboración con Ineco y DB Engineering & Consulting, se encargará de brindar sus servicios durante un periodo de tres años en el desarrollo del ambicioso proyecto del Tren Maya en México. En este sentido, Renfe actuará como el *operador sombra* en representación del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, la entidad contratante, asumiendo un papel fundamental en la implementación del proyecto.

Durante la fase de construcción, Renfe brindará apoyo y será responsable de definir los requisitos necesarios para la operación y mantenimiento del sistema. Además, se encargará de supervisar la fabricación, entrega y puesta en marcha de los equipos y sistemas, hasta llegar al periodo de pruebas del servicio comercial.

Letonia y Estonia.

El consorcio compuesto por Renfe, la empresa española de ingeniería Ineco y la alemana DB Engi-

Mapa de la operativa internacional de Renfe

Subtítulo



Fuente: elaboración propia.

elEconomista

neering & Consulting ha obtenido el contrato para desempeñar el papel de *operador sombra* en el proyecto de alta velocidad Rail Baltica, en beneficio de Letonia y Estonia, en la región de los Balcanes. Esta línea de 870 kilómetros de longitud conectará las principales ciudades de los tres países y tiene como objetivo iniciar las operaciones en 2027 con un moderno tren de alta velocidad que ofrecerá servicios de tráfico mixto para pasajeros y mercancías.

Como *operador sombra*, el consorcio liderado por Renfe brindará su apoyo durante la fase de construcción de Rail Baltica y será responsable de defi-



Renfe estudia la posibilidad de entrar en el mercado ferroviario del Reino Unido

nir los requisitos necesarios para su operación y mantenimiento.

Reino Unido

Por último Renfe está evaluando la posibilidad de ingresar al mercado ferroviario del Reino Unido como uno de los socios estratégicos de Grand Union Trains, con el objetivo de operar un nuevo servicio comercial entre Londres y Carmarthen, en Gales. Si se concreta, este proyecto marcaría la primera incursión de Renfe en el mercado británico que se encuentra actualmente en fase de revisión por parte del regulador británico (ORR).



Guillermo Serrano Peña
Head of Government Relations en Trainline

Liberalización del ferrocarril: la movilidad sostenible con la digitalización y la innovación

El año pasado se cumplía el trigésimo aniversario de la llegada del tren de alta velocidad a España con la apertura de la primera ruta de AVE que conectaba Madrid con Sevilla. Este hito no solo se convertía en símbolo de la modernización y del progreso de una España que por entonces asombraba al mundo, sino que también fue el primer paso de un proceso que ha llevado a nuestro país a contar con una de las mayores redes de alta velocidad del mundo, solamente superada por China. Tras muchos años en los que AVE ha ido conectando paulatinamente las principales ciudades de nuestro país, España es hoy en día un modelo a seguir principalmente por la calidad de sus infraestructuras y por el ambicioso modelo de liberalización que ha hecho posible que, durante los dos últimos años, operadores internacionales puedan circular por las vías españolas.

Las políticas y la legislación europeas, en concreto el cuarto paquete ferroviario, han propiciado avances significativos en la liberalización del mercado ferroviario. Asimismo, es innegable el impacto positivo que la liberalización ha traído a la sociedad española, que ahora se beneficia de más alternativas, mejores precios y una mayor oferta.

Sin embargo, es importante tener cuenta que el proceso de liberalización no ha concluido. Así, al igual que ocurrió con los procesos de liberalización de otros sectores clave para el desarrollo económico de nuestro país, como el de las telecomunicaciones; una vez avanzada la liberalización de la actividad primaria es necesario abordar la liberalización total de la distribución con el fin de garantizar el despliegue del potencial y las oportunidades que ofrece la apertura a la competencia.

En realidad, el sector europeo de la distribución de billetes se encuentra actualmente en una situación asimétrica de poder de mercado entre los principales operadores históricos y los distribuidores independientes, que dependen de las compañías ferroviarias para su remuneración. Este escenario provoca que exista un acceso desigual a datos en tiempo real, tarifas y funcionalidades disponibles en los canales de distribución propios del operador; generando cierta ten-



sión en las relaciones contractuales entre los diferentes agentes que puede repercutir a largo plazo en la sostenibilidad de la cadena de valor.

Paralelamente, estamos siendo testigos de cómo las plataformas digitales de venta de billetes multimodales se han convertido en los principales catalizadores del cambio modal hacia el tren, especialmente con el comienzo del proceso de apertura a la competición de las vías españolas; reuniendo la oferta de todos los operadores en una misma plataforma y facilitando el proceso de reserva. De este modo, con la llegada de nuevos operadores como Ouigo, Iryo y AVLO, así como la consiguiente democratización del tren de alta velocidad; los pasajeros españoles han visto como los precios para viajar entre Madrid y Barcelona han descendido hasta un 49%, según datos de Trainline, en comparación con tiempos pre COVID, propiciando que cada vez más españoles prioricen el tren antes que otros medios de transporte.

La cuestión ahora es cómo abordar los obstáculos existentes para continuar explotando los beneficios y el potencial de la liberalización a nivel europeo y nacional. Cabe destacar que España cuenta con una posición inigualable para abrir este debate en Europa. En primer lugar, porque ha llevado a cabo el proceso de liberalización del ferrocarril más ambicioso del continente, introduciendo más operadores que ningún otro país, junto a una separación ejemplar entre el operador incumbente y el gestor de infraestructuras cuyo impacto positivo ya se nota tanto en el bolsillo de los españoles como en la descarbonización del transporte de pasajeros. En segundo lugar, por contar con la mayor red de alta velocidad de Europa, un modelo que además se está exportando e implantando con éxito en varios países del mundo.



Deberíamos aspirar a crear un marco regulador y de competencia para la venta independiente de billetes

Estos factores convierten a España en el mejor alumno de Europa y en un actor clave para promover el acceso de los viajeros al ferrocarril a través de la normativa sobre Servicios Digitales de Movilidad Multimodal (MDMS, por sus siglas en inglés), especialmente en el contexto de la Presidencia española del Consejo de la Unión Europea, que comienza en julio. Sin embargo, los posibles retrasos en la presentación de este reglamento, así como los plazos de aplicación y las propias elecciones al Parlamento Europeo del año que viene, podrían retrasar la aplicación de esta ley durante años. Por este motivo, urge abrir una conversación pública a nivel nacional que incluya a todos los actores, desde Gobierno, autoridades de competencia y operadores ferroviarios hasta distribuidores independientes y grupos de la sociedad civil, entre otros. Como punto de partida para una liberalización sólida de la distribución, deberíamos aspirar a crear un marco regulador y de competencia para la venta independiente de billetes de tren que lo haga más atractivo para los clientes, fomente la innovación y promueva el cambio modal y la sostenibilidad en nuestro país.

En este sentido, queremos trabajar con los operadores por una mayor cooperación en tres puntos que son esenciales para lograr el cambio modal. Primero favoreciendo el intercambio justo y equitativo de datos para poder informar a los pasajeros y ofrecer una mejor experiencia de viaje. También es preciso colaborar para integrar oportunidades de marketing, dando a los operadores independientes la posibilidad de ofrecer las mismas tarifas, códigos y descuentos para aumentar el trasvase de viajeros al tren. Por último, sobre la remuneración, es decir, lograr comisiones viables para que los proveedores independientes del sector podamos continuar invirtiendo, innovando y, en definitiva, continuar siendo los digitalizadores del sector ferroviario en España y Europa.

Estamos convencidos de que, si juntos conseguimos cumplir con estos requisitos, alineando a todos los actores del sector y trabajando por un bien común, la liberalización del ferrocarril alcanzará todo su potencial y España cumplirá con nota con los ambiciosos objetivos climáticos de la UE para 2030.



Tren de Talgo.

Talgo recorta distancias con CAF tras aumentar su cartera un 45% con DB

El acuerdo con la compañía alemana es el de mayor envergadura de la historia de Talgo. A esto hay que sumar que la compañía española también tiene identificadas oportunidades en Europa (Portugal e Italia) y Oriente Medio

Cristian Reche Fotos: elEconomista.es

Talgo, la compañía controlada por el fondo Trilantic y la familia Oriol, en su pulso ferroviario con CAF, el otro gran fabricante nacional de material rodante, ha aumentado su volumen de pedidos de manera significativa tras su último acuerdo con el fabricante alemán Deutsche Bahn, hasta mejorar en un 45% las cifras comunicadas hace apenas unos días al cierre del primer trimestre y recortando así distancia frente al fabricante

vasco, cuya especialidad se centra en trenes regionales.

Talgo suma así 4.495 millones de euros de cartera de pedidos, teniendo en cuenta los encargos del operador danés DSB y los ocho trenes nocturnos para (Egypt National Railway). La compañía matizó ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) que esta cartera se encuentra adju-

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

dicada pero no se puede contabilizar oficialmente, porque está pendiente de algunos trámites como, por ejemplo, la aprobación del parlamento de Dinamarca en el caso de DSB.

Sin duda, el mayor volumen de la cartera de Talgo lo representa el acuerdo firmado esta semana con Deutsche Bahn (DB), en lo que supuso un pedido histórico para el fabricante español. La misión ahora es entregar 56 trenes, que se suman a los 23 encargados en 2019 y se enmarcan en un acuerdo marco que puede llegar hasta las 100 unidades. Los trenes, cuyo modelo es el Talgo 230 y comercialmente son denominados ICE L (Intercity-Express Low-Floor), tendrán la misma configuración que los correspondientes al primer pedido de 2019 y mantendrán "su apuesta por la sostenibilidad y el ahorro energético". La compañía explicó que la ejecución del proyecto comenzará una vez que se acuerde la estructura de financiación. El encargo incluye de momento solo la fabricación, por lo que podrá aumentar de manera significativa si también se adjudica el mantenimiento.

La mente en el futuro

Dentro de la cartera de Talgo hay que sumar otros acuerdos encauzados. Uno son los primeros trenes del operador privado Le Train en Francia, uno de los competidores de SNCF en el país vecino. Las dos empresas firmaron hasta el momento un acuerdo que abarcaba la potencial adquisición futura de una flota de hasta diez trenes de muy alta velocidad, incluidas posibles ampliaciones y la posibilidad de ocuparse del mantenimiento de los equipos en Francia, así como la creación de una unidad conjunta de investigación y desarrollo en Nueva Aquitania.

El otro gran acuerdo sobre la mesa es el protocolo de colaboración con ENR, cuyo pedido podría volver a ser de récord: fabricar hasta 100 trenes y fijar una planta en el país. El Gobierno de Egipto comunicó que el acuerdo llevaba al país a convertirse en "el primer país en fabricar unidades móviles en Medio Oriente y África" y "representa el primer paso para hacer realidad el sueño de convertir a Egipto en uno de los principales países industriales en este campo". Talgo confirmó al regulador bursátil sus intenciones, pero matizó que hasta el momento no suponían ningún "compromiso contractual".

Con vistas al futuro, el consejero delegado de Talgo, Gonzalo Urquijo, comentó ante analistas tener ofertas en Arabia Saudí, donde sigue además pendiente de la extensión de su primer acuerdo para el Haramain, y haber peinado el mercado europeo en plazas como Portugal o Italia. La compañía está en las quinielas para ser el fabricante seleccionado por Iryo para la siguiente fase de apertura de la alta velocidad en España.

CAF sigue a la cabeza

Con todo, CAF continúa siendo el primer fabricante ferroviario por volumen de pedidos, negocio y resultado bruto y neto. La compañía con sede en Beasain continúa siendo el primer fabricante ferroviario por volumen de pedidos, negocio y resultado bruto y neto. Suma hasta marzo más de 12.000 millones en

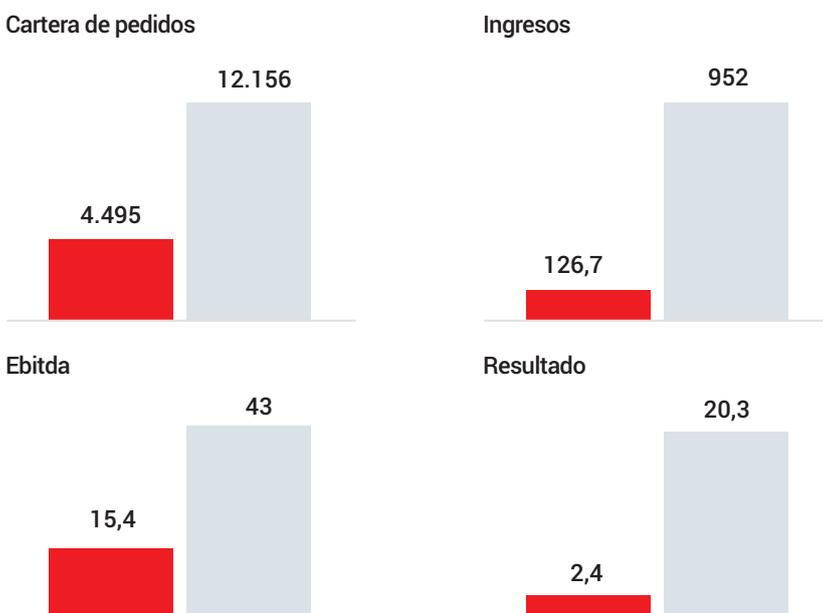
CAF sigue a la cabeza en número de pedidos, ingresos, ebitda y resultado

pedidos históricos, una cifra que bate la anotada en el mismo periodo del año anterior y que únicamente se rebaja ligeramente respecto al cierre del año. Al igual que Talgo, en el arranque de 2023 se ha apoyado en uno de sus principales clientes, con la firma de 18 trenes por 161 millones a fabricar en Francia y entregar allí su mayoría (11) y en Senegal (7).

Pulso de los fabricantes ferroviarios españoles

Talgo suma 1.400 millones solo con DB, en millones de euros

■ Talgo ■ CAF



* Talgo incluye los pedidos de DSB, DB y parte de ENR, pero excluye el acuerdo con Le Train / CAF incluye solo el negocio ferroviario y excluye el acuerdo con Renfe en Cercanías

Así se desglosa la cartera de pedidos de Talgo, en millones de euros





Tren CAF Civity de la compañía vasca.

Las unidades para el país africano las recibirá la Agencia de Promoción de Inversiones y Grandes Obras (APIX), dependiente del Ministerio de Transportes del país. Se trata de un pedido compartido con el fabricante francés Alstom y enmarcado en el plan de la compañía vasca de crecer en el país vecino tras hacerse con la planta de fabricación de Reichshoffen en el marco de los descartes regulatorios de la fusión Alstom-Bombardier.

La compañía vasca tampoco contabiliza en su cartera todos los pedidos. Uno de ellos es el firmado con Renfe para el suministro de trenes de Cercanías, un acuerdo enmarcado en el Plan Renove del operador que se anunció a finales de marzo. El valor de este acuerdo era de 193 millones de euros, a razón del suministro de 29 unidades eléctricas y su mantenimiento durante 15 años.

La comparativa de pedidos con Talgo [ver gráfico] no incluye la cartera del negocio de fabricación de autobuses, donde CAF se ha introducido con fuerza tras la compra de la compañía polaca Solaris. En este sentido, la empresa ha firmado durante el primer trimestre el suministro de buses de hidrógeno en Cerdeña (Italia) por más de 40 millones de euros y tiene pendiente de firma el mayor contrato por 52 autobuses de hidrógeno Solaris Urbino ganado hasta la fecha en Alemania para el operador Rebus Regionalbus Rostock.



Tren CAF Civity de la compañía vasca.



EcoStruxure™ Transformer Expert

Descubre el mantenimiento basado en condiciones y evita los costes de inactividad.

El 70% de los fallos en los transformadores se pueden evitar con facilidad.

- **Hasta un 30% menos** de paradas no planificadas
- **Reduce hasta un 25%** los costes de mantenimiento

se.com/es

© 2023 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

Las embarcaciones crecen un 22% y ponen rumbo a cifras de 2019

El sector del chárter náutico en este primer cuatrimestre de 2023 ha experimentado un crecimiento de doble dígito con respecto al mismo periodo del año pasado.

Juan Díaz. Fotos: eE

Las vacaciones de verano han experimentado un gran cambio en los últimos años. Desde la pandemia del Covid-19 la forma de pasar las vacaciones de los españoles está transformándose y tiende cada vez más hacia un *veraneo* en barco, aunque también es importante recalcar que en niveles generales se estabilizado situándose en niveles similares a 2019. Si tomamos como referencia los dos años de la pandemia (2020 y 2021), en los que el turismo náutico creció y se posicionó entre las opciones de ocio más demandadas en España y, en consecuencia, la demanda de embarcaciones de recreo creció entorno al 17% con respecto al año 2019 (antes de la pandemia), desde mediados de 2022 el mercado se ha ido estabilizando hasta volver a cifras prepandemia.



Barco de recreo.

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

“Hay que precisar que el interés y el apetito de la sociedad por la náutica de recreo sigue al alza, a la vista de los datos del mercado del chárter que continúan creciendo y también a la variedad de actividades y experiencias de turismo náutico cada vez más cualitativas y creativas”, declara y Jordi Carrasco director general de Anen en una entrevista para el *elEconomista Movilidad y Transporte*.

En concreto, el sector del chárter náutico (alquiler de embarcaciones de recreo) que en este primer cuatrimestre de 2023 ha incrementado el número de embarcaciones matriculadas para uso de alquiler un 22% con respecto a 2022. Este crecimiento se ve reflejado en ejemplos concretos como el de la compañía *Click&Boat*: “Los resultados del primer trimestre de 2023 han sido excepcionales, con un crecimiento global del volumen de negocio del 54% en comparación con el mismo periodo del año anterior y unas reservas que superan los 100 millones de euros”, apunta Edouard Gorioux, cofundador de la empresa.

Por su parte, *GlobeSailor*, empresa especializada en el alquiler de barcos, apunta que el catamarán fue la embarcación que más demanda tuvo. Durante esta temporada, los clientes de *GlobeSailor* mostraron una mayor preferencia por los catamaranes, representando el 46% de las reservas y experimentando un crecimiento del 20% en comparación con la temporada 2019. Los veleros, aunque con una ligera disminución en comparación con 2019, ocuparon el segundo lugar en número de reservas, representando aproximadamente el 40% del total de alquileres en los primeros nueve meses de 2022.

En cuanto a los alquileres con tripulación, es importante destacar el notable aumento en las reservas de embarcaciones con patrón en 2022. Estas reservas representaron casi el 30% de los alquileres realizados a través de *GlobeSailor*, lo cual supone un incremento del 21% en comparación con las reservas registradas en 2019. Según la agencia, esta tendencia se debe a la incorporación de nuevos clientes que aún no tienen titulación y que desean experimentar unas vacaciones navegando, una experiencia diferente y única. Además, el hecho de que cada vez más personas elijan un catamarán para navegar hace que muchos necesiten la ayuda de un patrón si no tienen experiencia en este tipo de embarcación, que es más técnica.

No obstante, en el mercado náutico español siguen dominando las embarcaciones para uso privativo que representan el setenta por ciento del mercado, pero las embarcaciones de recreo destinadas al alquiler (supone ya el treinta por ciento del mercado náutico nacional) vienen creciendo a mayor ritmo desde hace diez años. Para los nuevos aficionados, navegantes que se han subido a bordo durante los tres últimos años o usuarios que eligen disfrutar de sus va-



Barco de recreo.

caciones en un barco pero no tienen titulación, la opción mayoritaria es el alquiler.

Que el alquiler de embarcaciones es una forma de acceder a este mercado que cada vez está más en boga también se ve en la legislación que se está promoviendo por la cual se estima que para 2024 vea la luz un reglamento que permitirá a los propietarios de embarcaciones a nivel particular alquilarlas durante 3 meses al año. No obstante, se ve complicado que se apruebe este reglamento para el año que viene.

Esta normativa es valorada muy positivamente desde Anaver. “Es favorable porque sitio tienes un barco privado y quieres amortizar los gastos que te ocasiona, pues coges a una compañía de charter en Baleares que tienen un déficit de barcos enorme en temporada, le permites que lo utilice y le haces un favor inmenso. Porque esta compañía de charter, sin ningún tipo de inversión, tendría una disposición gran-

Matriculación de las embarcaciones de recreo en España

Por tipo de embarcaciones

Mercado	2021	2022	2023	% 2021	% 2022	% 21/Tot.	% 22/Tot.	% 23/Tot.
Motos de agua	582	385	616	5,80	60,00	29,30	22,80	32,60
Barcos a motor	864	773	772	-10,60	-0,10	43,50	45,80	40,80
Neumáticas plegables	153	141	209	36,60	48,20	7,70	8,40	11,10
Neumáticas semirrígidas	198	212	170	-14,10	-19,80	10,00	12,60	9,00
Vela	187	177	124	-33,70	-29,90	9,40	10,50	6,60
Totales	1.984	1.688	1.891	-4,70	12,00	100,00	100,00	100,00

Fuente: Anen.

elEconomista

de de barcos en verano y no la tendría en enero, que no le hacen ninguna falta”, puntualizan fuentes de Anaver

A este respecto, Anen también se alinea con Anaver y considera positiva la puesta en marcha del reglamento, siempre y cuando hoy se equiparen las condiciones de seguridad.

En Europa conviven diferentes escenarios según las regulaciones de cada país. Actualmente, en España el mercado es regulado y solo los profesionales pueden alquilar sus barcos. Mientras que en Francia, por ejemplo, hablamos de “libre mercado”, es decir, los privados también pueden ofrecer sus embarcaciones en alquiler. Otro caso es el de Italia, donde el mercado es mixto y hay una normativa de alquiler ocasional similar a la que se propone para España en 2024.

Andalucía lidera el mercado náutico

Las comunidades autónomas con mayor impacto en el mercado náutico (concentran el mayor número de embarcaciones matriculadas en sus territorios) son Andalucía que, por su mayor extensión, representa el 21% del mercado náutico, mientras que Cataluña y las Islas Baleares representan el 19% y el 18%, respectivamente. La Comunidad Valenciana se sitúa en cuarto lugar y cierran el Top 5 las Islas Canarias.

Cabe destacar también el impulso que ha tomado el turismo náutico en el norte de España en los últimos tres años, en territorios como Guipúzcoa, en Euzkadi, Pontevedra y en Galicia, donde la demanda de embarcaciones creció en mayor medida en 2022.

En el mercado del chárter náutico, las Islas Baleares lideran este mercado con el 30% de cuota, seguida de Cataluña (21%) y de la Comunidad Valenciana (15%).

A la vista de los datos del mercado náutico de este primer cuatrimestre de 2023, la temporada náutica de este año será positiva, en términos similares a los de 2022.

En lo que se refiere a compra de embarcaciones nuevas, el mercado se ha contenido con respecto al crecimiento que experimentó hasta finales de 2021 y determinados segmentos de esloras mayores están en retroceso.

A largo plazo, el sector mantiene una visión optimista respecto al incremento del número de aficionados a la náutica de recreo. El alquiler de embarcaciones, el uso compartido y los clubes de navegación brindan oportunidades a nuevos usuarios para descubrir su pasión por el mar y adquirir conocimientos sobre navegación.

Gracias a las nuevas formas de consumo, el acceso a la náutica se ha vuelto más accesible, lo cual ha resultado en un constante aumento de aficionados año tras año.

Esta opción de acercamiento a la náutica genera interés en algunos usuarios por adquirir una embarcación propia, mientras que, para otros, la amplia oferta de embarcaciones y modalidades de uso proporcionadas por las empresas del sector les permite disfrutar de esta actividad recreativa cuando deseen hacerlo.



Barco del astillero Astondoa.

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

Aéreo

Iberia suma 15 destinos de Europa para la temporada de verano



Iberia, aerolínea perteneciente al conglomerado de IAG (Aer Lingus, British Airways y Vueling), comenzará este fin de semana gran parte de sus rutas estivales, que incorporan 15 nuevos destinos que cubrirán nuevas rutas hacia Europa. El plan se une al anunciado en febrero, con la planificación de 280 vuelos semanales entre España y Latinoamérica, un 23,4% más de operaciones que en 2022. Iberia Express e Iberia Regional/Air Nostrum ofrecerán vue-

los directos a Ponta Delgada y Faro en Portugal; Zagreb y Split en Croacia; Olbia, Catania y Bari en Italia; Corfú, Creta, Mikonos y Santorini en Grecia, además de Edimburgo, Keflavic y Bergen. Además, la compañía destaca que estas rutas estivales sirven para "tomar el pulso" a la demanda en esos mercados, como ocurrió en el caso de Dubrovnik o, más recientemente, Funchal, que se ha convertido en una ruta anual.

Marítimo

Prow Capital entra en España con el primer ferry eléctrico de Balearia



El fondo Prow Capital entra en España con la financiación del primer ferry eléctrico de Balearia que iniciará hoy sus rutas comerciales. El vehículo de deuda holandés cuenta con 140 millones de euros para financiar la descarbonización del transporte marítimo. La gestora de crédito alternativo ofrece soluciones de deuda respaldada por activos caracterizados por flujos de caja recurrentes. La operación de financiación ha sido liderada por Watson,

Farley & Williams por un equipo en el que han participado Alfredo Cabellos, Joana Roca y Luis Soto. Este buque ha sido fabricado mediante un sistema de *tax lease* en los astilleros Armón de Vigo y será el primero con cero emisiones en las entradas, salidas y estancias en las dársenas de Ibiza y Formentera, gracias a la instalación de baterías eléctricas que se recargarán durante la travesía. El ferry, reducirá un 80% las emisiones de gases nocivos

Aéreo

Málaga recupera la conexión directa entre Andalucía y Nueva York



Andalucía recupera la conexión aérea directa con Estados Unidos, con la apertura de la nueva ruta operada por la compañía United Airlines entre Nueva York y Málaga, cuyo vuelo inaugural al destino ha aterrizado en la mañana de este jueves con todos sus asientos vendidos en el aeropuerto de la Costa del Sol. Según detallan en un comunicado, las operaciones del vuelo de United desde el aeropuerto de Newark, que se mantendrán hasta el 28

de septiembre, contarán con tres frecuencias a la semana, los lunes, miércoles y viernes desde Nueva York y los martes, jueves y sábado desde Málaga. Esta nueva ruta sin escalas está operada por aviones Boeing 757-200, los cuales disponen de un total de 169 asientos, por lo que la compañía ofrece durante la temporada de verano un total de 52 vuelos de ida y vuelta, que suman aproximadamente unos 17.000 asientos en ambos sentidos.

Ferrovionario

Trenitalia, OFL y Globalvia inyectan 45 millones en Iryo



Iryo, el proyecto ferroviario participado por los socios de Air Nostrum, Globalvia y Trenitalia, realizaron en 2022 la mayor inyección de capital en el operador hasta la fecha. Los dos principales accionistas de la compañía, que terminaron siendo tres al cierre del año, ampliaron capital en 45 millones de euros en la sociedad tenedora de la actividad, coincidiendo con la puesta en marcha de las operaciones al cierre del año, con la entrada en el corredor

Madrid-Valencia (diciembre) y Madrid-Barcelona (noviembre). La cifra, desvelada por Ferrovie dello Stato, propietario de Trenitalia, en las cuentas depositadas este martes en Italia, pone de manifiesto la necesidad inversora de la compañía para aterrizar en un mercado ya competido entre Renfe y Ouigo, el operador dependiente de la SNCF francesa, que debutó en las vías españolas meses antes que el operador hispano-italiano.

CARLOS POVEDA

CEO de Umiles Group



Umiles Next activa la cuenta atrás para certificar su aerotaxi alado

Hablamos con Carlos Poveda, CEO y consejero delegado de Umiles Group. En la conversación nos relata que siguen trabajando en el famoso aerotaxi. También adelanta la intención de certificar un aerotaxi alado y la puesta en marcha de la solución de conducción remota en vehículos autónomos.

Por Juan Díaz. Foto: eE

Umiles surgió en 2016 como una empresa enfocada en soluciones de operación con drones. Su objetivo inicial era reunir a los mejores profesionales del campo de los drones bajo una misma entidad. Según Carlos Poveda, consejero delegado de Umiles, en una entrevista para *elEconomista Movilidad y Transporte*, la división de operación con drones de la compañía se ha convertido en líder en España en términos de marca, servicios y facturación. La empresa tiene un amplio ámbito de actuación que abarca diversos sectores, como seguridad, infraestructuras, audiovisual, formación, espectáculo y fabricación. Estos sectores se han unificado bajo la misma marca, permitiendo a Umiles posicionarse como la principal empresa de servicios 360º con drones para profesionales, tanto en España como en otros países. Según Poveda, Umiles ha acumulado experiencia en más de 14 países en cuatro continentes y también cuenta con una sede en Chile.

A este excelente nacimiento de la compañía hay que sumarle que el centro de investigación y desarrollo tecnológico Tecnalía llamó a la puerta de Umiles para que fueran los encargados de desarrollar junto con ellos su sistema *FlyFree*, lo que dio lugar a Umiles Next. Dicha tecnología busca la estabilización de los vehículos aéreos no tripulados. Mejorando, según la compañía, la seguridad y la sensación de confort. Esta solución consiste en un "dron de drones" que soporta una cabina para el traslado de personas garantizando estabilidad completa dado que la dirección la marca el funcionamiento de determinados drones en cada momento evitando así que el vehículo aéreo no tripulado tenga que inclinarse para realizar la trayectoria deseada. Es importante señalar que este vehículo denominado *Concept Integrity*, que ya ha volado en varias ocasiones y probablemente volverá a hacerlo en el *Dubai Airshow*, es un prototipo único. En paralelo, la compañía está trabajando en lo que han denominado *Integrity*, un vehículo aéreo eléctrico que quieren incluir en un proceso de certificación. Esta aeronave, a diferencia del *Concept Integrity*, sí contaría con alas. "Con esto lo que vamos a hacer es poder llevar a un piloto y cinco pasajeros a una distancia media de unos 120-150 km", explica en la conversación el CEO de Umiles.

La compañía también ha entrado en el ámbito del transporte terrestre con su proyecto *Intellydrive*, una tecnología revolucionaria que se materializará a partir del próximo año. Este proyecto consiste en la implementación de un sistema de conducción remota en vehículos autónomos, los cuales se adaptarán a la demanda mediante un innovador sistema de orugas. Aunque cada vehículo puede transportar hasta cinco personas de manera individual, si existen más interesados en realizar el mismo trayecto, se unirán a un convoy según sea necesario, generando una experiencia similar a la de un tren.