

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

“NUESTROS PUERTOS AVANZAN HACIA TRÁFICOS ANTERIORES A LA PANDEMIA”

Francisco Toledo, presidente de Puertos del Estado, confirma la mejora del sector en 2021

FERROCARRIL
EL FERROCARRIL
RECLAMA SU
PROTAGONISMO
EN EUROPA



Transporte y Movilidad

elEconomista.es



Actualidad | 6

El ferrocarril busca su parcela de protagonismo en Europa

La Unión Europea ha declarado el 2021 como Año Europeo del Ferrocarril, con la intención de potenciar el uso del tren como el medio de transporte más sostenible.



Aéreo | P24

Un verano decisivo para que las compañías aéreas remonten el vuelo

Las aerolíneas que operan en España han retomado rutas y abierto conexiones nuevas este verano.

Ferrocarril | P28

Adif se prepara para combatir los posibles fuegos en su infraestructura viaria

El gestor de infraestructuras ferroviarias limpia las vías y los bancales próximos a las mismas para evitar que las altas temperaturas del verano puedan causar incendios.

Entrevista | P30

Francisco Toledo, presidente de Puertos del Estado

"Estamos mejorando tráficos mes a mes, y nos aproximamos al cierre del ejercicio en movimiento de mercancías con cifras de la prepandemia".



Marrítimo y Portuario | P18

Las mercancías generales y el tráfico 'ro ro' hacen crecer el tráfico

Continúa la mejora del movimiento de mercancías en los puertos españoles de interés público, con un aumento de más del 3% hasta mayo



Logística | P34

El comercio 'online' alcanza en 2020 una facturación superior a los 51.000 millones

El comercio electrónico vuelve a alcanzar un récord de facturación a pesar de la pandemia.

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

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



El ferrocarril, frente a un año crucial para su futuro como transporte sostenible

El ferrocarril se enfrenta este 2021 a un periodo clave para su futuro como transporte sostenible. El año europeo del ferrocarril marcado en el calendario de la Unión Europea para este ejercicio debe servir para consolidar este medio como una opción para, además de los ciudadanos que ya lo usan ampliamente para sus desplazamientos, las mercancías que se mueven a diario por el Viejo Continente. La diferencia entre países es notoria y España tiene como tarea pendiente desde hace décadas la mejora de sus cifras en el movimiento de mercancías sobre las vías. La liberalización de este tipo de transportes en 2007 no solucionó la mayor parte de las deficiencias y, casi 15 años después, el sector debe afrontar con diligencia soluciones que lo impulsen frente a otros medios de transporte menos sostenibles.

El 2021 está siendo clave para la entrada de la competencia en el mercado de viajeros. La llegada de Ouigo y los Avlo de Renfe ha revitalizado las vías que unen Madrid con Barcelona, pero el índice de uso de la infraestructura todavía es muy reducido. Los tráficos se verán incrementados durante 2022, cuando ILSA, el tercer operador y el primero de capital privado, ponga en marcha sus trenes. Pero todavía necesita un empujón más que puede llegar de la mano de los tan ansiados fondos europeos por los que casi todas las empresas del sector suspiran desde hace meses y que comenzarán a otorgarse después de verano y durante varios ejercicios más.

También debe serlo en otros aspectos. La llegada del combustible verde y el adiós definitivo al diésel deben centrar los esfuerzos de compañías y sector público, cuyo papel es fundamental. La tan pronunciada colaboración público-privada debe comenzar a rodar en este aspecto y permitir que el transporte en ferrocarril sea lo menos contaminante posible. Este año es clave para ello, no solo por el programa Next Generation, el apoyo de las instituciones europeas al ferrocarril debe servir de efecto tractor perfecto para conseguir un mercado único en todo el continente en el que conectar empresas, países y economías, facilitando el crecimiento en la época post-pandemia.

El fin del diésel, acompañado de la electrificación de vías ahora obsoletas y que exigen el uso de trenes contaminantes o el desarrollo de nuevos combustibles para conseguir decir adiós a los carburantes fósiles, es uno de los retos a los que se enfrentará la industria en los próximos años. Pero no el único. La tan necesitada intermodalidad debe conseguir un empujón para conseguir reducir las emisiones, eliminando tráfico de las carreteras y abogando por medios de transporte más sostenibles que puedan realizar los mismos recorridos. Todo ello, en el marco del Pacto Verde Europeo, que será clave durante los próximos años para el futuro del sector.

■
El fondo Next Generation y el Pacto Verde Europeo vertebrarán los movimientos del sector en los próximos años
■

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

30

La sociedad IAG publica sus resultados semestrales.

IAG, sociedad formada por las aerolíneas Iberia, British Airways, Vueling y Aer Lingus, publican sus resultados del primer semestre del 2021.

10

Capacidad de asientos ofertados por las aerolíneas

Turespaña ofrece las capacidades de ocupación de pasajeros internacionales que ofrecen las aerolíneas para el trimestre agosto/septiembre/octubre del presente año.



11

Tránsito público de pasajeros en España hasta junio

Tráfico de pasajeros en todos los tipos de transporte público hasta el mes de junio, ofrecido por el Instituto Nacional de Estadística (INE), y su comparación con 2020.

19

Tráfico compañías aéreas de bajo coste en España

Comportamiento de las compañías aéreas de bajo coste durante el mes de julio y análisis del acumulado anual, facilitado por Turespaña.

29

Conferencia sobre el futuro de la carga aérea

La localidad estadounidense de Miami acoge la edición anual de la CNS Partner ship Conference, donde se analiza el futuro y desarrollo de mejoras para la carga aérea.

06

Situación del ferrocarril español

El Instituto Nacional de Estadística (INE) publica la situación del ferrocarril español en el segundo trimestre del 2021. Se ofrecen los datos de todas las líneas de transporte ferroviario en el país, tanto a nivel de pasajeros como de carga.

07

Pasajeros en los aeropuertos españoles de la Red de Aena

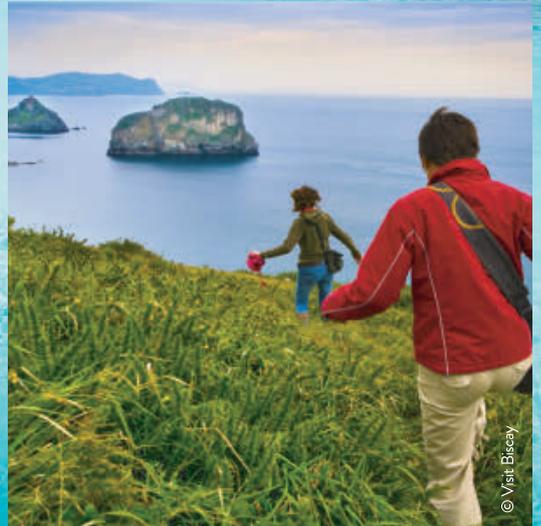
El gestor aeroportuario español, Aena, da a conocer el número de pasajeros que han transitado por los 46 aeropuertos españoles durante el mes de agosto.



julio

Con **VUELING ACTIVITIES**, hacer planes nunca había sido tan fácil

El verano ya está aquí y con las vacaciones a la vuelta de la esquina es hora de empezar a organizar aquella escapada o reservar una actividad con la que hace tiempo que soñamos. Reservar un kayak para visitar las cuevas de la isla de Menorca, un tour por el Caminito del Rey, una entrada para la Alhambra de Granada, una excursión por el Geoparque de la Costa Vasca o por las mejores playas de Fuerteventura son algunas de las más de 60.000 actividades que es posible contratar a través de **Vueling Activities**. Y es que la aerolínea ha lanzado esta plataforma junto a la empresa referente en el sector de actividades turísticas a nivel mundial GetYourGuide, en la que sus clientes pueden reservar tours, actividades y atracciones en cualquiera de sus destinos. La compañía sigue contribuyendo, a través de colaboraciones estratégicas, a impulsar el desarrollo turístico de España.



© Promotur Turismo de Canarias

Vueling y Level te llevan aún más lejos

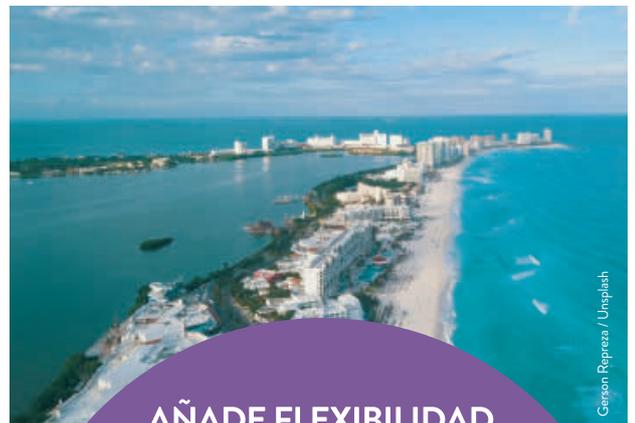
De Barcelona a Buenos Aires, San Francisco, Nueva York y Cancún

Más novedades para aquellos que buscan destinos en viajes internacionales. Este verano, los clientes que quieran adquirir un billete desde Sevilla hasta San Francisco o desde Bilbao a Buenos Aires ya pueden hacerlo con una única reserva gestionada a través de **Vueling Global**.

Es una nueva plataforma que ofrece a los clientes de manera fácil e intuitiva una amplia oferta de vuelos en conexión y una

extensa propuesta de destinos. Los primeros destinos en sumarse son los de LEVEL, aerolínea que también forma parte de IAG, y que conecta Barcelona con destinos en América como Buenos Aires, San Francisco, Nueva York y Cancún.

Vueling espera así impulsar sus conexiones con vuelos de larga distancia desde el aeropuerto de Barcelona-El Prat.



© Jason Reppetz / Unsplash

**AÑADE FLEXIBILIDAD
A TU RESERVA CON**

FLEXPACK

Te permite

- Cancelar tu reserva y canjear el importe por un crédito de vuelo
- Cambiar tu vuelo por otro, sin coste

Ya incluido en tarifas **Optima** y **TimeFlex**

El tren reclama su papel como transporte sostenible

La declaración del 2021 como Año Europeo del Ferrocarril, por parte de la Unión Europea, no hace sino remarcar el protagonismo que quiere y debe alcanzar el tren ante el cambio climático

Felipe Alonso.



Transporte y Movilidad

elEconomista.es

Este año, la Comisión Europea lo ha marcado en su calendario como el destinado a dar un fuerte impulso a uno de los medios de transporte, tanto de personas como de mercancías, más sostenibles, como es el ferrocarril, y por eso se ha declarado desde Bruselas, el 2021 como el Año Europeo del Ferrocarril. La razón de que sea este año y no otro, viene dada por la puesta en marcha en el 2019 del Pacto Verde Europeo, y por la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente aprobada en diciembre de 2020 por la Comisión, que tiene como finalidad alcanzar una neutralidad climática hacia el 2050.

La declaración es también una forma de llamar la atención de los ciudadanos europeos sobre el uso del tren para su movilidad; así como la de los fabricantes para que busquen nuevas formas de uso de energías renovables con las que propulsar los convoyes, abandonando cada vez más el diésel, y usando la electricidad, las pilas de hidrógeno, el gas natural licuado. Con todo ello se quiere alcanzar un debate europeo que presente los beneficios que tiene el transporte ferroviario y se aborden los retos pendientes.

Hay que tener en cuenta que la red europea cuenta con 201.000 kilómetros de vías ferroviarias y que no llegan al 80% las infraestructuras que están electrificadas, lo que supone un uso mayoritario del empleo de convoyes arrastrados por cabezas tractoras que usan para propulsarse diésel. Por ello se habla de la necesidad de impulsar a los fabricantes a buscar soluciones, focalizadas, fundamentalmente, en las pilas de hidrógeno, por ejemplo.

Los datos que se barajan en Bruselas, indican que sólo un 7% de las personas que se mueven por los Estados miembros de la UE emplean para sus desplazamientos el tren; y que en el caso de las mercancías, es el 11%. El último informe *Hope on the train: a rail renaissance for Europe*, realizado por Europe on Rail, recoge las cifras de España, Alemania, Francia, Bélgica y Polonia, e indica en sus conclusiones que el tren es únicamente el 8% del transporte de pasajeros, no estando los servicios internacionales desarrollados, y apunta a que de las 365 líneas transfronterizas que llegaron a existir en Europa, en el año 2018 sólo operaban 149.

La aprobación del "cuarto paquete ferroviario" hace dos años, se ve ahora refrendado con esta iniciativa que quiere que se contemple al ferrocarril como uno de los elementos fundamentales para llevar a buen puerto el proyecto de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), y el futuro de los nueve Corredores Europeos transnacionales de movilidad de mercancías y personas que se van a ir implantando en el futuro hasta lograr construir un sistema mallado entre los países de la UE que permita una mejor comunicación y desarrollo sostenible; así co-



Trenes modernos, vanguardistas, eficaces y seguros. Getty

mo una integración del ferrocarril tanto en las ciudades como en las otras infraestructuras de transporte, dotando a los países de un sistema intermodal de movilidad, fundamental para las conexiones portuarias.

Aunque desde la Comisión se está diseñando una serie de iniciativas, son los Estados miembros los que deben encargarse de organizar, en cada uno de sus territorios, las actividades que crean oportunas para esta conmemoración, que cuenta con una inversión global de 8 millones de euros.

ISABEL PARDO DE VERA Presidenta de Adif



Juan Carlos Rojas

“Es un espaldarazo a quienes trabajamos para promover formas de transporte sostenible”

Para la presidenta del Administrador Ferroviario, Adif, la celebración del Año Europeo del Ferrocarril es una forma de destacar las múltiples dimensiones que este medio de transporte tiene, y lo considera un “espaldarazo” para aquellos que trabajan en la búsqueda y promoción de formas de transporte sostenible.

A juicio de Isabel Pardo de Vera, desde la UE se quiere acercar a la gente a este modo de transporte, y “hacer que sepan más sobre él, lo tengan más presente en sus vidas y se suban a esta nueva revolución”. Porque si el siglo XIX fue un siglo en el que la construcción europea se llevó a cabo “a través del ferrocarril”, ahora “vamos a trabajar para que en el XXI vuelva a suceder algo similar”.

El impulso de la Unión Europea al tren y su consideración de ser menos dañino con el medio ambiente, “no es nada nuevo”, pues tal y como considera la presidenta del ente gestor español, la UE lleva años destacando e impulsando el papel de este modo de transporte. Y el Pacto Verde Europeo, no es otra cosa que la hoja de ruta para dotar a la Unión Europea de una economía sostenible y señala la necesidad de implantar medidas para gestionar mejor y aumentar la capacidad del ferrocarril. Y en todo ello ve un objetivo, conseguir “que una parte considerable del

75% del transporte interior que se realiza en la actualidad por carretera, pase al ferrocarril y a las vías navegables interiores. De hecho, la presidenta ve en esta celebración el momento “adecuado” porque enfatiza lo que representa este modo de transporte, que “va más allá de una conexión física”, y justo cuando la Unión “necesita este tipo de compromiso”, para la creación de una red cogerente y funcional en toda Europa.

Además, el 2021 es un año importante para la política ferroviaria de la UE, recuerda Pardo de Vera, porque representa un año completo en el que se aplican las normas acordadas en el marco del cuarto paquete ferroviario. con la liberalización del transporte de pasajeros, “un hito en el camino hacia una Europa más conectada”. Un hecho que “nadie se lo ha tomado más en serio que España”.

Pero hay otra dimensión más allá de incrementar el número de pasajeros, de usuarios del ferrocarril en Europa, como es la de poner en valor la industria ferroviaria europea, “líder en el mundo”, porque, de acuerdo con la presidenta, “sin industria no hay ferrocarril, por lo que es fundamental que por parte de los poderes públicos se cree el marco adecuado para que estas empresas puedan innovar y generar valor”. Y eso es lo que puede aportar la declaración del 2021 como Año Europeo del Ferrocarril.

ISAIAS TABOAS Presidente de Renfe

eE

“El Año Europeo del Ferrocarril pone en valor a uno de los modos de transporte más eficientes”

Las autoridades europeas han aportado con la declaración del Año Europeo del Ferrocarril, la constatación del papel que juega y ha jugado este medio de transporte en la construcción de una identidad y una cultura europea, según el presidente de Renfe, Isaías Taboas, quien se “congratula de que se ponga en valor que el tren es uno de los modos de transporte más eficientes y más seguros”, porque, a su juicio, “fortalece nuestras empresas y conecta nuestras economías”.

Taboas da su bienvenida a todas estas iniciativas que tienen como nexo común poner en relieve la importancia del tren como elemento de conexión y unidad entre los Estados miembros y las diferentes regiones de Europa.

Que haya coincidido con el inicio de la liberalización del transporte de pasajeros, “no tiene nada que ver” para el presidente, porque la hoja de ruta y el calendario de la liberalización del ferrocarril en Europa están fijados desde hace muchos años. Para él, se debe ver desde la perspectiva de que el ferrocarril es “una pieza esencial en el transporte para los europeos”. Y se está en un momento que representa no sólo una oportunidad de “cohesionar, lo que une a los diferentes pueblos, sino una verdadera palanca de recuperación para salir de la crisis económica que deja tras de sí la pandemia”.

Desde Renfe se ve con claridad la aportación que ha tenido el ferrocarril a la sociedad europea durante la crisis sanitaria, por la respuesta que han dado los diferentes operadores. Y ante una situación de tal dificultad, se ha confirmado la “relevancia estratégica” que representa el tren en el Continente, y su importancia de cara a la recuperación económica en los próximos años. Tanto en el aspecto del transporte de pasajeros, como en el de mercancías.

El presidente destaca la importancia que tiene en España el ferrocarril, porque “somos un país de tren, donde la industria, la tecnología y la calidad de los servicios son muy altas”, aunque siempre hay un margen de mejora. Y en esa mejora tienen su interés los fondos de recuperación que la Unión Europea puede dar a sus ciudadanos en los próximos años, impulsando el ferrocarril como alternativa de transporte sostenible.

La UE, con la celebración pone de manifiesto que el ferrocarril es la mejor forma de viajar en radios cortos y medios, y representa una industria innovadora, “que genera empleo y que favorece una movilidad eficiente social, económica y ambiental”. Taboas no tiene ninguna duda sobre que el siglo XXI va a ser el siglo del ferrocarril, tanto en Europa como en numerosas regiones del mundo.

ANDRES ARIZKONETA Presidente de CAF

eE

“El transporte ferroviario tiene un papel fundamental en el Pacto Verde Europeo”

El año 2021 es una oportunidad para poner en valor lo que el tren representa como una de las principales soluciones de movilidad, tanto para personas como para mercancías. Así lo considera el presidente de Construcción y Auxiliar de Ferrocarriles, CAF, Andrés Arizkoneta, para quien se debe aprovechar la ocasión de esta celebración europea para “potenciar la apuesta y la inversión que nos lleve a un medio cada vez más utilizado, más verde y eficiente, y tecnológicamente más avanzado, sin olvidar que los fondos de recuperación europeos contemplan en sus presupuestos, importantes iniciativas que deben ayudar al desarrollo del ferrocarril”.

Desde el principal fabricante de movilidad español, se recuerda que el transporte ferroviario posee varias cualidades que le hacen diferente a los demás. Como por ejemplo su labor sostenible, que tiene gran relevancia, pues “juega un papel fundamental en la consecución del Pacto Verde Europeo”.

Arizkoneta no cree que ha llegado muy tarde esta declaración de Año Europeo del Ferrocarril, si bien reconoce que “existen muchos factores socio-económicos” que han podido retrasar el foco por parte de la UE en una solución de transporte eficiente como el tren. Pero “más allá de buscar las razones de ello, en mi opinión lo que

debemos hacer es centrarnos en la oportunidad que se nos presenta”.

La coincidencia con el momento de la liberalización del transporte de viajeros es bien considerada por el presidente de CAF, quien afirma que no hace sino “poner el foco y confirmar la importancia de los avances y la profunda transformación comentada que está viviendo el sector”.

La declaración de intenciones de la UE supone para España la apertura, “a través del marco de los fondos de recuperación, la posibilidad del desarrollo en el país de un gran número de iniciativas relacionadas con el ferrocarril”, por la importancia que tiene la hoja de ruta marcada por la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada, “que contempla una dotación de 13.000 millones de euros hasta 2023 con el objetivo de impulsar esta transformación de la movilidad”.

Para el presidente de CAF, la importancia de esta estrategia radica en que prevé actuaciones para maximizar el uso de los servicios de transporte colectivo mediante la electrificación y el hidrógeno, el desarrollo de los corredores ferroviarios nacionales, así como la incorporación de la tecnología inteligente de infraestructuras. Y todo ello en el marco de la consecución del Pacto Verde Europeo.

LEOPOLDO MAESTU Presidente de Alstom España



Alberto Martín Escudero

“Debemos seguir alcanzando un espacio ferroviario único en Europa”

La declaración de Año Europeo del Ferrocarril coincide con la puesta en ejecución del cuarto paquete ferroviario, lo que para el presidente de Alstom España, Leopoldo Maestu, “no es una casualidad”, ya que se trata de poner en valor al tren como el transporte capaz de alcanzar “un espacio ferroviario único en Europa”.

La coincidencia con la liberalización ferroviaria, “tampoco es una casualidad”, porque es el momento oportuno para “impulsar”, aún más, el ferrocarril como “elemento compartido de cohesión y unidad entre los Estados miembros y las diferentes regiones de Europa”.

En el caso de España, la liberalización, va a permitir, a juicio de Maestu, aumentar la cuota del tráfico ferroviario, optimizar el uso de las infraestructuras y acercar el ferrocarril a nuevos usuarios, en detrimento de otros medios de transporte menos eficientes y sostenibles.

Para el país, el Año Europeo del Ferrocarril, va a permitir que se desarrollen diferentes actividades que acerquen más a las personas al tren, y que se analice la transformación que se está produciendo en la movilidad en España, y por ello desde Alstom se considera importante que se trabaje de la mano del sector privado y de las instituciones públicas, para “presentar proyec-

tos industriales que generen valor, riqueza y empleo. Proyectos centrados en sostenibilidad y digitalización”, sin olvidar que “el éxito del ferrocarril en España será, sin duda, el éxito de la protección medioambiental, de la eficacia energética, de la seguridad, de la optimización de los recursos, de la innovación y, en definitiva, el éxito de un sector líder a nivel mundial y clave para la economía española”.

Como fabricante de material rodante, y considerando que la UE quiere, con este evento, atraer más pasajeros al tren, Maestu, hace hincapié en la importancia que tiene toda la cadena de valor de la industria ferroviaria. “Desde la construcción de las infraestructuras y los servicios de mantenimiento, al suministro de equipos, sistemas y material rodante, pasando por la ingeniería y la consultoría, la gestión, la operación, etc.”. Todo el sector “se va a ver impulsado por este apoyo hacia un medio de transporte sostenible, conectado y seguro”.

Asimismo se valora la intención de la UE como “una gran oportunidad para que se aporten soluciones de movilidad cada vez más sostenibles e inteligentes”. Y desde Alstom se recuerda que la empresa está promoviendo la transición hacia esos nuevos sistemas de movilidad incorporando nuevos sistemas de tracción, como el basado en hidrógeno.

AGUSTÍN ESCOBAR CEO de Siemens Mobility Spain

Alberto Martín Escudero

“El transporte ferroviario se encuentra en un profundo periodo de transición”

El Ceo de Siemens Mobility Spain, Agustín Escobar, considera que la celebración del Año Europeo del Ferrocarril es “una gran oportunidad para avanzar en el desarrollo de soluciones innovadoras dirigidas a posicionar el transporte ferroviario como eje vertebrador de la movilidad del futuro”.

Escobar ve la oportunidad de alcanzar una colaboración por parte de todos los agentes del sector hacia la “implementación” de medidas orientadas a abordar esta iniciativa, con la que poder cumplir el objetivo en línea con el Pacto Verde Europeo, de reducir un 90% las emisiones de CO2 en el transporte para el año 2050.

En este sentido, desde Siemens Mobility “ponemos el foco en la digitalización y la sostenibilidad para impulsar la estrategia europea que busca resaltar los beneficios de este medio de transporte ecológico, seguro e innovador, y dirigirnos hacia una movilidad sostenible, inteligente y conectada”.

La declaración del Año Europeo del Ferrocarril, no ha llegado tarde. Escobar considera que “nunca es demasiado tarde”. Ahora bien, cree que se debe tomar conciencia del escenario que “tenemos ante nosotros, y seguir las directrices globales que nos marcan desde Europa”, y recuerda que a finales del año pasado la UE acordó un

objetivo climático mucho más estricto para 2030. En el marco del Pacto Verde Europeo de 2020 se propuso elevar el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el horizonte 2030 hasta un 55%. Y por ello, “tenemos todos un compromiso, cada vez mayor, con el medio ambiente, y estamos seguros de que la movilidad puede desempeñar un papel esencial en la consecución de los objetivos medioambientales”.

Desde Siemens Mobility “aspiramos” a la neutralidad de carbono para el año 2030, y pretendemos servir de apoyo para el desarrollo de una movilidad cero emisiones, tanto en el ámbito urbano como interurbano”.

El Año Europeo del Ferrocarril se presenta en un momento en el que “el transporte ferroviario se encuentra en un profundo periodo de transición”. Como demuestra, por ejemplo, el proceso de liberalización de pasajeros. “Debemos de ser conscientes de que cada vez se van sumando más operadores al sector”, y precisamente, por ello, “supone una gran oportunidad que debemos aprovechar”.

Para el Ceo de Siemens Mobility Spain, hay que celebrar la iniciativa de la Comisión Europea como “mejor sabemos hacerlo”, desarrollando soluciones de movilidad inteligente y sostenible.

JUAN ANTONIO DELGADO Dir.Relaciones Institucionales Stadler

eE

“Una oportunidad para impulsar la estrategia de movilidad de la Administración Española”

España puede aprovechar la declaración de 2021 como Año Europeo del Ferrocarril, para “impulsar la implementación de la estrategia formulada por la Administración Española”, y dar “el primer paso para sentar unas bases sólidas que permitan alcanzar los ambiciosos objetivos que ésta plantea”, según considera Juan Antonio Delgado, director de Relaciones Institucionales y Desarrollo Corporativo en España de Stadler.

Para Delgado, el evento de este año, no es sino uno más de los “años europeos”, que la UE lleva declarando desde 1983, y que tienen por objeto “sensibilizar sobre cuestiones específicas, estimular los debates y fomentar un replanteamiento”.

Un Año Europeo es, además, a su juicio, una fuente de fuertes señales políticas para las instituciones de la UE y los gobiernos de los países que la conforman. Además, supone la garantía de que el asunto en cuestión estará en la agenda política en el futuro, e, incluso, a menudo, permite impulsar propuestas de nueva legislación o modificaciones legislativas al respecto.

La sensación de que se ha hecho coincidir con la liberalización del transporte de pasajeros por ferrocarril en la UE, no es, para el directivo de Stadler España, sino una consecuencia lógica

de ser 2021 el primer año completo en el que se ponen en ejecución “las normas derivadas del cuarto paquete ferroviario”. Y entre ellas se encuentran las relativas a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de pasajeros, pero también “las que pretenden reducir los costes y la carga administrativa para las empresas ferroviarias que operan en la Unión, y la asignación de nuevas funciones a la Agencia Ferroviaria de la UE destinadas a la reducción de las barreras técnicas”.

El momento no llega tarde. “Llega acompasado y en coherencia con el Pacto Verde Europeo presentado a finales de 2019 como nueva estrategia de crecimiento, basado, entre otras cosas, en un uso eficiente de los recursos”.

La industria y el aumento de los viajeros es el objetivo claro de esta convocatoria, porque “una cosa es consustancial a la otra”. Para Delgado, hay que tener en cuenta la importancia de la industria española en el sector ferroviario, pues el país dispone de un *know-how* de referencia internacional, y ha desarrollado una industria con alto grado de especialización y potencial exportador, tanto en la prestación de servicios como en la oferta de productos. Junto a esta aportación al conjunto de la economía española “conviene destacar el papel tractor de la industria ferroviaria como generadora de empleo”.

PEDRO FORTEA Director general de Mafex

eE

“El ferrocarril está llamado a tener un papel muy relevante en la estrategia europea”

La Unión Europea ha hecho una declaración de intenciones, al declarar el 2021 como Año Europeo del Ferrocarril, a juicio del director general de la asociación de la industria ferroviaria española, Mafex, Pedro Fortea, quien añade que se trata de demostrar que el ferrocarril como modo de transporte está llamado a tener un papel muy relevante en los próximos años “en la estrategia europea de reactivación, crecimiento verde y de cara a conseguir ser un continente climáticamente neutro para 2050”.

Fortea considera que, Europa quiere acelerar la apuesta por este medio, “el más respetuoso con el medio ambiente, que está llamado a ser el eje vertebrador de la movilidad del futuro, atractiva para los usuarios y, a su vez, respetuosa con el entorno, libre de emisiones”. Y enfatiza al señalar que España y Europa “deben apostar sin complejos aún más por el ferrocarril”.

Desde Mafex no se plantean la duda de si la celebración ha llegado tarde o si se podía haber desarrollado antes, porque lo que sí importa es que “el ferrocarril es sinónimo de sostenibilidad”, y el impulso que se quiere dar dirigido a difundir las numerosas ventajas que tiene, así como a las inversiones y planes que existen para ampliar las infraestructuras y para mejorar y opti-

mizar los sistemas ya existentes. Porque “la movilidad sostenible del futuro viaja en tren”.

Para España la declaración del Año Europeo del Ferrocarril, supone, para el director general de Mafex, “poner el foco en la importancia que tiene dentro de la movilidad sostenible que debemos construir para el futuro, y la necesidad por tanto de apostar por modos que sean competitivos y, a la vez, respetuosos con el medio ambiente.” Es, a su juicio, “un paso más en la descarbonización del transporte en Europa y en nuestro país”.

La coincidencia con el proceso de liberalización es calificada de “positiva” por Fortea, sobre todo en el caso español, por ser “un año clave para el sector”, dado que se está en un contexto de transformación que supone la entrada de nuevos actores y que representa, además, una nueva oportunidad para impulsar el uso del ferrocarril, en detrimento de otras opciones con elevadas tasas de emisiones”.

En resumen, el Año Europeo del Ferrocarril, sirve “para presentar el modelo de movilidad que busca el continente”, y que Fortea basa en ser “sostenible, competitivo, eficiente, seguro y dotado con los avances tecnológicos más vanguardistas”. Y “desde luego”, en esa transformación, en ese avance, las soluciones españolas tienen un papel relevante.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

Ferrocarril

Adif AV adjudica la renovación de traviesas en la línea Madrid-Sevilla



El Consejo de Administración de Adif Alta Velocidad (Adif AV) ha autorizado la adjudicación del contrato de obras de renovación de traviesas en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, por un importe de 6.631.930,6 euros y con un plazo de ejecución de ocho meses. La sustitución de las traviesas se plantea de manera prioritaria a lo largo de unos 390 km, repartidos en ambas vías, a su paso por las provincias de Córdoba y Sevilla. En concreto se sustituirán todas las traviesas existentes entre los puntos kilométricos 268 y 460 en vía I y entre los puntos 267 y 465 en vía II de la citada línea. La Unión Temporal de Empresas formada por Acciona Construcción, Comsa, Tecsma Empresa Constructora, y Vías y Construcciones será la encargada de la ejecución de estos trabajos. Las obras engloban los trabajos necesarios para la sustitución de un total de 69.597 traviesas monobloque de hormigón pretensado.

rán todas las traviesas existentes entre los puntos kilométricos 268 y 460 en vía I y entre los puntos 267 y 465 en vía II de la citada línea. La Unión Temporal de Empresas formada por Acciona Construcción, Comsa, Tecsma Empresa Constructora, y Vías y Construcciones será la encargada de la ejecución de estos trabajos. Las obras engloban los trabajos necesarios para la sustitución de un total de 69.597 traviesas monobloque de hormigón pretensado.

Movilidad

CAF firma suministro de tranvías a Bélgica y Australia por 100 millones



La empresa española de movilidad CAF ha cerrado dos contratos para el suministro de tranvías a la compañía belga de Transportes de Flandes De Lijn, y a la australiana Transport of New South Wales, por un importe próximo a los 100 millones de euros. El contrato con la empresa contempla la compra de 18 tranvías adicionales del quinto lote de adquisición realizado a CAF en octubre del año 2017, que abarcaba la fabricación y suministro de hasta 146 tran-

vías divididos en varios lotes, que se irán entregando en función de las necesidades del cliente. Por su parte, la compañía australiana ha adquirido el suministro de 4 unidades Urbos 100 RLV de 5 módulos, que irán destinados a la línea Inner West Right Rail de la ciudad de Sidney. Estas nuevas unidades se entregarán a principios del año 2023, y se sumarán a la flota actual, formada por 12 unidades que dan servicio desde el año 2014.

Aéreo

Air Europa concentra su operativa en la T1 y T2 de Barajas



Con el inicio de julio, la compañía aérea Air Europa concentra, de nuevo, toda su operativa en la T1 y la T2 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas después de que Aena haya procedido a la reapertura de ambas terminales con todas las medidas de seguridad sanitaria necesarias. La aerolínea ofrecera sus vuelos internacionales a Londres y Tel Aviv desde la Terminal 1; mientras que los vuelos nacionales y el resto de vuelos europeos lo harán desde la Ter-

terminal 2. Air Europa recupera con su vuelta a la T1 y a la T2 la operativa con la que contaba en Barajas antes de la pandemia, que provocó que el gestor aeroportuario concentrara toda la actividad en la Terminal 4 debido a la reducción del volumen del tráfico aéreo. Con el aumento de los vuelos tras el avance de la vacunación y con la mejora de las medidas de seguridad, el aeropuerto madrileño abre ya todas sus terminales en estado operativo.

Ferrocarril

ILSA comienza la homologación de sus primeros trenes AVE



La sociedad ILSA, integrada por Air Nostrum y Trenitalia, que espera operar en España en los corredores de alta velocidad ferroviaria a partir del segundo semestre del próximo año, como operador privado en competencia con Renfe, ya ha finalizado la producción de sus primeros tres trenes, que en las próximas semanas viajarán de Italia a España para iniciar su proceso de homologación. Una vez completada esa homologación, la compañía prevé ini-

ciar sus operaciones en el segundo semestre de 2022 y representará el 30% del mercado de alta velocidad en España. Según informa la empresa, el consorcio ha invertido 1.000 millones de euros en una flota inicial de trenes nuevos y de última generación desarrollados por Hitachi Rail en colaboración con Bombardier Transportation -ahora grupo Alstom-: en concreto, del modelo ETR1000, el tren más rápido, sostenible y silencioso de Europa.

**María Urreiztieta**

Gerente de Comunicación y Marketing de Transfesa Logistics

El ferrocarril es clave para la descarbonización del transporte

Llevo casi 10 años trabajando en Comunicación Corporativa y todos ellos he escuchado, aprendido e implementado los siguientes mantras de la profesión: "Si no comunicas no existes" y "los comunicadores debemos influir en los que influyen". Desde hace ya tres años los aplico en Transfesa Logistics y me gustaría compartir la siguiente reflexión sobre el sector ferroviario, tan apasionante pero también tan lleno de retos.

El ferrocarril es clave para la descarbonización del transporte. Todos en nuestro sector lo tenemos claro, pero no puede quedarse "entre nosotros". Debemos conseguir que esto sea una revolución, que haya un movimiento social de traslado de carga al ferrocarril convirtiéndolo en la columna vertebral de las cadenas logísticas de las principales empresas que disponen de cadena de suministro en nuestro país.

El ferrocarril emite 9 veces menos de CO₂, tiene 12 veces menos costes externos para la sociedad que la carretera, consume 6 veces menos energía, es 8 veces mejor en términos de contaminación del aire y causa 85 veces menos daños humanos. Los datos no pueden ser más evidentes. Aun así en España solo un 4 % de las mercancías se transportan por tren. Vuelvo a mis mantras donde bajo mi humilde opinión considero que está la respuesta a este dato... Porque no lo estamos contando bien y lo que no se cuenta no existe y porque no estamos siendo influyentes.

Estamos en 2021, año europeo del ferrocarril, el año perfecto para hacer ruido, el momento clave para influir. Debemos ser palanca de cambio pero no "entre nosotros", porque en el sector ya lo sabemos. Salgamos al mundo, busquemos aliados influyentes, empresas que pongan en valor al ferrocarril como aliado estratégico para transportar sus productos e instituciones y figuras públicas que integren este discurso. Que no sea algo de las empresas ferroviarias, que sea algo de "todos". Porque solo así se producirá el cambio. S

según el último informe del Observatorio del Transporte y la Logística, en España, el 27,5% de las emisiones nacionales totales de CO₂ corresponden al sector



transporte. Desde el ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se han puesto el reto de aumentar la cuota al 10 % en 2030. No quiero ser escéptica, ¡Ojalá!, pero para llegar hasta ahí hay que empujar mucho. Solo nos quedan 9 años. Si algo sé es que cuando el mensaje es fuerte y claro funciona. Hagamos que llegue a todo el mundo, evangelicemos sobre las bondades del ferrocarril.

Todo sea dicho, ya se empieza a ver un movimiento empresarial e institucional que está poniendo en valor este tipo de transporte. Empieza ya a haber empresas que marcan en sus productos que han sido transportados por ferrocarril, que anuncian a bombo y platillo que cada vez transportan más por tren, Incluso se empiezan a ver decisiones positivas en las instituciones públicas, pero hay que ir más allá. Repito que solo quedan 9 años.

Cada vez más empresas cuentan con un área de comunicación estratégica por su visión 360 grados de la compañía, por su conocimiento de la reputación, de cómo impulsar el negocio a través de la Comunicación, tanto interna como externamente, porque su función es clave y porque sabe de mensajes, de *storytelling*, de contar historias. Es importante que el sector ferroviario haga una apuesta fuerte por la comunicación. Desde luego la historia la tenemos... ¡Y vaya historia!



Hay que conseguir que el ferrocarril se convierta en la columna vertebral de la logística ■

Nadie pone ya en duda que la lucha contra el cambio climático es fundamental, que tenemos una cuenta atrás para salvar el planeta. Si todos lo tenemos tan claro ¿qué está ocurriendo con el ferrocarril? Si todos sabemos que la descarbonización del sector del transporte es clave para esta lucha... ¿por qué no se está hablando de esto constantemente?

Los medios tienen también una función esencial en esta revolución. En su techo está el que se hable del ferrocarril, que se ponga el discurso sobre la mesa, que se analice, que se pregunte, que se profundice... Esa labor periodística que tan importante es para nuestra sociedad y que tanto puede ayudar a que de verdad lleguemos a ese 10 % de cuota en 2030.

Hay que despertar mentes y hacer el clic con el mensaje adecuado para que aquellos que toman las decisiones tanto en el sector empresarial como en el institucional den ese paso y ayuden a empujar el tren de la sostenibilidad. Muchas veces escucho que el debate sobre el transporte de mercancías por ferrocarril no se lleva a cabo porque las cajas móviles y los contenedores no votan en las elecciones. Me resisto a esto, que no nos mueva solo eso. Tenemos una gran solución delante de nosotros al gran problema que pone en juego nuestras vidas y el futuro de nuestros hijos. Necesitamos al ferrocarril, es el aliado estratégico perfecto para una economía sostenible. Un sistema intermodal fuerte con un corazón con forma de locomotora.

Y ahora vamos a soñar despiertos. Imaginemos una cadena de suministro 0 emisiones. Qué consigamos llevar mercancías de un punto a otro punto y que ese transporte no contamine absolutamente nada... Así a priori suena complejo pero ¿y si le digo que en no más de 5 años va a ser posible?

Vayamos a un ejemplo concreto: si las frutas de la huerta de Murcia son transportadas desde su punto de origen hasta la estación de tren por camión eléctrico, estas son subidas a un tren impulsado por una locomotora eléctrica y al llegar a destino el "puerta a puerta" se hace con un camión eléctrico, tenemos un transporte 0 emisiones.

Esta posibilidad está ya ahí. Los fabricantes ya están lanzando prototipos de camiones eléctricos que en breve estarán circulando por las carreteras, las empresas ferroviarias disponen de multitud de locomotoras eléctricas. Lo tenemos ahí, lo único que nos falta es ¡Contarlo!

Los puertos españoles, camino de tráficos prepandemia



Aumentó la actividad portuaria en Barcelona en los cinco primeros meses del año.

Los puertos españoles siguen recuperando terreno, mes a mes, a medida que se van superando los efectos del Covid-19, y se aproximan a cifras de la prepandemia

Felipe Alonso. Fotos: iStock

El tráfico portuario va aumentando, mes a mes, en los 46 puertos españoles de interés general del Estado, dependientes de las 28 Autoridades Portuarias, que coordina Puertos del Estado. De hecho, y según las cifras facilitadas por el ente público, durante el mes de mayo se han movido 45,34 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 18,8% frente a los 38,17 millones del mismo mes del año anterior.

En el acumulado de los cinco primeros meses del 2021, también se ha registrado un crecimiento del

3,18%, con la gestión de 220,03 millones de toneladas, frente a los 213,24 del mismo periodo del 2020. Y aunque si se compara con la situación del 2019, previo a la pandemia, la diferencia entre estos dos años refleja un descenso del 7,3%.

No obstante, a juicio del presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, "los resultados son halagüeños, y demuestran que a medida que se va superando la pandemia, los puertos seguirán recuperando terreno", y se augura un ejercicio en números positivos.

Para Toledo, las previsiones realizadas hacia el cierre del año, es que el presente ejercicio pueda presentar cifras muy similares a 2019 en el tráfico de mercancías, aunque se reconoce que aún hay que recorrer un "buen trecho" para ello. Baste recordar que ese año se cerró de forma récord con 564,5 millones de toneladas. Mientras que en el caso del movimiento de pasajeros, se mantiene que esa recuperación debe llegar sobre el 2022.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

El aumento de tráfico ha sido generalizado en 17 de las Autoridades Portuarias, destacando Almería que ha crecido un 52,95%; Málaga, con un 33,52%, y Santander con un 25,10%. En el caso de las otras 11 que presentan cierres negativos en estos cinco meses, Ceuta encabeza esas caídas con un 26,81%, seguida de Huelva con un 15,80%. La que menos ha caído de este grupo negativo es Sevilla que lo ha hecho con un 1,31%.

Tanto en el mes de mayo como en el acumulado, los tipos de mercadería que más aportan al crecimiento de los tráfico portuarios son la mercancía general, 114,2 millones de toneladas en el acumulado (+9,07%); y los movimientos *ro ro*, con 3,32 millones de toneladas (+14,40%). El único descenso lo ofrecen los graneles líquidos que no acaban de rebotar, con una caída del 7,35%.



La carga general se mueve en contenedores.

Como es habitual, en el tráfico portuario global de los cinco primeros meses del 2021, destaca el volumen de mercancía manipulada por la Bahía de Algeciras, 42,97 millones de toneladas (-3,69%); seguida de la autoridad portuaria de Valencia, con 35,24 millones (+11,60%); Barcelona, 27,29 millones (+14,99%); Cartagena, 13,07 millones (-5,41%); Bilbao, 12,67 millones (-10,41%) y Tarragona, con 12,52 millones de toneladas (+14,68%).

En lo que respecta a la mercancía general, la que más tráfico tiene, ha alcanzado en estos cinco meses un total de 114,19 millones de toneladas, lo que supone un aumento del 9,07%, y representa el 51,89% del volumen del movimiento total. Su aumento se debe, sobre todo, a la manipulación de los materiales de construcción; productos siderúrgicos; pienso y forrajes; y, en menor medida, papel y pasta.

La Autoridad Portuaria de Valencia ha movido 33,02 millones de toneladas (+11,19%); la Bahía de Algeci-

Trafico mercancías general en los puertos

Datos a enero- mayo de 2021, en toneladas

AUTORIDAD PORTUARIA	2020	2021	VAR. (%)
Coruña	4.568.616	4.577.548	0,21
Alicante	1.212.009	1.075.345	-11,28
Almería	1.712.072	1.618.571	52,95
Avilés	1.800.094	1.917.049	6,51
Bahía de Algeciras	44.625.792	42.978.280	-3,69
Bahía de Cádiz	1.868.329	1.917.503	2,63
Baleares	4.889.952	5.166.494	5,66
Barcelona	23.735.471	27.294.472	14,99
Bilbao	14.103.835	12.673.838	-10,14
Cartagena	13.820.115	13.072.964	-5,41
Castellón	7.561.226	7.958.200	5,25
Ceuta	867.151	634.702	-26,81
Ferrol-S.Cibrao	4.178.742	4.022.291	-3,74
Gijón	7.025.784	7.193.246	2,38
Huelva	13.133.584	11.058.089	-15,8
Las Palmas	10.406.179	11.581.653	11,3
Málaga	1.083.665	1.446.889	33,52
Marín y Ria Pontevedra	874.930	826.821	-5,5
Melilla	261.473	238.627	-8,74
Motril	952.841	1.151.063	20,8
Pasaia	1.172.150	1.492.570	27,34
St.Cruz de Tenerife	4.874.760	4.418.684	-9,36
Santander	2.174.434	2.720.170	25,1
Sevilla	1.721.243	2.720.170	25,1
Tarragona	10.919.304	12.522.523	14,68
Valencia	31.581.386	35.243.774	11,6
Vigo	1.646.557	1.949.623	18,41
Vilagarcía	477.333	588.088	23,2
Total	213.249.028	220.037.824	3,18

Fuente: Puertos del Estado y elaboración propia.

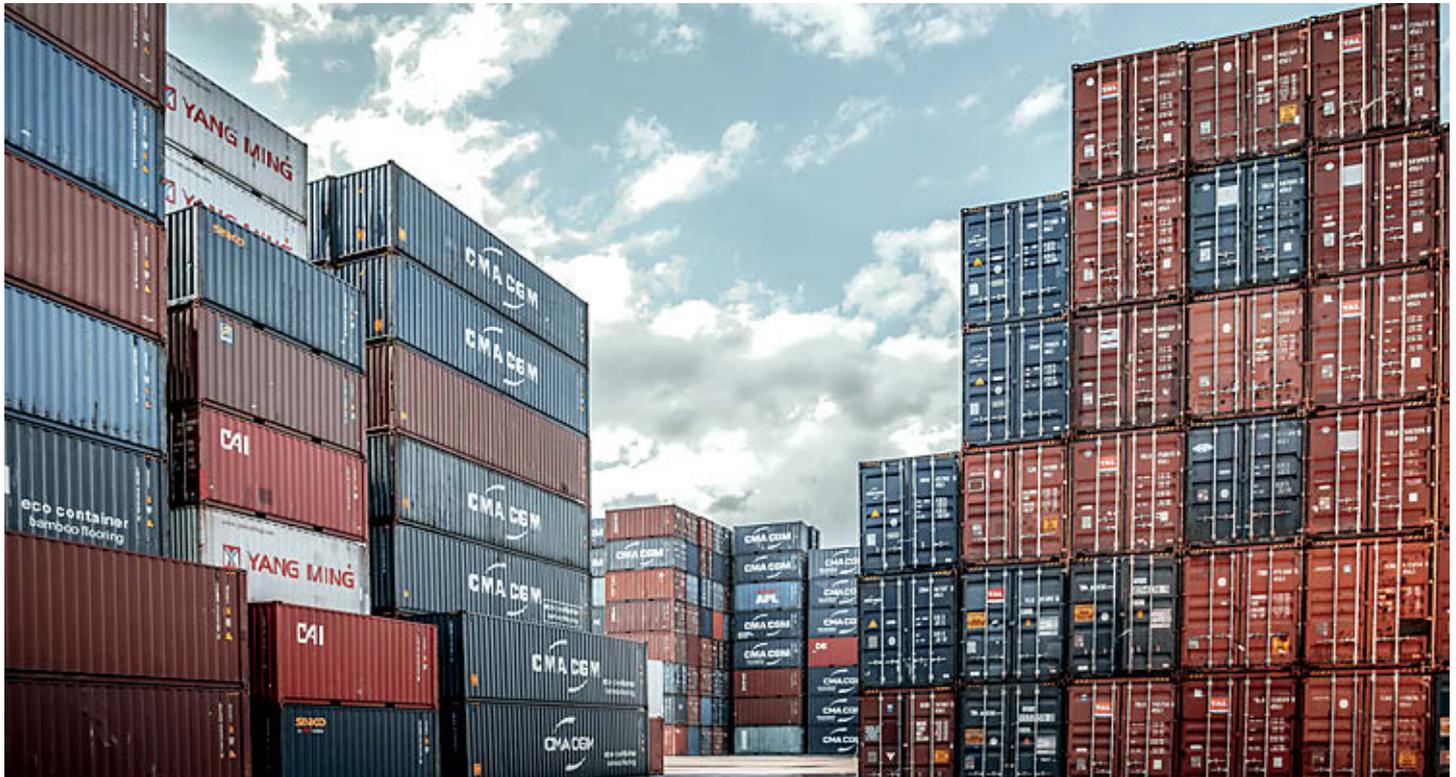
elEconomista

ras, 29,53 millones (-3,55%); Barcelona, 20,20 millones (+25,36%); Las Palmas, 7,02 millones (+22,15%); Baleares, 4,65 millones (+9,41%); y, Bilbao, 3,55 millones (-6,55%).

El mayor incremento porcentual hasta mayo lo presenta la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz con un 89,75%; y, la que ha tenido en estos cinco meses una peor situación es Motril, con un descenso del 70,63%.

Los graneles líquidos, el segundo grupo de mercancías más numeroso, ha contabilizado en estos meses 65,7 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 7,5% respecto al año anterior. Entre los principales productos de este grupo destacaron los descensos de la gasolina (-19,3%); gas natural (-15,5%); y, petróleo crudo (-6,8%); mientras que subieron los biocombustibles un 14,2 %.

La Bahía de Algeciras gestionó un total de 11,08 mi-



Los puertos españoles son de los más importantes de Europa en el movimiento de mercancías en tránsito.

liones de toneladas (-8,20%); Cartagena, 10,30 millones (-6,03%); Huelva, 8,66 millones (-17,30%); Tarragona, 8,57 millones (+10,51%); y, Bilbao, 7,09 millones (-16,60%).

Por su parte, los graneles sólidos acumularon 33,7 millones de tonelada en los cinco primeros meses del año, un 8,96% de crecimiento con respecto al año anterior. En este grupo, la caída del carbón, que se mantiene en el 14,5% se ha visto compensada por la subida del mineral de hierro, el 78,8%; los materiales de construcción, sobre todo el cemento y clinker un 26,8%; y, los piensos y forrajes, un 16%. Gijón es quien encabeza la gestión de este tipo de productos, con 6,10 millones de toneladas (+1,81%); seguido por Castellón, 3,13 millones (+29,62%); Tarragona, 2,96 millones (+24,83%); Ferrol-San Cibrao, 2,39 millones (-14,94%); y, Bilbao, 1,96 millones (+13,50%)

La mercancía en tránsito, es decir la que utilizan los puertos españoles como eslabones de una cadena que tiene de destino final otros países o bien otros continentes, y que convierte a España, según Puertos del Estado, en la principal plataforma logística del sur de Europa y en el enlace preferido para el tráfico de mercancías entre Europa y Asia/América y África, ha gestionado 62,57 millones de toneladas, un 0,25% superior a las 62,41 del año anterior. Aquí destaca la labor de la Bahía de Algeciras, que mueve cerca del 45% del volumen total, con 26,97 millones de toneladas (-11,62%);

Valencia, 15,75 millones (+3,10%); Barcelona, 9,68 millones (+29,93%); y Las Palmas, 5,94 millones (+31,38%).

El tráfico *Ro-Ro*, es decir las mercancías que se mueven entre los puertos a través de vehículos industriales que eligen el transporte marítimo como alternativa o complemento al transporte terrestre, para determinadas distancias, presenta un crecimiento del 14,40%, con el traslado de 26,36 millones de

220,03

Millones de toneladas movieron los puertos españoles en los cinco primeros meses del año

toneladas. Valencia, con la conexión, sobre todo con las islas Baleares, movió, hasta mayo, 5,20 millones de toneladas (+17,03%); la Bahía de Algeciras con su tráfico importante hacia África, 5,17 millones (+25,18%); Baleares, 4,16 millones (+9,60%); Barcelona, 4,38 millones (+19,07%); y, Santa Cruz de Tenerife, 1,49 millones (-4,59%).

En estos meses se ha registrado una mejora del tráfico de pasajeros, que llegó a 5,3 millones, esperando que con el levantamiento de la prohibición de las actividades de los cruceros vaya aumentando con las operaciones de éstos.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

Marítimo

Terminal intermodal del puerto de Tarragona en Guadalajara



Comienzan los trabajos de construcción de la terminal intermodal del puerto de Tarragona en la localidad de Marchamalo (Guadalajara). Se trata de un punto de conexión, con una superficie de 15 hectáreas, que conectará el comercio con origen y destino Madrid con el puerto. La instalación será determinante para el desarrollo de la estrategia del puerto catalán de diversificar tráficos y crecer en mercancía general. El principal objetivo de la Auto-

ridad Portuaria de Tarragona es desarrollar una terminal intermodal multipropósito en lo que consideran un "enclave estratégico" situado entre Guadalajara y Marchamalo, a 70 km de Madrid y conectado con las principales vías de comunicación viaria y ferroviaria del país, entre ellos el corredor ferroviario del Henares. La infraestructura de transporte intermodal ha recibido una inversión de 15 millones de euros.

Logística

Ikea utiliza el ferrocarril entre el puerto de Barcelona y Tarragona



La empresa sueca Ikea, ha apostado por el ferrocarril para el transporte de sus productos entre el puertos de Barcelona y Tarragona. Se trata de llevar a cabo el trasvase de volúmenes de mercancías. Esta solución intermodal, gestionada y operada por APM Railways y cuya tracción realiza GO Transport, permitirá reducir al 75% la huella de Ikea Supply Chain Operations en este flujo de transporte, ya que el volumen anual previsto para este servicio es de

10.000 contenedores, según ha indicado el grupo AP Möller Maersk. Antes de que el proyecto comenzara, la ruta desde el puerto de Barcelona hasta el almacén de distribución de la compañía sueca en Valls (Tarragona), se realizaba completamente por camión. En la actualidad, el servicio consta de un tren diario, aunque Maersk ha subrayado que ha habido picos en los que se han llegado a realizar 10 trenes semanales.

Ferrocarril

Adif licita los apartaderos de 750 metros de la línea Algeciras-Bobadilla



El administrador de infraestructuras ferroviarias Adif ha licitado las obras de ampliación de la longitud a 750 metros de los apartaderos de las estaciones de Campillos (Málaga) y Setenil de las Bodegas (Cádiz), en el tramo Bobadilla-Ronda, perteneciente a la línea Bobadilla-Algeciras. Estas actuaciones se enmarcan en el convenio firmado entre Puertos del Estado, Adif y la Autoridad Portuaria de Algeciras. En el mismo, se establecen las aportaciones finan-

cieras de la autoridad portuaria con cargo al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria para la mejora de las prestaciones y el aumento de la capacidad de la línea ferroviaria Bobadilla-Algeciras. Los trabajos cuentan con un presupuesto de 6,8 millones de euros, y un plazo de ejecución de 19 meses. La ampliación de la longitud útil de vía a 750 metros "permitirá el estacionamiento y apartado de trenes de longitud estándar interoperable.

Puertos

Planta de producción de hidrógeno verde en el puerto de Algeciras



El puerto de Algeciras acogerá una planta de producción de hidrógeno verde, tras el proyecto presentado por las compañías Fistera Energy, Enagás y White Summit Capital, que contempla la puesta en marcha de una fábrica que podrá contabilizar hasta 237 MW de hidrógeno verde. La misma estaría situada en la zona de Palmones, en Los Barrios, adyacente a la subestación eléctrica, han confirmado las empresas impulsoras. El proyecto va a per-

mitir impulsar usos futuros del hidrógeno verde en movilidad, tanto para vehículos y flotas de camiones vinculados a la actividad portuaria, como el transporte público, servicios municipales y trenes. Asimismo, el hidrógeno verde podría utilizarse como combustible limpio en materia de transporte marítimo, por lo que el puerto de Algeciras puede ser un punto clave en el abastecimiento de los buques que en él atraquen.

**Alfredo Serrano**

Director en España de la Asociación Internacional de Líneas de cruceros

El arranque en nuestro país será paulatino, cogiendo fuerza según avance el verano

El 12 de marzo de 2020 el Consejo de ministros acordó como medida excepcional para restringir la propagación y el contagio por el Covid-19, la prohibición de entrada en el país de cruceros de cualquier origen con destino en puertos españoles.

Tres meses después, el 27 de junio de 2020, el Ejecutivo español publicaba en el Boletín Oficial del Estado una orden ministerial por la que se prorrogaba la prohibición de cruceros de navegación internacional en nuestro país.

Ante la prohibición y falta de normativa sanitaria sobre los cruceros internacionales, que antes de la pandemia representaban la totalidad del tráfico que recibía nuestro país, se abrió un espacio para los cruceros a nivel nacional.

En este sentido, el Gobierno Canario trabajó con operadores de cruceros regionales dentro del archipiélago y retomó la actividad a partir de noviembre de 2020.

Los puertos españoles han estado cerrados para la llegada de cruceros internacionales más de un año, hasta que el pasado 29 de mayo, el Boletín Oficial del Estado incluía la resolución del levantamiento de la prohibición de cruceros internacionales que entraba en vigor a partir del 7 de junio.

España ha sido de los últimos países del mediterráneo en sumarse a las aperturas. Otros países europeos tomaron la iniciativa y publicaron sus directrices y guías de cómo debía ser el retorno de los cruceros el pasado verano.

Las compañías de crucero habrían agradecido mayor tiempo para haber podido planificar con más antelación y están revisando sus planes para ver cómo incorporan a los puertos españoles en sus itinerarios este verano, aunque algunas ya han anunciado que reanudan sus cruceros en España durante el verano. Es el caso de MSC, Costa Cruceros, Aida o Royal Caribbean.

El arranque en nuestro país va a ser paulatino, pero confiamos en que vaya cogiendo impulso según vaya avanzando el verano y conforme se acerquen el oto-



ño e invierno, podamos acercarnos poco a poco a las cifras a las que estábamos acostumbrados antes de la pandemia. Asimismo, confiamos que según se vaya afianzando el proceso de vacunación, se pueda acelerar más.

Según lo que hay comunicado hasta ahora se prevé que para finales de año alrededor del 50% o 60% de la flota mundial esté activa, aunque confiamos en que se vayan incorporando más compañías y que para el 2022 hayamos recuperado pleno rendimiento a nivel global.

El fin de la prohibición viene acompañado por una serie de medidas que deben cumplir las compañías de cruceros, lo cual celebramos desde el sector.

En este sentido, la industria de cruceros ha trabajado en el desarrollo e implementación de unos protocolos de salud muy exigentes, que exceden cualquier exigencia de las autoridades y cubren la totalidad de la experiencia del crucero, desde la reserva hasta el desembarque, protegiendo a los pasajeros, la tripulación y los residentes de los destinos que visitamos.

Hasta la fecha, más de 630.000 de personas han hecho ya un crucero en todo el mundo desde el pasado verano sin incidentes importantes, lo que demuestra que los protocolos sanitarios funcionan.



El reinicio gradual de las operaciones de cruceros se adoptará con un enfoque en la sostenibilidad del destino, en cooperación con los puertos y destinos que visitamos

El reinicio gradual de las operaciones de cruceros se enfocará en la sostenibilidad del destino, cooperando con los puertos

CLIA y sus socios trabajan con las autoridades locales para poner a los cruceros al frente del turismo sostenible haciendo que la experiencia en tierra sea memorable para los cruceristas al mismo tiempo que respetuosa con el entorno y con sus habitantes.

Con gran diferencia dentro del sector marítimo, la industria de cruceros es la que más invierte en protección medioambiental con sistemas de limpieza de gases de escape, sistemas avanzados de tratamiento de aguas residuales -por encima de los que disponen las ciudades costeras-, hace uso del combustible de Gas Natural Licuado -el combustible marino más ecológico que existe-.

Asimismo, el sector tiene un compromiso de descarbonización del 40% para 2030 y su meta es llegar a ser neutro en carbono para el año 2050.

El regreso del turismo internacional a España es muy significativo, no solo para quienes trabajan en la industria de cruceros, sino también por los beneficios que brinda a los residentes, las empresas locales y la economía regional en general.

Considerando toda la cadena de valor, la industria de cruceros hace una gran contribución a las economías nacionales.

Solamente en España, se genera una facturación de casi 6.000 millones de euros cada año, da soporte a más de 50.000 puestos de trabajo que generan 1.500 millones de euros en salarios.

Además, España cuenta con el primer puerto de cruceros del continente europeo, es el segundo mercado receptor de cruceristas y cuarto país emisor de Europa.

La reactivación de nuestra actividad supone un alivio para todas esas familias que dependen de nuestro sector y confiamos en ser clave en a la tan ansiada recuperación económica.

El sector apuesta por el verano para levantar el vuelo

Las compañías aéreas se han preparado para lanzarse a la recuperación de viajeros este verano, tras el desastre que supuso el año pasado por el Covid-19

Felipe Alonso. Fotos: iStock

Las aerolíneas comienzan a ver la luz al final del túnel que ha supuesto la pandemia en España, y aunque aún no se espera poder alcanzar una situación, no ya similar al 2019, sino algo mejor que la vivida en el verano del año pasado, la confianza parece que ha vuelto a las compañías que han comenzado a retomar rutas e incluso a abrir algunas nuevas.

La situación parece que va mejor con el avance de la vacunación y con la vuelta de la confianza a los viajeros, a lo que se debe añadir el pasaporte sanitario europeo y la desaparición de la mayor parte de las restricciones a la movilidad. Y aunque en el horizonte se hable de la llegada de una nueva cepa de Covid-19, conocida como "delta", la necesidad y el deseo de salir de casa, de viajar, hace prever que este verano va a



Los pasajeros regresan a los aeropuertos.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

poder comenzar a hablarse de una normalidad dentro de la anomalía que ha supuesto la pandemia, y una recuperación pausada, pero constante, en el tráfico de pasajeros por los aeropuertos españoles y en el movimiento de las aerolíneas que operan en el país.

El gestor aeroportuario, AENA, tiene previsto abordar el mes de julio con toda su capacidad para acompañar la reactivación del tráfico, con especial incidencia en los grandes aeropuertos turísticos, Madrid, Barcelona, Málaga, Alicante, Palma de Mallorca, y Gran Canaria, a los que se suelen sumar las instalaciones de Tenerife e Ibiza. Dentro de esa iniciativa se ha dado el visto bueno a que se vuelvan a reabrir las terminales T1 y T2 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, con lo que ya estarán operativas las cuatro de esta infraestructura (T1, T2, T4 y T4s). Eso ha permitido que la compañía Air Europa que estaba operando desde las terminales T4 pueda retornar a sus antiguos mostradores y *fingers* de las T1 y T2.

Para los cuatro primeros días de julio, que son con los que se inicia realmente la primera operación de salidas y llegadas del verano, AENA ha anunciado que se prevé que operen 17.209 vuelos (unos 20.106 lo fueron en el 2019 y 6.685 en el 2020). De ellos,

Las aerolíneas que operan en España esperan alcanzar un 70% más de pasajeros este verano

9.156 son de carácter internacional, y el resto, 8.053, domésticos o nacionales. Un total de 6.503 vuelos tienen origen o destino en países miembros de la Unión Europea, mientras que 1.910 lo son con otras naciones del Viejo Continente que no forman parte de la UE. Y en cuanto a los vuelos con países no europeos, el número previsto es de 743.

Adolfo Suárez Madrid Barajas es el que concita un mayor número de operaciones, 2.720, de las que 1.074 son domésticas y el resto, 1.646 son internacionales, incluidos los transoceánicos. En el caso de Barcelona El Prat, se registran 2.274 operaciones, de ellas 883 nacionales; 997 con países de la Unión Europea, y 394 con otros destinos tanto europeos no de la UE y como de diferentes continentes.

Se espera que las operaciones vayan registrando volúmenes menores, pero constantes de crecimiento en los próximos días, hasta la nueva operación de salida y llegadas del 15 de julio, y de finales del mismo mes.

Por su parte Turespaña ha elaborado el *planing* de los asientos previstos en vuelos internacionales

Tráfico de las principales aerolíneas en España

Pasajeros que han transitado por los aeropuertos españoles entre enero y mayo 2021

COMPañIA	PASAJEROS	OPERACIONES
vueling Vueling	2.673.829	25.240
IBERIA Iberia	2.244.150	20.288
AirEuropa Air Europa	1.798.712	18.627
RYANAIR Ryanair	1.632.153	15.381
AIR NOSTRUM Air Nostrum	1.540.250	28.205
IBERIA EXPRESS Iberia Express	1.335.125	10.441
Binter Canarias Binter Canarias	985.667	19.593
Lufthansa Lufthansa	483.914	4.625
Eurowings Eurowings	397.309	3.530
TUI fly Tuifly	270.920	2.500
AIRFRANCE KLM GROUP Air France	245.434	2.510
WZZ Wizz Air	186.734	1.462
easyJet.com EasyJet	186.579	1.711
KLM KLM	174.715	2.176
canaryfly Canary Fly	147.105	5.112

Llegadas de pasajeros internacionales enero-mayo 2021



Asientos previstos en vuelos internacionales con España entre junio y agosto 2021

PAÍS EMISOR	JUNIO	JULIO	AGOSTO	TOTAL
Reino Unido	836.019	2.119.541	2.184.542	5.139.707
Alemania	820.808	131.663	1.304.605	3.437.076
Italia	402.654	770.190	823.517	1.996.361
Francia	364.661	641.078	631.500	1.637.239
Países Bajos	290.871	465.400	471.654	1.227.925
Suiza	174.357	321.914	320.019	816.290
Bélgica	190.121	264.695	261.615	716.431
Portugal	122.556	207.257	219.620	549.433
Polonia	109.136	173.864	180.111	463.111
Irlanda	77.024	185.108	200.204	462.336
Dinamarca	69.443	127.051	98.030	294.524
Austria	60.605	111.088	109.974	281.667
Suecia	75.803	108.280	93.520	277.603
Estados Unidos	57.128	101.843	114.306	273.277
Rusia	30.756	100.748	100.899	232.403
Noruega	25.270	109.057	93.952	228.279
Finlandia	11.245	28.691	26.732	66.668
China	3.680	4.312	3.968	11.960
Total	4.385.348	8.380.164	8.518.760	21.284.272

Fuente: Aena, Turespaña, Urespaña y elaboración propia.

elEconomista.es



Crece la llegada de viajeros internacionales a España.

hacia España, en referencia a julio y agosto, marcando unas capacidades de 8,38 millones de plazas en julio, y 8,51 millones en agosto, a la espera de que se recupere el tráfico de las líneas aéreas de bajo coste que en la última valoración global hasta mayo ofrecida por Turespaña, había movido, a nivel internacional, 1,38 millones de viajeros, con una caída del 80,4%; mientras que las compañías tradicionales las habían superado al llegar a los 2,47 millones de viajeros, pero con un descenso del 60,00%. En total, se han registrado en los cinco primeros meses del año, la llegada de 3,86 millones de pasajeros, con un descenso del 70,90%. Por mercados, está la incertidumbre del británico, que es el mayoritario, y que de acuerdo con Turespaña presenta una previsión de 5,13 millones de asientos. El segundo mercado emisor prioritario, Alemania, prevé un tráfico de 3,43 millones de viajeros; y el italiano, 1,99 millones. Todo ello en función del comportamiento de las líneas de *low cost*.

Las aerolíneas recuperan rutas

Las líneas aéreas que operan en España han retomado la hoja de ruta de años anteriores, y con cautela han planificado una temporada veraniega más a la carta con la proporción oferta y demanda, aunque aprovechando la situación actual de un mayor control de la pandemia con la vacunación masiva, el pasaporte sanitario y la vuelta a la normalidad en la movilidad ciudadana, se han llegado a abrir, incluso, nuevas conexiones, nuevas rutas. Hasta tal pun-

to que se prevé que se pueda llegar a un tráfico del 70% del registrado en el año 2019.

Iberia, por ejemplo, además de las rutas nacionales, que se han reforzado con más frecuencias diarias, está recuperando destinos estivales hacia Grecia e Italia (Creta, Mikonos, Catania, etc.) e incluso ha inaugurado nuevas rutas con las islas Maldivas, las Azores, Liubliana o Cefalonia. Sin olvidarse de América Latina y Estados Unidos.

16,89

Millones de plazas de viajeros internacionales se prevé que lleguen al país en julio y agosto

La *low cost* de IAG, Vueling, ha anunciado que va a operar 321 rutas durante el verano, de ellas 112 en el mercado doméstico. Con la apertura de nuevos destinos, como Gran Canaria con Roma. En cuanto a Air Europa, refuerza el archipiélago balear y el canario, y ha reanudado vuelos y frecuencias hacia Latinoamérica y Estados Unidos.

Ryanair y EasyJet, ponen en marcha nuevas rutas y consolidan su presencia en España. Como es el caso de esta última que ha inaugurado, recientemente, una nueva base estacional en el aeropuerto de Málaga, que se suma a las de Barcelona y Palma

Eco²truxure™
Innovation At Every Level

Innovation is in the

AIR

El aire es la mejor alternativa al gas SF₆
en nuestras celdas de media tensión SM AirSeT.

Conoce como la sostenibilidad y la digitalización contribuyen a reducir
la huella de carbono en infraestructuras robustas, eficientes y sostenibles.

#CuálEsTuGranIdea

se.com/es



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

Life Is On

Schneider
Electric

Adif limpia las vías en previsión de incendios

Adif pone en marcha un plan de prevención ante posibles incendios para evitar que alguno de ellos pueda afectar la circulación ferroviaria

Felipe Alonso



iStock

Como todos los años, desde el primer día de junio, entra en vigor el Plan de Prevención contra los Incendios con el que el administrador de las infraestructuras ferroviarias, Adif, establece una serie de medidas y acciones de carácter preventivo para reducir el riesgo de que se generen focos de incendio tanto en la vía como en las zonas de servidumbre, que puedan afectar al normal desarrollo del tráfico ferroviario en el país.

Este plan se articula en dos ejes principales de carácter preventivo: la supresión tanto de las fuentes de ignición como del material combustible. Para cada uno de ellos Adif, a través de sus propias áreas de mantenimiento de infraestructura y de gestión de tráfico, y las 16 empresas ferroviarias operadoras de transporte -de viajeros y de mercancías- desarrollan acciones encaminadas a su eliminación.

Así, es responsabilidad del administrador de la infraestructura la revisión y restricción de los trabajos con fuente de ignición cuando se den condiciones meteorológicas adversas, la vigilancia del buen funcionamiento de los detectores de altas temperaturas de los sistemas de rodadura de los trenes, instalados en las vías, y la limpieza química y mecánica de los márgenes de la vía para eliminar el material combustible, tanto la vegetación como el material de desecho.

Por su parte, las empresas operadoras son las responsables del control del buen estado de los sistemas de frenado y de los motores de combustión para evitar que no desprendan chispas que puedan ser origen de incendio.

Para ello, las brigadas encargadas por el ente gestor ferroviario limpian los márgenes de las vías, también éstas, dado que crecen diferentes tipos de hierbas entre los raíles, que ante la sequedad del verano y las altas temperaturas que se suelen dar, en general, en todo el país y, en particular, en determinadas comarcas del interior, pueden ocasionar algún incendio, sin desechar los fenómenos meteorológicos, como las tormentas eléctricas que pueden hacer caer rayos, o la simple fricción de los convoyes sobre los raíles

El plan de prevención tiene una vigencia anual, pero se refuerza sobre todo a partir del mes de junio, durante los tres meses de verano, que son los que tienen un mayor riesgo de incendios, aunque eso no quiere decir que no se esté actuando durante el resto del año en el desbroce y limpieza de vía y de los bancales próximos.

El transporte ferroviario no se encuentra al margen de esos riesgos que se pueden generar en cualquier punto del país, y precisamente lo que se intenta evitar es que pueda afectar al correcto funcionamiento de los trenes. Tiene como objetivo, pues, minimi-



Operarios limpiando de matorros y hierbas las zonas próximas a las vías del tren. Europa Press

zar la posibilidad de incendios en la red ferroviaria colaborando de forma activa y coordinada con todos los actores ferroviarios.

La actuación se aplica sobre toda la Red de Interés General y por lo tanto afecta a los más de 15.000 kilómetros de vías ferroviarias, tanto de ancho de tipo estándar, UCI, unos 3.140 kilómetros aproximadamente; ancho ibérico, más conocido como ancho convencional, algo más de 11.000 kilómetros; y al ancho métrico o de vía estrecha, unos 560 kilómetros.

Con el fin de garantizar el funcionamiento de los trenes en todo el país, el plan de Adif define las acciones preventivas y correctivas que llevar a cabo en cada momento, así como delimita las responsabilidades de cada uno de los actores que intervienen en la explotación ferroviaria, para prevenir que se produzca un posible fuego en las proximidades de la infraestructura, ya sea provocado por la propia actividad ferroviaria, como cuando el origen pueda ser ajeno al mismo

El Plan traza una serie de iniciativas preventivas, que actúan, en primer lugar, sobre la propia infraestructura, tanto en la especial vigilancia en los trabajos de mantenimiento con fuentes de ignición como refuerzo de labores de limpieza química y mecánica de la vegetación. Se vigila el paso de trenes por las estaciones para detectar cualquier anomalía en los convoyes.

También se actúa sobre el mantenimiento de los sistemas de detección de los posibles sobrecalentamientos de los ejes de los trenes, dado que el calentamiento de los ejes de rodadura es un riesgo a tener en cuenta durante este periodo.

Esta serie de actuaciones no sólo las lleva a cabo Adif, sino que las empresas ferroviarias, los operadores, tanto de pasajeros como de mercancías, deben cumplir también su parte en el protocolo preventivo. Éstas deben controlar los sistemas de freno de los trenes que operan, así como revisar los

En coordinación con la Agencia Estatal de Meteorología para saber la situación climatológica

equipos de aire acondicionado, los sistemas de combustión y calentamiento de los motores, sobre todo en el caso de las locomotoras que van propulsadas por diésel con sus tubos de escape.

También hay que contemplar la conexión que se tiene desde el centro de gestión de la red H24 que coordina todo el plan desde Madrid, con la Agencia Estatal de Meteorología para estar al tanto de la predicción de los fenómenos meteorológicos adversos proyectada sobre la Red Ferroviaria de Interés General cada cinco kilómetros.

FRANCISCO TOLEDO

Presidente de Puertos del Estado



“Estamos mejorando mes a mes, avanzando hacia tráficos de prepandemia

La situación del tráfico de mercancías en los 46 puertos de interés general del Estado va mejorando con una línea constante ascendente que hacen pensar en un cierre del año en cifras próximas a la prepandemia, aunque aún no como las alcanzadas en el 2019 que fueron de récord anual

Por Felipe Alonso. Fotos: eE

Los datos de cierre del mes de mayo, que han supuesto un importante avance en la recuperación del terreno en el tráfico portuario español, al alcanzar los 45,34 millones de toneladas y un aumento del 18,8% con respecto al mismo periodo del año 2019, apuntan hacia el “moderado optimismo” que destaca el presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo. Para quien el acumulado anual muestra ese camino de recuperación,

con la gestión de 220 millones de toneladas y un incremento del 3,2%.

Parece que los tráficos se van recuperando.

Sí. El pasado año cerramos con un descenso del 8,2% en nuestros tráficos, a nivel general, y pese a ello éramos optimistas de cara al futuro, ya que las primeras previsiones superaban una caída de más allá del 10%. Con ello hemos afrontado 2021 con buenas

sensaciones- Y según ha ido avanzando el año, mes a mes, estamos comprobando que el escenario actual nos muestra que vamos logrando acercarnos a datos próximos a los periodos de la prepandemia. En los cinco meses de este año se ha crecido por encima del 3,1%, con un movimiento de 220 millones de toneladas.

Eso en mercancías. Lo que parece que aún tardará tiempo en recuperarse es el movimiento de pasajeros.

No es lo mismo. La movilidad nos afectó el año pasado, y en este no se ha ido recuperando lo esperado. Además también ha incidido la no existencia de cruceros, aunque ya tienen permiso para iniciar sus operaciones desde el 7 de junio a nivel internacional. Y a ello se ha unido, por segundo año consecutivo, la no realización de la Operación Paso del Estrecho por la decisión de las autoridades marroquí, que suele suponer un movimiento de más de dos millones

por debajo de los que registran los países vecinos.

¿Que supone a nivel de pasajeros y económico?

En 2019, último año que se realizó la OPE, Protección Civil contabilizó 3,3 millones de pasajeros y 760.000 vehículos en los puertos españoles. Si hablamos de afectación directa, la repercusión se puede cuantificar en torno a los 10 millones de euros.

Ya que hablamos del país vecino, parece que el puerto Tanger Med se ha convertido en un peligroso competidor.

Se ha convertido en el primer puerto del Mediterráneo, ganando, por ejemplo, en el tráfico de TEUs a Valencia. Pero hay que considerar que se trata de un puerto de tránsito y que no es comparable con las gestiones de Valencia o Barcelona, por ejemplo, que tienen una importante carga de entrada y salida. Y

“El tráfico portuario ha crecido en el mes de mayo un 18.8%, y en el acumulado un 3,18%, hasta 220 millones de toneladas”



“La no Operación del Paso del Estrecho se puede cuantificar en su impacto directo en una repercusión de 10 millones de euros”



de viajeros. Con todo, habrá que esperar al 2022 para comenzar a ver algún síntoma de recuperación de tráficos. Hay que tener en cuenta que para nuestros puertos es un factor muy importante, porque tiene mucha incidencia sobre la economía -en los cinco primeros meses del año el tráfico de pasajeros ha caído un 33,82%.

¿Qué le parece la decisión de Marruecos de prohibir las conexiones desde España para la Operación Paso del Estrecho, (OPE) y sin embargo permitir las desde Francia e Italia, incluso desde Portugal?

Es muy respetable la decisión que ha tomado el Reino de Marruecos, pero no se corresponde con la realidad epidemiológica que estamos viviendo los diferentes países europeos. Los datos de la incidencia acumulada demuestran que la mayor parte de los territorios españoles están

tampoco ha impactado negativamente sobre Algeciras que es su principal competidor.

Pero hay navieras que han comenzado a abrir instalaciones importantes allí.

Hablaba de Algeciras como principal competidor. Y las navieras lo ven de otra forma. Por ejemplo, la danesa Maersk, la más importante del mundo en movimiento de mercancías en contenedores, tiene operaciones en las dos fachadas, en el Estrecho y en el resto de los puertos españoles. Y en el caso de Algeciras, con las conexiones ferroviarias que se están construyendo, se va a convertir en un puerto muy importante para llevar mercancías a Europa. Lo que Tanger Med no tiene. Debemos considerar que los puertos españoles tienen una conectividad envidiable. A mi juicio, Tanger Med nos puede servir para que mejoremos en competitividad y eficacia

Los puertos españoles están preparados para recibir 'monstruos' como el famoso Ever Given que encalló hace unos meses en Suez?

Sí. Estamos preparados y mejorando constantemente nuestras infraestructuras con inversiones cuantiosas y ambiciosas. Nos vamos adecuando a los retos futuros. Y tenga en cuenta que el Ever Given, con sus 400 metros de eslora y su posibilidad de transportar 20.000 TEUs, no es el barco más grande que navega actualmente. A finales de 2018 ya se contabilizaban 69 buques mayores.

Hablemos de cifras, de inversiones.

Hay trazado un plan a cuatro años, hasta 2024 que contemplan unas inversiones de 8.700 millones de euros, que serían aportados por la iniciativa pública, unos 4.500 millones; y por los privados, de 4.200 millones. Estas inversiones son una oportunidad para todos los puertos para que se modernicen, para que sean más competitivos y más

ción supuso ese año un ahorro para las empresas del orden de los 140 millones de euros. Y también se llevaron a cabo aplazamientos de cobros por un importe de 250 millones de euros. Esta rebaja fue selectiva, dado que el 89% del beneficio de Puertos corresponde a nueve autoridades, y el resto, hasta las 28, el 1%.

¿Para este año?

Se ha aplicado una reducción en 13 autoridades portuarias, con un ahorro de 32 millones de euros para las empresas. Y se va a mantener la reducción del 20% en tasas, pero en función de una serie de objetivos que siempre deben de estar comprometidos con la sostenibilidad.

Se habla mucho de la intermodalidad portuaria.

Es muy importante estar conectados con el ferrocarril. Hay que tener en cuenta que en Europa el 18% del transporte de mercan-

“La colaboración de la iniciativa pública y la privada es fundamental para el futuro de la competitividad de los puertos”

■
“El proyecto de innovación 4.0 ha superado en su primera convocatoria lo esperado, lanzamos la segunda”



rentables. Son inversiones importantes, porque son productivas para nuestra economía. Se están aplicando, sobre todo, en sistemas de innovación, digitalización y sostenibilidad energética. Para este ejercicio se ha aprobado en los Presupuestos Generales del Estado una partida de 1000 millones y se espera una inversión privada de 800 millones.

Durante la pandemia Puertos del Estado llevó a cabo una labor de solidaridad con las empresas portuarias rebajando las tasas y permitiendo que las diferentes Autoridades Portuarias permitiesen diferir el cobro de las prestaciones.

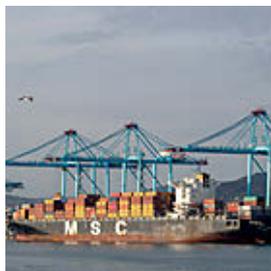
El año pasado se aprobó un decreto por el que se rebajan las tasas portuarias hasta en un 20%, y las del tráfico de pasajeros hasta en un 60%. Y se dio libertad a cada Autoridad Portuaria para aplicar esos descuentos de acuerdo con sus criterios. Esta reduc-

ción se hace por tren, mientras que en España es el 5%. Nos encontramos a la cola de Europa. Es estratégico que el ferrocarril tenga buenas conexiones con los puertos, tanto para recoger, como para entregar mercancías. En el año 2014 se creó el Fondo Financiero de Actividad Terrestre Portuaria con el fin de financiar desde las autoridades portuarias la mejora de las conexiones, contando con 874 millones de euros para inversiones.

Puertos apuesta por la tecnología a través de prestaciones del fondo 4.0.

El proyecto, cuya primera convocatoria se lanzó en 2020, quiere potenciar la innovación portuaria. Hemos recibido más de 500 proyectos y contamos con un fondo de 12 millones de euros. Ha sido tal el éxito que ya se ha convocado la segunda convocatoria en este ejercicio.

Puertos

Algeciras amplía la concesión de la terminal de APM hasta el 2032

La Autoridad Portuaria de Algeciras ha aprobado la ampliación del plazo concesional de APM Terminals en el muelle Juan Carlos I hasta el año 2032. La empresa, cuya concesión caducaba en 2024, había solicitado 8,4 años adicionales, plazo máximo de ampliación, y se comprometía a mejoras en la instalación. En concreto, la adquisición de 12 grúas RTG, la automatización de la puerta y la instalación de 500 conexiones para contenedores reefer, inversio-

nes que ya están ejecutadas. Asimismo, y con respecto al desplome de las importaciones de productos hortofrutícolas procedentes de Iberoamérica, por la "estricta interpretación y aplicación por parte de Sanidad Exterior de la norma que regula los recubrimientos". Desde Algeciras se pide la creación de un comité nacional de expertos que estudie cómo se opera y aplica la normativa de la UE en los principales puertos europeos"

Distribución

XPO Logistics realizará la entrega de productos voluminosos de Makro

XPO Logistics realizará la entrega de productos voluminosos del *marketplace* de Makro en España, tras haber cerrado un acuerdo con Metro Markets para la gestión de entregas de última milla de productos voluminosos en España vendidos a través del nuevo *marketplace* de su enseña Makro. Este *marketplace*, han explicado ambas compañías, se centra en todos los productos no alimentarios para el canal Horeca, pero también está abierto a otros negocios,

además de a particulares. En este sentido, XPO ha subrayado que entrega muebles, electrodomésticos, estufas, sombrillas y otros productos demasiado grandes para los servicios de entrega de paquetes. El servicio de última milla de XPO Logistics en España se apoya en su red capilar de 60 centros de transporte y una flota de más de 300 vehículos. La operativa incluye el ensamblaje e instalación opcional de los productos distribuidos.

Infraestructuras

Cifra récord del mercado inmologístico en Madrid en 2021

El comercio electrónico lleva a la inmologística a cifras récord de contratación en Madrid, que registra en los primeros meses del 2021, el mejor inicio de los últimos cinco años al alcanzar una contratación de 346.000 metros cuadrados entre enero y marzo, según un análisis elaborado por la consultora Savills Aguirre Newman. Este registro ha sido impulsado, principalmente, por el comercio electrónico y la necesidad de espacios para atender a la deman-

da generada por esta actividad. La consultora ha indicado que entre enero y marzo se han contabilizado un total de 22 operaciones, 12 más que en el mismo periodo de 2020. La cifra de contratación ha triplicado la del mismo trimestre de 2020, cuando se alcanzaron los 129.000 metros cuadrados. Tan solo el tercer trimestre de 2019, con más de 420.000 metros cuadrados, supera al volumen registrado entre enero y marzo de 2021.

Logística

DSV abre dos nuevos centros en Barcelona y Guadalajara

El operador danés DSV potencia su oferta en *ecommerce* con centros en Barcelona y el Corredor de Henares. Se trata de la apertura de instalaciones en Molins de Rei (Barcelona) con una superficie de 36.000 metros cuadrados, en el que invertirá 35 millones de euros; y en Cabanillas Park (Guadalajara), de 50.000 metros cuadrados y que ha contado con una inversión de 45 millones de euros. Las obras de construcción del primero están en proceso de fina-

lización y la compañía espera que empiece a operar en noviembre de este mismo año. En el caso del segundo, las obras acaban de comenzar y abrirá en el tercer trimestre de 2022. En total, invertirá 80 millones de euros en dos años, tanto en las propias plantas como en la tecnología robotizada con la que funcionarán. La tecnología se basa en la herramienta AutoStore, que permitirá automatizar las tareas de *picking* y *packing* de ambos almacenes.

El comercio 'online' alcanza los 51.600 millones en 2020

El volumen de facturación de comercio electrónico marca un nuevo récord al cierre del año 2020, con un crecimiento de un 5,8% a pesar de la pandemia

Felipe Alonso. Fotos: iStock



El año 2020 ha sido un periodo de tiempo muy irregular por la pandemia causada por el Covid-19 a todos los niveles, sin embargo, en lo que se refiere a las compras a través de las páginas webs, se ha vuelto a superar el récord que se había establecido hace un año con 48.826 millones de euros de facturación, al crecer un 5,8% y superar los 51.600 millones, de acuerdo con las cifras que trimestralmente publica la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

Evidentemente, la pandemia del Covid-19 ha impactado de forma muy desigual en las distintas ramas de actividad de las ventas *online*. Si bien la caída de la principal actividad, la referida al sector turístico ha sufrido un descenso del 57% con respecto al volumen registrado en 2019, sectores como los supermercados, el textil o, incluso, la compra de electrodomésticos han paliado esa caída a nivel general.

El primer trimestre del ejercicio 2020, prepandemia, se cerró con unas ventas de 12.200 millones de euros, y un incremento del 11,6%, pese a que ya en la segunda quincena del mes de marzo se comenzaba a sentir el inicio de la crisis sanitaria. Los dos siguientes trimestres fueron los que recibieron un mayor impacto, con volúmenes de facturación de 12.020 millones de euros (+0,2%); y de 12.800 millones (2,5%), respectivamente.

El cuarto trimestre es el que ha iniciado una mayor recuperación, gracias a las ventas por internet de días puntuales, como el *black friday* o las Navidades, sin olvidar que las restricciones de movilidad también ayudaron a que aumentase el consumo desde los propios domicilios. Entre octubre y diciembre, se han alcanzado 14.613 millones de euros de ingresos, un 9,3% más que en el mismo periodo del año pasado.

De acuerdo con los datos que ofrece la CNMC, los sectores con más actividad en este cuarto trimes-

Transporte y Movilidad

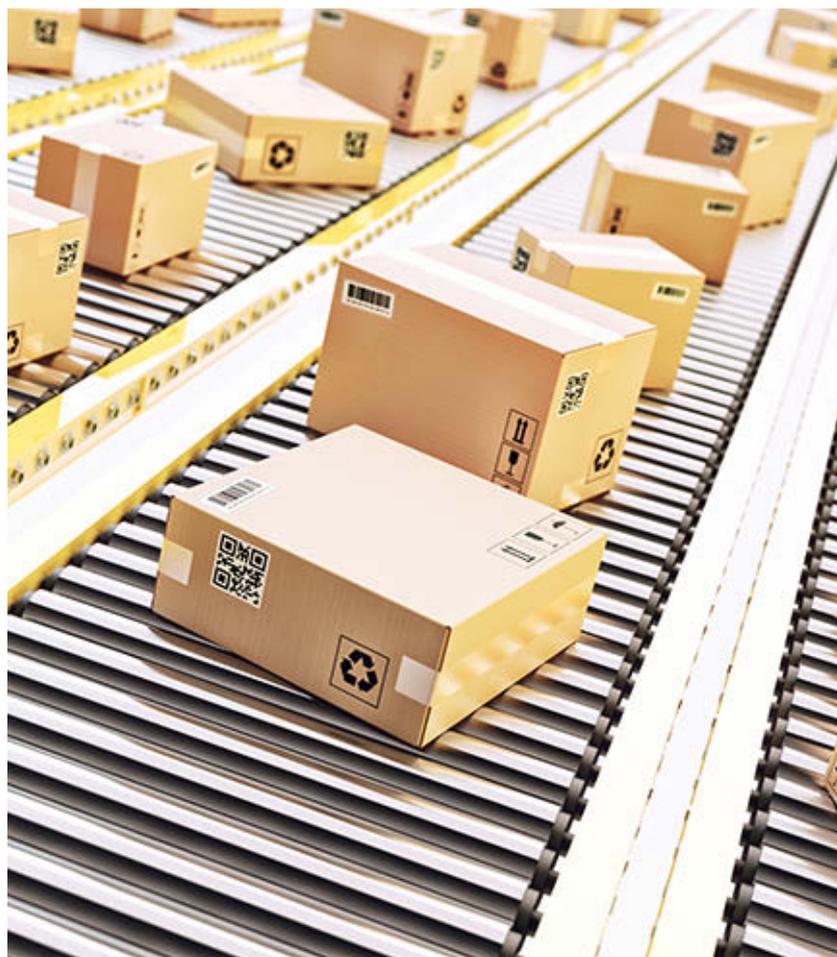
elEconomista.es

tre han sido el textil (prendas de vestir), con el 9,8% del total, 1.359 millones de euros; seguido por la suscripción a canales (lógico por las restricciones de movilidad), con un 5,1%, algo más de 745.000 euros; y, los juegos de azar y apuestas, el 4,9%, con 716.037 euros; los supermercados e hipermercados, se han situado en el cuarto mercado *online*, con el 3,8% de las ventas entre octubre y diciembre, lo que representa en volumen de facturación, 555.294 euros.

En lo que se refiere al sector turístico (agencias de viajes y operadores; transporte aéreo y terrestre; hoteles y alojamientos similares...) tan sólo se ha alcanzado el 2,3%, cuando en años anteriores era el principal motor del comercio *online*.

Si nos fijamos en el número de transacciones, en el cuarto trimestre de 2020 se han registrado 307 millones, un 26,9% más que en mismo periodo de 2019. En este caso son las operaciones desarrolladas por los juegos de azar y apuestas los que lideran el ranking de compra-ventas, con el 7,3% del total; seguidas por el textil, con el 7%. A lo largo del año han tenido lugar 1,03 millones de actuaciones.

En cuanto a la segmentación geográfica, las webs de comercio electrónico en España se han llevado el 39% de los ingresos en este trimestre, 5.699 millones de euros. De ellos el 30,7% (4.486 millones) son ventas dentro del país; y, el 8,3% restante desde el exterior con España (1.212 millones). El 61% se corresponde con compras con origen en el país hechas a páginas webs de comercio electrónico en el exterior.



70%

Han caído las ventas 'online' del sector turístico en el 2020 por efecto de la pandemia

El volumen de negocio de las transacciones con origen en España y dirigidas hacia el exterior ha sido, en este trimestre, de 8.909 millones de euros, un 30,1% más que en 2019.

Hay que destacar que el 64,8% de las compras desde España hacia el exterior se dirigen a la Unión Europea; el 32,1% al Reino Unido; el 1,1% a Estados Unidos; y, el resto, el 1,9% al resto de países.

Por su parte, las ventas desde webs españolas hacia el exterior se han situado en una facturación de 1.218 millones de euros, un 49,4% menos que en el cuarto trimestre del año anterior.

En este caso, el 59,2% de las compras desde el exterior proviene de la Unión Europea; el 9,6% del Reino Unido; el 5,7% de Estados Unidos; el 6,4% de América Latina; y el 19,1% restante del resto de los países.

El saldo neto exterior, es decir la diferencia entre lo que se compra desde el extranjero a sitios webs españoles y lo que se compra desde España al extranjero, arroja un déficit de 7.691 millones de euros.





Miguel Angel de la Torre

Head of Ocean & Global Projects Iberia de DB Schenker

Digitalización por tierra, mar y aire de la próxima generación de la logística

Es sabido por todos que la próxima generación de la logística y el transporte sigue una hoja de ruta claramente digital y 100% conectada al canal *online*. El contexto que nos ha tocado vivir en los últimos meses, enmarcado en la pandemia del coronavirus, ha provocado una aceleración de la digitalización que compañías globales como nosotros ya estaban liderando, y que atañe al transporte tanto por tierra como por mar y aire.

Hace unos años, desde DB Schenker apostamos por un servicio que digitalizaba nuestra oferta de logística terrestre, Connect4Land, observando que este canal era la respuesta a las demandas cambiantes de nuestros clientes y viendo necesario llevar esta propuesta también al servicio que ofrecemos en transporte marítimo y aéreo. En suma, el desembarco del servicio se tradujo en un verdadero éxito, y nos ayudó a comprender, mucho antes de que llegase el coronavirus para cambiar nuestras vidas, que la digitalización no era una opción para nuestra industria, sino más bien un paso necesario.

Pero, realmente, ¿por qué es importante la digitalización de la logística? Son muchos los motivos que nos han llevado a nuestro lanzamiento más reciente, Connect4Ocean, que, además de reforzar nuestra presencia digital en el ámbito del transporte marítimo, facilita esencialmente los procesos de tránsito bajo un enfoque *puerta a puerta* y a golpe de clic. Las empresas quieren mover sus mercancías con eficiencia, agilidad y rapidez. Y esto es, precisamente, lo que provee el canal *online*.

Actualmente, el comercio marítimo está capeando la crisis que nos ha dejado la pandemia, afrontando caídas de tráfico significativas en los últimos meses. Un estudio reciente realizado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) revela que el tráfico marítimo global de la UE se redujo en un 10,2% como consecuencia de la pandemia del Covid-19. Sin embargo, este tipo de transporte ha demostrado su capacidad de resistencia a lo largo del tiempo, manteniendo abiertas líneas de suministro vitales mientras el mundo se “derrumbaba”.

Otros eventos inesperados, como el reciente bloqueo del Canal de Suez y o la congestión que afrontamos ahora en el puerto de Yantian (China), también han



supuesto amenazas a la cadena de suministro que une nuestros océanos y han tensionado a los países, sus economías y sus relaciones de forma significativa. Este tipo de sucesos también puede obligarnos a modificar la forma en la que hacemos negocios, y cualquier herramienta facilitadora en este sentido es siempre bien recibida. Eso es, precisamente, Connect4Ocean: un elemento facilitador.

Y es que, dentro de ese contexto retador, para nosotros era fundamental generar espacios para la oferta y reserva de nuestros servicios que hiciesen la vida más fácil a nuestros clientes.

Todo ello, sin dejar de lado el aspecto fundamental de nuestra actividad, que es el valor de nuestros equipos, encargados de dar respuesta a todas las peticiones que recibimos de la forma más adecuada.

Herramientas como la nuestra garantizan una visibilidad integral a lo largo de toda la cadena de suministro y transparencia absoluta en cada uno de los envíos que se reservan. Con todo, el objetivo es proporcionar un canal para realizar *bookings* que sea 100% digital y muestre las tarifas de forma automática, clara e inmediata, dentro del paquete más conveniente para la persona que lo está solicitando, haciendo el proceso más intuitivo y sencillo para quienes confían en nosotros y formando parte de esa corriente tecnológica que revoluciona por momentos al sector logístico marítimo.



Los avances tecnológicos nos llevan, irremediablemente, hacia la automatización y la simplificación de procesos

Más de 50 países ya tienen operativo Conne4Ocean, que muestra combinaciones entre puertos de todo el mundo. Ese uso del *Big Data*, es decir, de la cantidad de información ingente de la que disponemos, es también una de sus características diferenciales más útiles, y otro motivo por el que la digitalización tiene un gran peso en este plano.

La plataforma está directamente conectada con Google Maps, y esto permite al consumidor hacer un seguimiento de su carga con total transparencia, llevando a cabo tanto exportaciones como importaciones e incluso reservas triangulares garantizando una entrega segura. Se trata, por tanto, de una sinergia de herramientas verdaderamente enriquecedora y que puede sentar las bases de un nuevo modelo.

En suma, los avances tecnológicos de esta y otras industrias nos llevan, irremediablemente, hacia la automatización y la simplificación de procesos. La innovación se traduce como un elemento más de competitividad entre las compañías, y esto no se escapa a la actividad portuaria. Por este motivo, ha sido básico para nosotros realizar una inyección de capital significativa a nuestro I+D, con el ánimo de mantener la operatividad de las cadenas de suministro a través de herramientas digitales.

Somos conscientes de que muchas otras empresas de nuestra industria reman en esa dirección, y esto es, a nuestro modo de ver, algo que celebrar.

En todo ello, por supuesto, existe un componente sostenible muy valorado y demandado por los clientes del sector y, para nosotros, impulsar con acciones el compromiso de proveer una logística más verde es fundamental. Muchas veces, la digitalización es igual a mayor sostenibilidad y menos emisiones, y este es un aspecto que no nos es ajeno a la hora de plantear desarrollos como Connect4Ocean o Connect4Land.

La clave es operar con un criterio integrador que tenga presentes las 3 D's de la Energía: Descarbonización, Digitalización y Descentralización. Con herramientas digitales como Conne4Ocean, respondemos a una necesidad de digitalización imperante, pero también a la importancia de que todo lo que hacemos se trate desde un punto de vista respetuoso con el entorno que nos rodea.



El tráfico por carretera el que más toneladas de mercancía mueve en España.

El tráfico internacional impulsa el crecimiento en el primer trimestre

El tráfico internacional de mercancías ha impulsado el crecimiento del transporte de mercancías por carretera en el primer trimestre del año, con un aumento del 11,07% con respecto al mismo periodo del año anterior, y un volumen de 22,24 millones de toneladas

Felipe Alonso. Fotos: iStock

El volumen de mercancías transportadas por carretera mantiene su línea de crecimiento en el primer trimestre del año, al alcanzar un volumen de 389,77 millones de toneladas, frente a los 373,26 millones del año anterior, que se traducen en un aumento del 4,42% con respecto al mismo periodo del 2020.

De acuerdo con la *Encuesta permanente del transporte de mercancías por carretera* que elabora trimestralmente el Ministerio de Transportes, Movi-

lidad y Agenda Urbana (Mitma), todos los tráficos presentan crecimientos en el volumen de toneladas transportadas. Ya sea a nivel interior, con los servicios intramunicipal; intermunicipal/intraregional, e interregional; o, internacional, caso de la importaciones y exportaciones, así como los servicios entre terceros.

Los movimientos de mercancías en el interior del país realizados por carretera han aumentado un 4,4% entre enero y marzo, con un total de 365,53



El transporte interior supone más del 80% del volumen total. iStock

millones de toneladas. Fueron 351,44 millones de toneladas.

En el caso del tráfico intramunicipal, el volumen alcanzó los 63,68 millones de toneladas, un 4,02% más que los 61,23 millones del primer trimestre de 2020. El servicio intermunicipal e intraregional, el que más mercancías mueve por el interior de España, se situó en 207,35 millones de toneladas con un crecimiento del 4,57%, frente a los 198,28 millones de 2020. Mientras que el interregional, movió 94,50 millones de toneladas, un aumento del 2,80%. Entre enero y marzo del año pasado el volumen fue de 91,92 millones de toneladas.

El tráfico internacional que es el que más ha crecido en estos tres primeros meses, un 11,07%, ha llegado a mover 24,24 millones de toneladas. Fueron 21,82 millones en el año anterior. Las importaciones aumentaron un 1,58%, hasta 8,70 millones de toneladas. En el 2020 se cerró el trimestre con 8,47 millones. Y las exportaciones lograron unos excelentes resultados con más de un 12,63% de subida, para 12,05 millones de toneladas. Unos 10,70 millones en 2020. En el caso del tráfico entre terceros en el servicio de transporte internacional, la encuesta del Mitma señala que se movió un volumen de 3,47 millones de toneladas, con un 36,45% de aumento, 2,54 millones en el primer trimestre del pasado año.

Respecto al número de toneladas transportadas por el servicio público, es decir el que realizan empresas

Tráfico de mercancías según desplazamiento

Datos en toneladas, en el primer trimestre

	TONELADAS TRANSPORTADAS	VARIACIÓN (%)
Desplazamiento interior		
Intramunicipal	63.684	4,02
Intermunicipal/intraregional	207.353	4,57
Interregional	94.501	2,80
TOTAL	365.538	4,42
Desplazamiento internacional		
Importación	8.704	1,58
Exportación	12.059	12,63
Tráfico entre terceros	3.477	36,45
TOTAL	24.241	11,07
TOTAL	389.779	4,42

Fuente: MITMA y elaboración propia.

elEconomista

a terceros, se han movido 336,52 millones de toneladas, un 3,09% más que los 326,44 millones del año anterior. En el tráfico del interior del país, el mayoritario, hay un aumento del 2,54%, con 312,65 millones de toneladas, frente a los 304,90 millones de 2020.

El internacional público se sitúa en los 23,87 millones de toneladas, un 10,87% más que el año anterior, cuando se movieron 21,53 millones.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es

El servicio privado, el que realiza una empresa para sí misma, ha movido un total de 53,25 millones de toneladas, lo que supone un aumento del 13,71%, frente a los 46,82 millones del mismo periodo del año anterior. En el caso del tráfico de interior, el volumen gestionado fue de 52,88 millones de toneladas, un 13,64% más. En el 2020 este servicio alcanzó los 46,53 millones. En lo que respecta al internacional, fueron 369.000 toneladas, con un 25,98% de aumento.

Los minerales brutos o manufacturados y los materiales de construcción continúan en primer lugar, como mercancías transportadas en el trimestre, con algo más de 138 millones de toneladas, y un incremento del 14,7% con respecto al año anterior.

A continuación, se sitúa el transporte de maquinaria, vehículos, objetos manufacturados y transacciones especiales, con 82,29 millones de toneladas y un 10,3% más. Y en tercer lugar, como viene siendo tradicional en los datos que aporta el Mitma, se encuentran los productos alimenticios y forrajes, con 67,2 millones de toneladas, pero con una caída del 3%.

Los que más han descendido entre enero y marzo, son los productos agrícolas y animales vivos,

Todos los tráficos de mercancías por carretera incrementan su volumen hasta marzo

un 13,16%, con 36,91 millones de toneladas. También cae el transporte de productos petrolíferos, un 9,9%, y 13,94 millones de toneladas.

Por lo que respecta a las Comunidades Autónomas, Catalunya sigue siendo la que más volumen de mercancías mueve, 72,8 millones de toneladas, a pesar de haber sufrido un pequeño descenso del 0,9% en este trimestre. Andalucía, con 67,8 millones (+10,3%) y la Comunidad Valenciana, más de 67 millones (+4%), la siguen.

La Comunidad de Madrid, ha movido 38,5 millones de toneladas (+8,7%); Castilla y León, 33,1 millones (+7,2%); y Castilla-La Mancha, 30,2 millones (-11,1%). Entre los principales descensos, además de este último, están Navarra, 11,7 millones (-9,9%); y Galicia 26,6 millones (-8,9%).

La Encuesta permanente del transporte de mercancías por carretera, ofrece la evolución del precio medio por kilómetro, que en el primer trimestre de este año se ha estabilizado y ofrece un índice similar al del mismo periodo del 2020, que se ha situado en 145,2

Mercancía transportada por carretera

Datos I Trimestre 2021 por Comunidades Autónoma (millones de toneladas)

CCAA	INTRARREGIONAL/ INTERREGIONAL	INTERNACIONAL	TOTAL	VARIACIÓN (%)
Andalucía	49/16,5	2,2	67,8	↑ 10,3
Aragón	11,1/14,6	1,2	26,9	↑ 2,2
Asturias	7,0/4,4	0,1	11,6	↓ -2,6
Baleares	5,7/1,2	-	7,0	↑ 3,8
Canarias	11,1	-	11,1	↑ 28,3
Cantabria	4,1/4,2	0,1	8,4	↑ 6,0
Castilla y León	14,3/17,6	1,3	33,1	↑ 7,2
Castilla La Mancha	9,3/19,8	0,9	30,2	↓ -11,1
Cataluña	49,4/18,4	4,9	72,8	↓ -0,9
C. Valenciana	38,8/25,4	2,7	67,1	↑ 4,0
Extremadura	3,9/5,1	0,3	9,5	↓ -6,0
Galicia	18 7	1,5	26,6	↓ -8,9
Madrid	17,2/20,3	0,9	38,5	↑ 8,7
Murcia	15,1/11,2	0,9	27,3	↑ 38,7
Navarra	3,7/6,9	0,9	11,7	↓ -9,9
País Vasco	10,9/12	1,8	24,8	↑ 5,7
La Rioja	1,6/3,7	0,1	5,5	↑ 7,7
Ceuta/Melilla	0,06/ 0,03	-	0,1	↓ -31,8

Fuente: MITMA y elaboración propia.

elEconomista

puntos, fue de 145,6 en el primer trimestre del año anterior, con una caída del 0,2%.

Desglosado este índice en función de la distancia kilométrica que recorrer por el transporte, se indica que para movimientos hasta 50 kilómetros, esta referencia se ha situado en 147,3 puntos, lo que frente a los 143,1 del 2020, supone un aumento del 2,9%.

389,77

Millones de toneladas ha movido el transporte de mercancías por carretera en el primer trimestre

De 50 a 100 kilómetros, se apunta a un índice de precios de 143 puntos referenciales (+3,1%). Que para la media distancia, de 100 a 200 kilómetros, marca 132 puntos (-2,37%); y entre 200 y 300 kilómetros, es de 144,3 puntos (-1,57%).

En el caso de los desplazamientos de larga distancia, es decir, aquellos que superan los 300 kilómetros, el índice del precio medio por kilómetro, ha alcanzado los 149,2 puntos, que frente a los 148,2 del 2020, supone un incremento del 0,67%.



Felipe Alonso
El Caminante

Un verano complicado, más de lo esperado

La verdad es que la situación del Covid-19 es imprevisible. Cuando parecía que la vacunación, que se está llevando a un ritmo casi frenético, incluso con su aplicación por la noche en algunos centros hospitalarios, había llegado la solución, renace una nueva cepa, "Delta", y una nueva oleada de contagios que puede hacer peligrar lo que se esperaba fuera o fuese un verano de retorno a una normalidad dentro de la anormalidad que vivimos desde marzo del año pasado.

Hay alarma en España por el aumento de contagios, y no vale que desde el Gobierno se diga que hay menos muertes, menos hospitalizaciones y que esos contagios son menos graves que antes. El problema de raíz es que con el aumento de infectados hemos entrado dentro de la luz ámbar del semáforo europeo de la pandemia. ¿qué quiere decir eso? Pues algo muy sencillo, que hay varios países, caso de Alemania, Bélgica, Portugal o Gran Bretaña, que comienzan a pensar si se puede viajar a algún lugar español, ya sea peninsular o insular. De hecho, en alguno de estos países las autoridades recomiendan que se tome con precaución la posibilidad de hacer un viaje a nuestro país.

Esa luz ámbar ataca directamente a la confianza y esperanza que tenían, por ejemplo, las compañías aéreas, en volver a levantar el vuelo, aunque fuese un vuelo corto en estos meses. Tanto para transportar españoles hacia destinos internacionales, como, y parece que eso es lo único que importa a este gobierno, desde más allá de nuestras fronteras hacia los destinos turísticos del país.

Las autoridades del sector turístico valoran la llegada de hasta 40 millones de turistas internacionales en este periodo. Y las aerolíneas en alcanzar un volumen de tráficos del orden del 70%.

La nueva oleada puede dar al traste con estas esperanzas, pues ya hay comunidades que piden una nueva limitación de la movilidad. Habrá que esperar. Pero lo dicho, este verano se presenta complicado.

EL PERSONAJE



Maurici Lucena
Presidente de Aena

Aena, el ente gestor aeroportuario español se prepara para un verano de gran importancia para el tráfico aéreo en el país. De hecho en la primera salida y entrada del verano, primeros cuatro días de julio, se han operado en los aeropuertos españoles de su red, un total de 17.200 vuelos, y las compañías han anunciado que quieren mantener un 70% de sus tráficos tradicionales con la reapertura de algunas rutas cerradas durante la pandemia, y el lanzamiento de nuevos trayectos tanto nacionales como internacionales.

LA CIFRA

98.765

vuelos

Son los que ha gestionado ENAIRE, gestor nacional de la navegación aérea, durante el mes de junio, lo que supone una caída de un 52% con respecto al mismo periodo del 2019. Si se compara con la llevada a cabo en junio del año pasado, supone un incremento del 367,2%. Los vuelos nacionales cayeron en junio el 24,8% (29.111); mientras que los internacionales lo hicieron un 60,5% (49.285); y, los sobrevuelos, los que no tienen origen ni destino en España, cayeron un 51,5%, al llegar a las 20.639 operaciones realizadas por ENAIRE.

EL RETUITEO

Renfe-SNCF.Es@renfe.es

[@Renfe_SNCF_Es](https://twitter.com/Renfe_SNCF_Es)

Te invitamos a descubrir la nueva oferta de Alta Velocidad de la mano de Renfe y SNCF. ¡Súbete al tren!

Renfe ha diseñado para este verano una serie de nuevas tarifas para atraer más viajeros a la alta velocidad, cuando se está dentro del Año Europeo del Ferrocarril evento lanzado por la Unión Europea.

Bilbobus, Repsol y Alsa prueban buses con combustible de emisión cero

Todos los medios de transporte están buscando alcanzar el logro de emplear para su movilidad combustibles que causen el menos daño climático posible y llegar a una emisión cero.

Felipe Alonso. Foto: eE

La movilidad urbana de superficie, la que realizan los autobuses por las diferentes calles de las ciudades y su emisión de partículas contaminantes, es una preocupación constante para las diferentes empresas que llevan a cabo estos servicios. A los vehículos que ya se mueven de forma eléctrica, híbrida o a través de gas licuado, se une otro proyecto que quiere alcanzar una propulsión con combustible "cero de emisiones netas".

Las instituciones comunitarias ya han marcado una hoja de ruta a través de una nueva directiva que plantea un mínimo del 14% en energía renovable en el transporte en el año 2030. Además, la legislación española establece en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) un objetivo más exigente, del 28% de energía renovable en el transporte para el año 2030.

En este nuevo proyecto se han dado cita tres importantes empresas que tienen que ver con la movilidad y con la investigación sobre energías alternativas no contaminantes. Bilbobus, Alsa y Repsol, han unido sus esfuerzos en ese intento de que en el horizonte 2050 se alcance una emisión cero.

La prueba se va a llevar a cabo empleando un biocombustible avanzado, denominado HVO, 100% renovable que cumple con todas las certificaciones de sostenibilidad que exige la Directiva de Energía Renovable de la Unión Europea.

La Agencia Internacional de la Energía considera que los biocombustibles serán una palanca clave en la paulatina descarbonización del transporte, principalmente a partir de 2030 en sectores en los que la electrificación presenta dificultades.

El HVO, combustible a base de aceite vegetal hidrotreatado, está considerado como un medio energético de emisiones cero netas. Su uso, de prueba, en la flota de vehículos de la empresa Bilbobús, operada por Alsa, va a permitir a éstos moverse sin necesidad de llevar a cabo cualquier tipo de modificación en sus motores.



Autobús de Bilbobús con HVO recorriendo Bilbao.

12 autobuses de la flota de Bilbobus circularán durante los próximos cuatro meses por diferentes calles de Bilbao, utilizando ese biocombustible. Durante la prueba se irán analizando las emisiones que se vayan produciendo, equiparándose al vehículo eléctrico.

El proyecto supondrá una reducción aproximada de 300 toneladas de CO₂

El proyecto cuenta, además de Bilbobus y Alsa, con la participación del Repsol Technology Lab, centro de investigación, desde dónde se suministrará el combustible, y donde se han realizado las pruebas necesarias que permiten garantizar la eficacia y sostenibilidad del desarrollo de la prueba.

DISFRUTE DE LAS REVISTAS DIGITALES

de elEconomista.es

Digital 4.0 | Factoría & Tecnología
elEconomista.es

Franquicias | Pymes y Emprendedores
elEconomista.es

Comunitat **Valenciana**
elEconomista.es

País Vasco
elEconomista.es

Andalucía
elEconomista.es

Transporte
elEconomista.es

Seguros
elEconomista.es

Inversión a fondo
elEconomista.es

Pensiones
elEconomista.es

Turismo
elEconomista.es

Alimentación y Gran Consumo
elEconomista.es

Buen Gobierno | Iuris&lex y RSC
elEconomista.es

Agua y Medio Ambiente
elEconomista.es

Capital Privado
elEconomista.es

Energía
elEconomista.es

Catalunya
elEconomista.es

Inmobiliaria
elEconomista.es

Agro
elEconomista.es

Sanidad
elEconomista.es


Disponibles en todos
los dispositivos
electrónicos

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





EP

Raquel Sánchez, nueva ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

La nueva ministra de Transportes, Raquel Sánchez, se ha comprometido a ser punta de lanza de las transformaciones de los fondos europeos, a abanderar el desarrollo sostenible y a construir democracia con el derecho a la vivienda, tras recibir la cartera de manos de su predecesor, José Luis Ábalos.