

Contenido

- Editorial
- Noticias y cifras del sector
- Gráfico y proyecto del trimestre

EDITORIAL

Parece que últimamente todo gira alrededor de la tecnología. Afortunadamente, no solamente de las “nuevas tecnologías”. Un campo en el que se dan novedades frecuentes es el de la energía para sustituir a los tradicionales derivados del petróleo. Las noticias relativas a la tracción eléctrica son, sin duda, las más abundantes y, esta vez, le toca el turno a los autobuses interurbanos de la mano de FlixBus. Las limitaciones de autonomía hacen que el campo natural de aplicación de los vehículos eléctricos sea el ámbito urbano, pero la combinación de fabricante chino y operador *outsider* abre la puerta a que se delimite un nuevo escenario. Teóricamente la operación puede ser más barata usando tracción eléctrica, pero habrá que ver si los costes de una tecnología poco probada no terminan por ser inasumibles para una compañía cuya estrategia no es tanto la diferenciación como los precios bajos.

Aparentemente menos ambicioso es el uso de gas natural en la tracción ferroviaria. Incluso puede parecer sorprendente que se busque el empleo del gas natural en el modo de transporte pionero en utilizar la electricidad. Pero sin las grandes demandas que hacen económicamente viable las enormes inversiones en electrificación de las líneas, el uso del gas puede ser una respuesta muy pragmática. Aunque quizá debería reflexionarse sobre si la introducción de una nueva energía más limpia es realmente la solución para estas líneas ferroviarias de tan baja demanda que ni siquiera justifican una electrificación.

Más próximo a las “nuevas tecnologías” se encuentra el “*platooning*”, que pretende reproducir sobre el asfalto lo que los ferrocarriles llevan haciendo sobre vías casi dos siglos. Como un paso previo a la conducción plenamente autónoma, el *platooning* presenta enormes ventajas en múltiples aspectos, desde los costes hasta la seguridad. Y es, precisamente, el ahorro de costes, más que el *glamour* tecnológico, lo que hace que sus expectativas sean muy esperanzadoras. Es muy significativo el interés que ha mostrado una empresa como Acotral, de las más exitosas últimamente.

Tecnología, competencia e intervención. Trilogía recurrente

Y, como es inevitable, hay que mencionar nuevos avances en *Maas*, desafortunado acrónimo formado con las iniciales de *Mobility as a Service*, que pretende transmitir una nueva filosofía que, se supone, va a significar un cambio de paradigma en el que la propiedad del automóvil quedará sustituida por el empleo del medio más adecuado en cada momento gracias a tecnologías inteligentes. Así las sillas de ruedas podrán encontrar las rutas más cómodas, los peatones los itinerarios más amables, los conductores el vehículo limpio que mejor servicio le presta. Los estudios demuestran que los resultados pueden ser espectaculares. Aunque habrá que ver si todo ello es compatible con el mantenimiento del transporte público de calidad como lo conocemos ahora o si el desvío de demanda hacia coches cada vez más inteligentes no significara un crecimiento desbocado de la congestión urbana.

Cambiando de tema, no puede dejarse de mencionar que, una vez más, la UE ha obligado a España a rectificar extrañas normas escasamente conocidas. Es obvio que cualquier persona puede tener un bar, sin que nadie le obligue a abrir al menos tres. O que cualquier abogado puede tener un bufete unipersonal, sin que sea preciso que abra tres. Pero hasta ahora para ser camionero hacía falta tener tres camiones por lo menos. Curiosa barrera de entrada, desconocida en el resto de Europa y ya curiosa anécdota del pasado.

Finalmente, una reflexión que contrapesa la anterior sobre la intervención gubernamental en los mercados. Independientemente de muchos otros razonamientos, actualmente no es infrecuente que los grandes centros de atracción, ya sean destinos turísticos o áreas metropolitanas, precisen restricciones en el número de vehículos que a ellos acceden. Las brutales externalidades negativas del coche hacen inevitables medidas que van contra el modelo de crecimiento infinito y que son el freno necesario a la acelerada destrucción del planeta... y el caso del turismo, a la dolorosa muerte de la gallina de los huevos de oro.

Puerto Algeciras [SIC] supera los **100 millones** de toneladas en 2017.

(04/01/2018, *Logística y transporte*)

Europa solo fabricará un **5%** de los coches en 2030.

(07/01/2018, *El diario Vasco*)

La inversión inmologística en España crece un **25%** en 2017.

(10/01/2018, *El Vigía*)

Bidegi registra el impago del **10%** de los **32.000** tránsitos de camiones que circulan por la N-I.

(30/01/2018, *Noticias de Gipuzkoa*)

Fomento y Renfe lanzan Eva, el Ave inteligente y un **25%** más barato que funcionará en 2019.

(08/02/2018, *Esmartcity*)

El **50,5%** [de encuestados] quiere ir a **140km/h** en autopista.

(18/02/2018, *La Razón*)

EL PRIMER TREN DE TRACCIÓN A GAS

Renfe, Gas Natural y Enagás inician las primeras pruebas de tracción ferroviaria con GNL del mundo

Analizará las potenciales ventajas ambientales y económicas del gas natural en el transporte ferroviario por líneas no electrificadas. Las pruebas con motor GNL están programadas en un tren autopropulsado del parque diésel de Feve (2600) en un tramo de unos 20 kilómetros entre la estación de Trubia y la de Baiña con extensión a Figaredo, en Asturias. Para ello, se ha sustituido el motor diésel de una de las dos unidades automotoras pareadas por otro que consume gas y se almacenará el GNL junto con los elementos auxiliares necesarios. (08/01/2018, *El Vigía*).

El primer tren propulsado con gas empieza a rodar en Asturias

El objetivo es tratar de reducir las emisiones de óxido de nitrógeno, óxido de azufre, monóxido de carbono y partículas, además de disminuir la contaminación acústica. (...). En España, actualmente está electrificada el 68% de la red ferroviaria, un 18% más que en 1990, lo que supone que en el 32% del sistema está propulsado por locomotoras diésel. (12/01/2018, *El Diario*).

Renfe conducts railway traction test with liquefied natural gas

The objective of the project, led by Renfe together with Gas Natural Fenosa and Enagás and in collaboration with Bureau Veritas, is to verify the viability of an alternative solution to the traffic currently being developed with diesel traction. The project is part of the decarbonisation and energy efficiency plan in which Renfe and Adif are working and the strategy to promote the Vehicle with Alternative Energies in Spain 2014-2020. (07/02/2018, *Spanish railways new*).

SE ELIMINA LA EXIGENCIA DE FLOTA MÍNIMA

” la exigencia de una flota mínima para obtener la autorización de transporte. Esta sentencia obliga al Ministerio de Fomento a modificar las condiciones hasta ahora exigidas para la obtención de las autorizaciones de transporte, tanto de mercancías como de viajeros en autobús, para suprimir dicha exigencia. (12/02/2018, *Logística Profesional*).

La supresión de requisitos de acceso dispara las solicitudes para ser transportista

Una vez se apruebe la nueva regulación de acceso al sector, el único requisito necesario para ejercer como transportista será disponer de un título de bachiller o de FP de grado medio, según el proyecto avanzado por la dirección general de transporte terrestre al Comité Nacional del Transporte. Según ha podido constatar Fenadismar a través de sus centros de formación, se ha duplicado respecto a años anteriores el número de personas que se han inscrito en las últimas semanas en el curso preparatorio para la obtención del título de competencia profesional para el ejercicio de la actividad como transportista. (13/03/2018, *El Vigía*).

Fomento acata la sentencia del TJUE, contraria a la exigencia de una flota mínima para obtener la autorización de transporte

El Ministerio de Fomento acatará la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en la que declara contraria a la reglamentación comunitaria la exigencia de una flota mínima para obtener la autorización de transporte. Esa sentencia obliga al Ministerio de Fomento a modificar las condiciones hasta ahora exigidas para la obtención de las autorizaciones de transporte, tanto de mercancías como de viajeros en autobús, suprimiendo dicha exigencia. (12/02/2018, *Confibus*).

LÍMITE DE VEHÍCULOS EN CENTROS TURÍSTICOS

Formentera limitará la entrada de vehículos en verano de 2019

La saturación turística que en los últimos veranos ha reinado en determinados enclaves de las Islas Baleares han llevado a las autoridades a estudiar medidas para minimizar el impacto en las zonas más frágiles. El Gobierno balear ha presentado un anteproyecto de ley que permitirá al gobierno insular de Formentera limitar la entrada y circulación de vehículos, así como establecer un número máximo para los coches y motos de alquiler. (07/02/2018, *El País*).

Formentera no solo limita la entrada de coches a la isla, también la de motocicletas

La novedad es que no solo se limitará la entrada de turistas a Formentera, sino también la de motocicletas. De esta manera, tanto turistas como residentes en el resto de Balears [SIC], tendrán que pedir una autorización al Consell de Formentera si quieren llegar con su vehículo en el ferry a la pitiusa menor. (...). Además, para poder conseguir la tarjeta que te permita entrar con tu vehículo, habrá que especificar el número de días que se va a estar en la isla y el alojamiento elegido para la estancia. A partir de ahí, el Consell informará al usuario si el cupo de vehículos está lleno o, si, por el contrario, se le permite el acceso. (21/02/2018, *Periódico de Ibiza*).

Rechazan limitar la entrada de vehículos en Mallorca

El pleno del Consell de Mallorca rechazó también la regulación de la movilidad en toda la isla, similar a la de Formentera, en la que se limita la entrada de vehículos, especialmente de alquiler para evitar la saturación de Mallorca durante el verano. (10/03/2018, *Diario de Mallorca*).

PLATOONING EN ESPAÑA

Acotral prueba el sistema de transporte en platooning

En las pruebas piloto realizadas “se dispusieron dos trenes de carretera, formados por tres conjuntos cada uno, todos con tractoras Scania R450. Un tren efectuó el recorrido de ida y vuelta entre Ribarroja de Turia (Valencia) y Getafe (Madrid) y el otro, el trayecto Valladolid-Getafe”, se explica. “La tecnología de las tractoras de Scania regula automáticamente la distancia entre los camiones y la conducción en *platooning* optimiza al máximo el aprovechamiento de esos sistemas de seguridad, al conseguir que los camiones circulen a la misma velocidad siempre y con distancias de seguridad suficientes”. (07/03/2018, Alimarket Logística).

Acotral y Scania ensayan el primer platooning en España con transporte real

El operador de transporte nacional e internacional Acotral ha puesto en marcha esta semana dos trenes de carretera con convoyes de tractoras del fabricante de camiones Scania en las rutas Ribarroja-Getafe y Valladolid-Getafe. Ambas compañías llevan meses colaborando para implementar en las carreteras españolas este sistema de transporte (...). Las actividades de investigación y desarrollo se concentran en Suecia, mientras que la producción tiene lugar en Europa y Sudamérica, con centros de intercambio global tanto de componentes como de vehículos completos. (09/03/2018, Manutención y Almacenaje).

Acotral y Scania ponen a prueba el platooning en España

Tanto Acotral como Scania tienen previsto que los vehículos circulen bajo esta modalidad hasta finales de abril, momento en el cual analizarán los datos registrados, lo que permitirá a ambas compañías evaluar los resultados para valorar el posible traslado de esta modalidad a distintos escenarios y nuevas rutas. El *platooning* también introduce mejoras en cuanto a sostenibilidad, ya que ayuda a reducir las emisiones y el consumo de combustible (...). (07/03/2018, Transporte Profesional).

AUTOBUSES 100% ELÉCTRICOS PARA RECORRIDOS INTERURBANOS

Inauguran en Francia primera línea [interurbana] de autobuses 100% eléctricos

Según informa “Le Parisien”, cada vehículo transportará a unas 60 personas desde París a Amiens (norte del país). El autobús tiene una autonomía de 170 kilómetros y ha sido diseñado por el fabricante chino Yutong. El precio promedio del billete será de alrededor de 12 euros por trayecto. Aunque un autobús eléctrico cuesta un 30% más que uno de gasolina o diésel (alrededor de 400.000 euros), los expertos consideran que el coste de la energía, de las piezas y el mantenimiento es mucho menor. (13/03/2018, Tourinews).

La primera línea de larga distancia de autobuses eléctricos operará desde abril en Francia

A partir del próximo mes de abril comenzará a operar la primera línea de autobuses eléctricos de larga distancia que unirá París con la ciudad de Amiens (Francia). Está previsto que en verano inicie su ruta otra línea de autobuses cero emisiones que cubra la ruta entre Hesse y Baden-Württemberg, Alemania. El servicio con este tipo de autobuses lo prestará la compañía FlixBus, que está haciendo una fuerte apuesta por la movilidad eléctrica con vehículos equipados con tecnología que no emite sustancias contaminantes como CO₂ o NO_x. (22/03/2018, Esmart City).

La primera línea eléctrica en autobuses del mundo estará en Francia

Patrick Mignucci, director de Dominique, ha afirmado que en la actualidad tanto fabricantes franceses como europeos están más centrados en la fabricación de los autobuses urbanos y aunque tienen la capacidad técnica, el mercado aún no es lo suficientemente atractivo para dar ese paso. (12/03/2018 Diario de Transporte).

NUEVAS APLICACIONES MAAS

MaaS would help 33% of Londoners be less dependent on their cars

The research found that more than one in three regular car users would substitute car usage for public transport available via MaaS while 13% predicted no change. A third said MaaS would increase the amount they walk or cycle while 11% would increase their travel by taxi (...). (17/01/2018, ITS International).

Google Maps añade rutas accesibles en silla de ruedas

Google Maps ha introducido rutas “accesibles en silla de ruedas” pensando especialmente en las personas con movilidad reducida. Esta novedad anti-barreras está disponible únicamente en los mapas de Londres, Nueva York, Tokyo, Ciudad de México, Boston y Sidney; pero el objetivo de la compañía es extender poco a poco esta opción al resto de ciudades mediante sus propias capturas y, sobre todo, la colaboración de agencias de los transportes locales. (16/03/2018, El Periódico).

La EMT desarrolla la App MaaS Madrid con información y rutas de transporte público y compartido en la ciudad

MaaS Madrid es el nombre que estará en los teléfonos inteligentes de quienes recorren la ciudad en transporte público. Es la aplicación que está desarrollando la Empresa Municipal de Transportes para ofrecer información combinada del transporte público con los nuevos servicios como las bicicletas públicas y las ofertas de motos y coches compartidos (...). (20/03/2018, EsmartCity).

Balears supera por primera vez **el millón** de vehículos, de los que casi el **40 %** son diésel.

(26/02/2018, Periódico de Ibiza)

El mercado logístico europeo invierte **40.000 millones** de euros en 2017.

(27/02/2018, Logística Profesional)

El transporte pesado español mueve un **10%** más de mercancías en 2017.

(28/02/2018, El Vigía)

La CNMC multa a **diez** empresas de paquetería con **68 millones** de euros por repartirse el mercado.

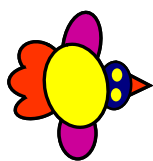
(14/03/2018, TodoTransporte)

Aena apuesta por el ladrillo y construirá más de **2.000** hectáreas en torno a sus aeropuertos.

(19/03/2018, Invertia)

Renfe Mercancías mejora sus resultados en 2017. Transportó **19,6 millones** de toneladas, un **7,3%** más que en 2016.

(28/03/2018, Logística Profesional)



**TOOL
ALFA**

Labastida 13
28034 Madrid

España

Tel: (+34) 913 580 000



JMD Regent Square
Mehrauli Gurgaon Road
Gurgaon - 122002. Haryana

India

Tel: (+91) 124 471 2005



Lucrecia Valdés 370
Barrio Yungay
Santiago de Chile
Chile

Tel: (+56) 2 681 74 16



www.tool-alfa.com

transportool@tool-alfa.com

Coordinación:

Oscar Martínez.

Comité de redacción:

Oscar Martínez, José Manuel
García, Pedro Barea

Edición:

Blanca Gavilán

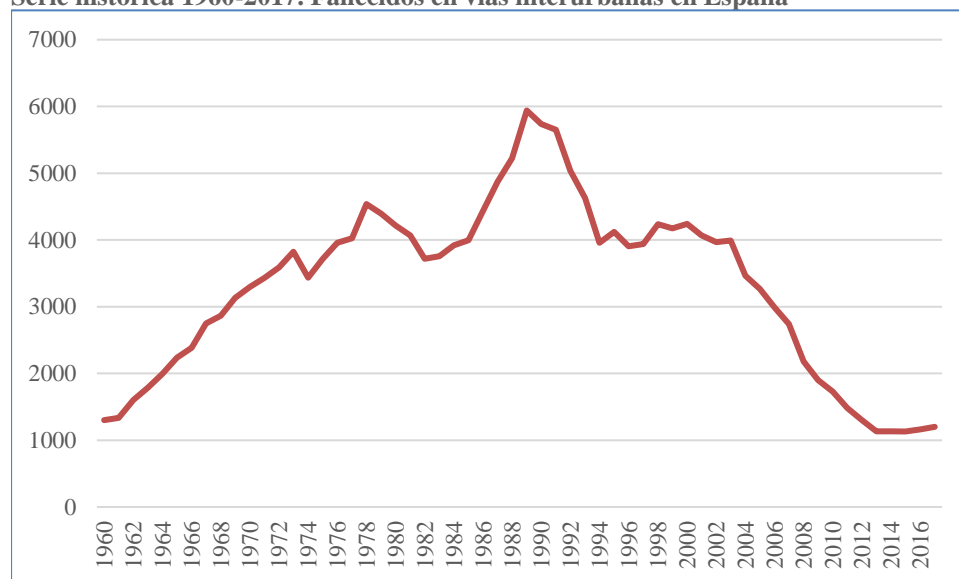
Las noticias seleccionadas o
su redacción no reflejan
necesariamente la opinión de
este Boletín.

¿POR QUÉ NO SIGUE BAJANDO LA CIFRA DE FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO EN ESPAÑA?

Las últimas cifras fallecidos en vías interurbanas de la DGT correspondientes a 2017 confirman la resistencia a continuar la macro-tendencia general de mejora de la Seguridad Vial que comenzó en 1989. Los 1.200 fallecidos en 2017 suponen un incremento del 3% respecto a las cifras de 2016 y de cerca del 6% respecto al mínimo que se alcanzó en 2013.

Se necesita un nuevo acicate o cambio estructural para entrar de nuevo en una fase efectiva de mejora ¿Qué opciones hay tras el carné por puntos implantado en 2006 o la mejora del estado de las infraestructuras? ¿Tendrá algo que ver el incremento de la edad media del parque de vehículos desde los 8 años de 2007 a los más de 12 en la actualidad? ¿Podrá el equipamiento tecnológico y de seguridad en los nuevos vehículos ser realmente efectivo en la reducción de accidentes y de su gravedad?

Serie histórica 1960-2017. Fallecidos en vías interurbanas en España



Fuente: Revista Tráfico y Seguridad Vial. DGT

TOOL ALFA REDACTA EL “ESTUDIO DE CARACTERIZACIÓN Y USO DE LOS APARCAMIENTOS DE INTERCAMBIO MODAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID”

Como el transporte público es la solución ideal para la movilidad donde la concentración de demanda es elevada y, por el contrario, como el vehículo privado proporciona la mejor accesibilidad allí donde la demanda es escasa, la solución óptima para muchos desplazamientos metropolitanos pasa por el uso coordinado de ambos sistemas, realizando el intercambio en aparcamientos ubicados junto a terminales de transporte colectivo.

Tras la correspondiente licitación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, TOOL ALFA ha redactado un estudio en el que, gracias a la realización de más de 9000 entrevistas en casi un centenar de estaciones de ferrocarril y metro a personas que accedían en su coche, completadas con mediciones exhaustivas de los vehículos que llegaban y salían de los correspondientes aparcamientos, se ha desvelado la enorme complejidad de los habitualmente denominados “aparcamientos disuasorios”. Además de las previsible pautas radiales en las que los usuarios acceden a la estación más próxima a su domicilio, que obviamente son una gran fracción del total, se han apreciado numerosos comportamientos en los que los usuarios realizan la mayor parte del recorrido en coche para acceder a estaciones próximas a su destino, otros en los que núcleos muy alejados de grandes corredores son grandes generadores de viajes por las deficiencias del autobús, otros más en los que lo usuarios espontáneamente emplean zonas próximas a las estaciones sin que haya un aparcamiento formal, etc.