

Contenido

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

EDITORIAL

Cómo no seguir hablando de la imparable marcha de la “descarbonización” del transporte. Será en 2025, en 2040 o en 2050, pero llegará. Hasta el transporte aéreo, que es el que más problemas tiene para sustituir los combustibles fósiles, empieza a verse abocado al cambio. Y las propias compañías fabricantes y operadoras empiezan a ver importantes alicientes para ser pioneras.

Ahora bien, una cosa son las declaraciones públicas y el interés en poder llevarse un buen trozo de un pastel gigantesco, y otra bien distinta lo necesario para llegar a la universalización que se preconiza. No es ni fácil ni barato sustituir las enormes flotas actuales, sean coches, aviones o barcos. Ni tampoco lo es equipar todas las estaciones precisas para sustituir a los actuales surtidores de combustibles derivados del petróleo. Unos númeroillos rápidos de lo que hace falta dan vértigo. Millones de coches, cientos de miles de camiones, miles de aviones,...

Posiblemente la limitación no sea solamente el importe de las inversiones precisas, sino que debe tenerse en cuenta la capacidad productiva necesaria y la disponible. Las magnitudes son tan enormes que, pensando fríamente, parece difícil alcanzar los objetivos. ¿Va a ser posible que todos los garajes domésticos dispongan de equipamiento para cargar los vehículos correspondientes? ¿Y los millones de coches que “duermen en la calle”, van a disponer de los necesarios puntos de recarga? Aunque todos estemos esencialmente de acuerdo en los objetivos, probablemente haga falta una reflexión más profunda sobre cómo alcanzarlos. La imprescindible apuesta hay que hacerla con certeza de ganar, no sea que termine por ser contraproducente.

Esta relativamente reciente preocupación por los gases de efecto invernadero se suma a la ya tradicional por el resto de impactos que produce la movilidad. Los miles de muertos en la carretera siguen siendo un problema que no termina de solucionarse y

Cambio climático, aire irrespirable, accidentes. Los “daños colaterales” de la movilidad exigen medidas radicales pero racionales.

que hacen necesario replantearse los límites de velocidad, sin que eso solo vaya a ser la panacea. Las drogas al volante, el deterioro acusado de las infraestructuras y el envejecimiento del parque deberán seguir siendo objeto de atención.

Dentro de las ciudades, el viejo problema de la calidad del aire sigue siendo un reto. Una vez resuelto o casi resuelto el problema de las calefacciones, el automóvil es el enemigo número uno. En muchas ciudades, los óxidos de nitrógeno y la materia particulada no son un detalle menor que se pueda pasar por alto. Pero las ciudades, como entes complejos, requieren medidas complejas. Y diálogo entre todos los actores. Las medidas tendentes a la limpieza del aire urbano son imprescindibles, pero no pueden ni improvisarse ni imponerse de manera ciega, si no queremos exponernos a vaivenes derivados de las saludables alternancias políticas. Posiblemente en esto, como en el cambio climático, haya consenso suficiente en cuanto a los problemas, como para que sea conveniente avanzar lento pero seguro.

Las medidas que deben aplicarse para mejorar el medio ambiente sin hundir la movilidad y la economía son muchas. No hay recetas milagrosas. Uno de los problemas a evitar es que las decisiones se adopten por criterios puramente políticos, cosa que a veces equivale a decir por intereses electorales. ¿Que en algunos casos la reducción de precios o la gratuidad total pueden ser la solución? Seguro que sí. Pero en otros casos puede ocurrir que lo único, o casi lo único, que se consiga sea un deterioro de las cuentas públicas. ¿Que la “nueva economía” puede resolver muchos de los “viejos problemas”? Seguro que también. Pero no olvidemos que lo que no es razonable no es razonable, sea con un envoltorio u otro. Ni que los lobos pueden ir a veces vestidos con piel de tecnología.

Cepsa dice en su OPV que el coche eléctrico reducirá la demanda de petróleo un **5%**.

(02/10/2018, Vozpopuli.com)

El Bono Residente para el transporte en Gran Canaria costará entre **35** y **40** euros.

(08/10/2018, RTVC.es)

La crisis ha envejecido el parque móvil nacional en un **50%**.

(09/10/2018, Energias-Renovables.com)

Acuerdo en la UE: los coches tendrán que recortar un **35 %** sus emisiones para 2030.

(10/10/2018, El Confidencial)

ATUC pide que un **25%** del aumento recaudatorio por gravar más al diésel se destine a mejorar la movilidad real.

(11/10/2018, La Vanguardia)

Ciclistas, peatones y motoristas suponen ya el **50%** de los muertos en las carreteras navarras.

(12/10/2018, Navarracapital.es)

HACIA EL FIN DE LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN...

La Ley de Cambio Climático prohibirá en 2040 la venta de coches que emitan CO₂

El Ministerio de Transición Ecológica adelantó ayer las líneas generales de lo que será su propuesta de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, cuyo objetivo “es cumplir el Acuerdo de París, acelerar la plena descarbonización de la economía y la implantación de un modelo de desarrollo sostenible con empleo estable y de calidad y de estabilidad y seguridad a los inversores”. (13/11/2018, Cinco días).

Bruselas plantea el fin de la era del combustible fósil en 2050

La era de los combustibles fósiles en Europa tiene fecha de caducidad: 2050. Así lo plantea la Comisión Europea en un documento presentado en Bruselas, donde defiende los beneficios económicos de la lucha contra el cambio climático. El objetivo del informe es fijar la estrategia para cumplir el Acuerdo de París, que pretende que el calentamiento global se quede dentro de unos límites manejables. (02/12/2018, Autobuses y Autocares).

El 99% de los coches que se producen en España son aún de combustión

La industria del automóvil ha entrado en combustión por la propuesta de Ley de Cambio Climático y Transición Energética del Gobierno, que si sale adelante como está redactada ahora mismo, en 2040 se prohibirá la matriculación de coches de combustión (gasolina, diésel, gas e híbridos) y en 2050 ya no podrán circular. Anfac, la Asociación Nacional de Fabricantes de Coches, ya la ha rechazado “de plano”, porque considera que habría que llevar a cabo una reconversión industrial “completa” y “acelerada”. (16/11/2018, Cinco días).

... HASTA EN LOS AVIONES

La batalla por liderar la nueva era de la aviación eléctrica

Tres años después de los primeros ensayos sobre el Canal de la Mancha, las mayores compañías aeroespaciales compiten para lanzar el avión eléctrico al mercado y para prevenir la competencia de una nueva generación de potenciales fabricantes de aviones. El año pasado, se anunciaron más proyectos eléctricos en la aviación que en los nueve años anteriores, según la consultora Roland Berger (...). (05/10/2018, Expansión).

Londres despliega la alfombra roja al primer avión eléctrico

El aeropuerto de Heathrow quiere ser el primero en el mundo en operar con aviones eléctricos, o a lo sumo híbridos, que transporten pasajeros en trayectos de hasta 500 kilómetros. Los directivos tienen una fecha en el calendario: el año 2030. Y para cumplir con este objetivo su consejero delegado John Holland-Kaye lanzó un desafío: la compañía que logre operar de manera rutinaria un avión eléctrico no pagará las tasas aeroportuarias por un año, lo que supone un premio de 1,14 millones de euros. (18/10/2018, Cerodosbe.com).

En 2025 los vehículos nuevos en Noruega deberán ser eléctricos y el tráfico aéreo nacional lo será en 2040

El país ha establecido como objetivo que en 2025 todos los automóviles, autobuses urbanos y furgonetas ligeras nuevos sean cero emisiones. Si echamos un vistazo al transporte ferroviario descubriremos que ya está electrificado en un 78%. Por su parte, todo el tráfico aéreo nacional deberá ser eléctrico para 2040. (18/10/2018, Esmartcity).

MENOS RÁPIDO ES MEJOR

El Ejecutivo quiere limitar la velocidad a 90 km/h en todas las vías secundarias

Actualmente, el límite en las vías secundarias está establecido en 100 kilómetros por hora, aunque en algunas carreteras es de 90, dependiendo del ancho del arcén. Según ha explicado Marlaska, su departamento tratará de igualar a 90 kilómetros por hora la velocidad en todas estas carreteras. Para el ministro, esta medida supondría la “homologación” de España con los países de referencia de la UE y serviría para “simplificar el cuadro de velocidades límite” y para “facilitar la comunicación con el conductor”. (02/10/2018, Expansión).

Especialistas en sanidad piden a la DGT limitar a 90 km/h la velocidad en carretera

La Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria (Sespas) ha defendido este jueves la reducción a 90 km/h de la velocidad máxima en las carreteras convencionales de doble sentido, durante una reunión que han mantenido con el director general de Tráfico. (18/10/2018, Diariosur.es).

Los camiones se quedan fuera de la reforma para rebajar la velocidad en carreteras convencionales

Con el fin de reducir la siniestralidad en las carreteras españolas, la Dirección General de Tráfico está tramitando un proyecto de modificación del vigente Reglamento General de Circulación para reducir la velocidad en las carreteras convencionales, ya que es aquí donde se produce el 75% de los accidentes con víctimas (...). Para los camiones el proyecto estudia eliminar el actual límite de velocidad máxima de 70 kilómetros/hora en las carreteras con arcén inferior a 1,5 metros, por lo que el límite de velocidad se unificará en todas las carreteras convencionales, (...) que se quedaría establecido en 80 kilómetros/hora. (19/10/2018, Transporte Profesional).

¡GRATIS!

El Cabildo de Tenerife ofrecerá aparcamiento y viajes gratuitos para fomentar el uso del coche compartido

El Cabildo de Tenerife, en coordinación con Metrotenerife y Titsa, ha puesto en marcha el programa “Pilotos Pioneros ten+VAO” para incentivar el uso del coche compartido, una iniciativa con la que los usuarios podrán beneficiarse con aparcamiento y viajes en transporte público gratuitos. Esta nueva aplicación móvil ha sido presentada en una rueda de prensa que contó con el presidente del Cabildo (...). (08/10/2018, *La Vanguardia*).

Luxembourg to become first country

Luxembourg is set to become the first country in the world to make all its public transport free. Fares on trains, trams and buses will be lifted next summer under the plans of the re-elected coalition government led by Xavier Bettel, who was sworn in for a second term as prime minister on Wednesday. Bettel, whose Democratic party will form a government with the leftwing Socialist Workers' party and the Greens, had vowed to prioritise the environment during the recent election campaign. (05/12/2018, *The Guardian*).

El Plan de transporte de Galicia implantará el autobús interurbano gratuito para los menores de 19 años

La conselleira de Infraestructuras y Movilidad de la Xunta de Galicia, Ethel Vázquez, ha confirmado que el nuevo Plan de Transporte Público de Galicia incorporará la gratuidad del autobús interurbano para los menores de 19 años y unas tarifas homogéneas en toda la comunidad. Vázquez ha explicado que, de cara a garantizar un acceso igualitario al transporte, se calcularán los precios en función de la distancia más corta entre origen y destino, sin tener en cuenta el recorrido ni los transbordos. (09/12/2018, *Autobuses y Autocares*).

LUCES Y SOMBRAS DE LA “NUEVA ECONOMÍA”

Glovo reta a Seur y Correos con paquetería de empresas

Glovo se ha convertido en el último nativo digital en desafiar el negocio de las empresas de paquetería y mensajería, que han sabido aprovechar el auge del comercio electrónico para crecer. La *start up* barcelonesa, dedicada a comprar, recoger y entregar todo lo que se solicite en su aplicación, ha empezado a prestar servicios de paquetería para empresas bajo la marca Glovo Business. Un negocio dominado por grupos como Seur, DHL, UPS, MRW o Correos Express. (...) (03/10/2018, *Expansión*).

oBike desaparece misteriosamente de España y no devuelve la fianza a sus usuarios

El pasado 28 de septiembre de 2017, oBike puso 300 bicicletas en Madrid. Era su estreno en España y el primero de los muchos que estarían por venir. La compañía, fundada en Singapur, fue pionera en dejar sus vehículos en la calle sin aparcamiento fijo: después llegaron las chinas Ofo y Mobike y las empresas de patinetes (Lime, Voi, Wind, Eskay), que hacen lo mismo. (13/10/2018, *Business Insider España*).

El plan de Amazon de usar particulares en repartos “pincha” en Madrid Central

Para las empresas tradicionales de paquetería, no hay mal que por bien no venga. La entrada en vigor de Madrid Central conllevará restricciones a los vehículos de reparto de empresas como Seur, UPS, DHL o MRW, pero supondrá un daño mayor para un modelo de negocio convertido en seria amenaza para el sector, el de Amazon Flex, con el que el gigante norteamericano utiliza a particulares para distribuir sus paquetes. (01/12/2018, *Expansión*).

MADRID CENTRAL

Car2go duplica su flota de vehículos en Madrid tras la nueva ordenanza de Carmena

Car2go lanza un órdago en Madrid. La compañía de *carsharing* de flota libre de Daimler AG aumenta hasta los 850 coches su presencia en la capital, desde los 400 anteriores. Un anuncio que se produce después de que el pasado viernes el pleno del Gobierno local que dirige Manuela Carmena aprobase la nueva ordenanza de movilidad de la ciudad. Una ley que “saca la tijera” al tráfico de coches particulares. (08/10/2018, *Vozpopuli.com*).

La EMT rebaja el impacto de Madrid Central en el transporte público a sólo el 1%

El Ayuntamiento de Madrid estima que el impacto que tendrán las restricciones al tráfico privado en el área denominada Madrid Central sobre el total del transporte público de la capital será de apenas un 0,55% en el menor de los escenarios y de 1% en el mayor. Ésa es la conclusión a la que ha llegado El Mundo después de examinar los datos recogidos en el Análisis de necesidades de servicio adicional de la red de EMT Madrid por la implementación de Madrid Central, elaborado por la empresa de autobuses municipal el pasado octubre. (06/11/2018, *El Mundo*).

La facturación del SER cae de media un 45% en las zonas de Madrid Central

La facturación del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) ha caído un 45 por ciento en las zonas que componen Madrid Central en el primer fin de semana de su implantación, comparando con la facturación de la semana anterior, según los datos estimados por ElParking. (04/12/2018, *La Vanguardia*).

Renfe Mercancías reduce un **8%** su actividad hasta septiembre.

(02/11/2018, *El Vigía*)

Las localidades de Aragón de más de **10** habitantes tendrán servicio bus en 2020.

(05/11/2018, *Heraldo*)

El número de licencias VTC se dispara más de un **70%** en **seis** meses en España.

(11/11/2018, *Expansión*)

El Aeropuerto Internacional de Murcia despega con **12** destinos europeos.

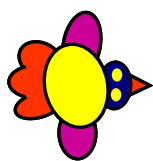
(23/11/2018, *Hosteltur*)

Renfe busca que el **25%** de sus maquinistas sean mujeres de aquí a **10** años.

(28/11/2018, *ABC*)

Firmum invertirá **60 millones** más en comprar aparcamientos.

(03/12/2018, *El Economista*)



**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

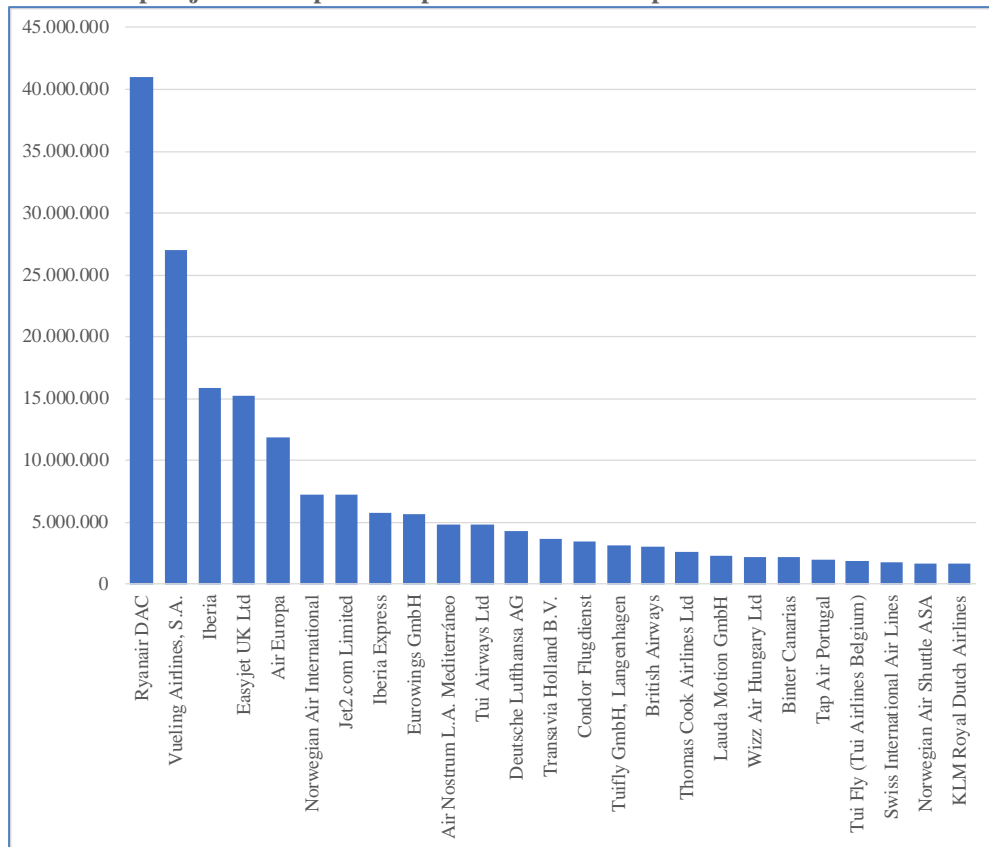
Edición:
Blanca Gavilán

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

LAS PRINCIPALES AEROLÍNEAS EN ESPAÑA EN 2018

Durante 2018 Ryanair fue la compañía que más pasajeros transportó en los aeropuertos gestionados por Aena: 40,9 millones de viajeros, con un crecimiento anual del 6,4%. Sin embargo, las aerolíneas del Grupo IAG (Iberia, Iberia Express, Vueling, British Airways, Aer Lingus y la franquiciada Air Nostrum), con un total de 53 millones de viajeros, superaron en conjunto a la compañía irlandesa.

Número de pasajeros transportados por aerolíneas en España. 2018.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Aena.

ACTUALIZACIÓN DEL OBSERVATORIO DE COSTES DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOBÚS

Hace ya tiempo, TOOL ALFA apoyó al Ministerio de Fomento en su esfuerzo para establecer un sistema de seguimiento de los costes del transporte en autobús. Tras más de una década funcionando, el “Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar” precisa una revisión, tarea para la que, nuevamente, TOOL ALFA ha vuelto a ganar la licitación convocada al efecto.

El objetivo es determinar la estructura de costes de las empresas de transporte de viajeros en autobús en régimen “discrecional”, es decir, los servicios que tienen el itinerario, calendario y horario diseñados a petición de cada uno de los usuarios, a diferencia de los “servicios regulares” cuyas características están prefijadas.

El método propuesto es la observación de la realidad desde diferentes puntos de vista. Se va a entrar en contacto con numerosos proveedores de estas empresas, para que aporten toda la información necesaria para comprender la formación de costes (costes unitarios, consumos kilométricos, etc.). También se van a analizar los convenios colectivos, que determinan el coste de la mano de obra, que es uno de los principales componentes. Por otra parte, se van a analizar las estructuras de las cuentas de pérdidas y ganancias. Y así un largo etcétera.