

Contenido

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

EDITORIAL

Los peajes no son populares. Pero en esta vida nada es gratis. Si los usuarios de las autopistas no abonan peaje, serán los contribuyentes quienes sufragarán los costes. Es cierto que los costes de mantenimiento de una autopista ya construida no son tan grandes como los de inversión inicial. Pero no son despreciables. Y, si no se mantienen, nuestras autopistas acabarán como nuestras carreteras “libres” que, tras años de reducción brutal del gasto en conservación, se encuentran hechas trizas.

Sin embargo, la resistencia social a los peajes resulta tan fuerte que la tentación política es, de manera creciente, evolucionar del sistema de peaje a las “carreteras gratuitas”. Con ello, ahora que ya existe un sistema maduro de cobro y una cultura asentada de pago por uso, parece que se pretende revertir, aprovechando la caducidad de las concesiones existentes.

En cuatro líneas no se puede abordar de manera seria un tema de tanta importancia. Pero probablemente sea contradictorio que las políticas de lucha contra el cambio climático pretendan frenar el crecimiento del transporte por carretera y, en paralelo, se busque abaratar el uso de las autopistas. No parece una estrategia muy consistente, sobre todo cuando, tras la crisis, el tráfico por carretera está conociendo unas tasas de crecimiento muy elevadas.

Curiosamente, complicando más el panorama, el ahora tan denostado gasóleo se enfrenta a más impuestos,... precisamente por consideraciones ambientales. ¿Puede tener sentido el incremento fiscal dentro de la política de transición energética? Quizá sí, sobre todo si se toma en cuenta que España está entre los países con menos impuestos al carburante. Pero debería plantearse dentro de un marco de política integral de transporte.

Ahora bien, los cálculos electorales juegan mucho en esto y, si podemos cobrar, pero solo (o mayoritariamente) a los que no son nuestros votantes, la cosa cambia. Véase a estos efectos el caso de Guipúzcoa y la A1. El peaje a los vehículos pesados significa una internalización de costes externos y sería una política ambiental y de transporte bastante

Aparte de excitantes cuestiones tecnológicas que habrá que ver el tiempo que tardan en madurar, cuestiones tan aburridas como los impuestos o las inversiones en infraestructura siguen determinando el futuro del sector.

consistente. Lo que ya no es consistente es pensar que la internalización la debe soportar solamente el tráfico de paso que no forma parte del electorado correspondiente. Menos mal que existen las directivas europeas y los tribunales.

En este contexto de cambio, las inversiones ferroviarias en el Corredor Mediterráneo pueden tener toda la lógica si significan la materialización de un transporte ferroviario eficiente, particularmente en el caso de las mercancías, tan poco atendidas en las últimas décadas. Pero, aunque social y políticamente sea difícil de defender un replanteamiento profundo de la política de alta velocidad ferroviaria, el que España sea el segundo país del mundo por extensión de líneas de AVE, solo después de China, es un récord que debería hacer reflexionar a los responsables.

Y, aparte de cuestiones tecnológicas que recientemente tanto dominan los titulares periodísticos, es interesante una breve reflexión sobre los problemas de Ryanair. Tras la fuga de cientos de sus pilotos, ahora se enfrenta a huelgas y, consecuentemente, nuevas cancelaciones de vuelos y pérdida de imagen. En un mercado en recesión antes era posible encontrar mano de obra barata, con salarios muy por debajo del mercado anterior y con condiciones laborales precarias. La compañía tendrá que replantear toda su política, aproximándola a la de esas compañías convencionales que, en su momento, tuvieron que reducir sus costes de personal, precisamente, por la competencia feroz de las *low cost*. Sin duda, el mercado se irá normalizando poco a poco, convergiendo a un punto intermedio más equilibrado.

Las subvenciones al transporte [urbano] suben un **49 %** en 2018 hasta **2.109 millones**.

(03/04/2018, El Diario)

El renting cierra el trimestre con un peso del **17,98%** sobre el total de las matriculaciones.

(06/04/2018, Posventa de Automoción)

La EMT de Madrid saca un concurso para el suministro de **460** autobuses de GNC.

(13/04/2018, Autobuses y Autocares)

Un **40%** de las estaciones de Cercanías [de Madrid] no son accesibles, pero Fomento espera que en 2025 el **96%** lo sean.

(17/04/2018, 20 minutos)

Ardian y Crédit Agricole preparan la venta de Indigo por **3.000 millones**.

(19/04/2018, El Economista)

El aire de **19** de **21** colegios analizados en Valencia supera el límite de contaminación por los coches.

(23/04/2018, El País)

¿MÁS IMPUESTOS SOBRE EL GASÓLEO?

La comisión de expertos en Energía reclama un aumento del 29% en los impuestos al gasóleo

Las principales organizaciones del transporte de mercancías por carretera han rechazado de forma contundente las conclusiones del grupo de expertos que asesora al Gobierno en materia de transición energética, que propone un recargo al consumo de carburantes, o un sistema de viñetas, o una combinación de ambas, para financiar la construcción y el mantenimiento de infraestructuras viarias. (03/04/2018, El Vigía).

Astic alerta de que gravar más los carburantes tendría un reflejo inmediato sobre el coste final del transporte

La Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic), denuncia “la asfixia fiscal a la que está sometido el sector del transporte por carretera que soporta alrededor de 10.000 millones de euros al año entre impuestos generales y específicos, cargas sociales y otros gravámenes lo que suponen un 60% del coste total de un viaje internacional”. (05/04/2018, Logística Profesional).

El transporte por carretera soporta alrededor de 10.000 millones de euros al año en impuestos

ASTIC [Asociación de Transporte Internacional por Carretera] considera que aumentar los impuestos al “diesel” un 28%, como sugiere el informe del grupo de expertos energéticos que se ha presentado al Ministerio de Energía, tendría un reflejo inmediato sobre el coste final del transporte, ya que las empresas del sector no pueden asumirlo dada la estructura de costes que caracteriza a esta actividad con un 30% de los mismos ligados al combustible. (04/04/2018, El Empresario).

¿EL FIN DE LOS PEAJES?

La bomba política que amenaza al Gobierno por caducar los peajes de las autopistas

Primero será entre Burgos y Álava; después, entre Tarragona y Alicante y, por último, entre Sevilla y Cádiz. En apenas año y medio, País Vasco, Cataluña, Andalucía y Castilla, las “cuatro Españas”, van a vivir el vencimiento de concesiones estatales que pasan por sus territorios, obligando así al Gobierno, y a todo el Parlamento, a tomar una decisión sobre qué van a hacer con estos peajes. (08/04/2018, El Confidencial).

Ábalos confirma el fin del peaje de la AP-7 Alicante-Tarragona cuando acabe su concesión en diciembre de 2019

Ábalos anuncia además que auditará los costes y los plazos de la relicitación de las nueve autopistas de peaje quebradas que ha rescatado el Estado y cuyo concurso estaba previsto para la segunda mitad de este año. El ministro de Fomento señala que tiene que evaluar la decisión sobre el futuro de estas vías junto a los ministerios de Hacienda y de Economía ya que tanto el coste de la compensación que debe pagar el Estado a las antiguas concesionarias como los ingresos de una posible reprivatización afectan al déficit del Estado (...). (18/06/2018, 20 minutos).

La patronal estima que la supresión del peaje costará unos 450 millones al año al Estado

La decisión del Gobierno de eliminar los peajes las autopistas cuyas concesiones vayan venciendo, ha suscitado reacciones de distinto signo entre los sectores afectados y los partidos políticos y administraciones. Seopan, la patronal de constructoras y concesionarias, no se ha querido posicionar expresamente y se remite a la estimación que hizo en abril de que la supresión de los peajes tendría un coste de 450 millones anuales para las arcas públicas solo para los tramos cuya licitación expira en el futuro inmediato (...). (18/06/2018, El País).

EL CORREDOR MEDITERRÁNEO

Fomento impulsa con obras por 2.100 millones el Corredor Mediterráneo

El Ministerio de Fomento dará un impulso decisivo al Corredor Mediterráneo en los próximos meses con la licitación de contratos por un volumen total de más de 2.097 millones de euros en los próximos meses. La inversión total de este proyecto se estima en alrededor de 23.000 millones. Los Presupuestos Generales del Estado (PGE) de 2018 contemplan una inversión de 923 millones, un 23,4% más que en 2017. (23/05/2018, El Economista).

Fomento afirma que el Corredor Mediterráneo estará listo en 2023

El Ministerio de Fomento ha puesto este martes nuevas metas en el calendario del proyecto ferroviario del Corredor Mediterráneo. El secretario de Estado de Infraestructuras, Julio Gómez-Pomar, ha asegurado que estará listo en 2023, y que en 2020 se completará el paso del ancho de vía ibérica al internacional, lo que permitirá la conexión con Europa. Gómez-Pomar también ha destacado que ya se han ejecutado 14.000 millones de euros de la inversión prevista, que asciende a 23.000 millones. (29/05/2018, El País).

100 millones para llevar el ancho internacional de vía al Corredor Mediterráneo

El Consejo de Ministros ha autorizado este viernes al Ministerio de Fomento a licitar, a través de Adif, dos contratos relacionados con la implantación del ancho internacional en el Corredor Mediterráneo a su paso por Catalunya, por un valor de casi 100 millones de euros. (29/06/2018, El Periódico).

EL TRANSPORTE AUTÓNOMO

Wilhelmsen y Kongsberg crean la primera naviera de buques autónomos

El objetivo de la misma es poner a disposición “una cadena de valor completa para buques autónomos”, que incluye desde el diseño y desarrollo, hasta sistemas de control, servicios logísticos y operaciones de buques. Además, ambas compañías comentan que se construirán centros de control en tierra, en suelo noruego, a partir de los cuales serán monitorizados y operados estos buques tanto en aguas nórdicas como a nivel internacional. (04/04/2018, El Vigía).

California permitirá el transporte autónomo de pasajeros sin conductor

En plena ebullición del debate sobre la seguridad y las pruebas de vehículos autónomos, sobre todo a raíz del atropello mortal de un coche de pruebas de Uber en Arizona, California acaba de dar un paso de gigante en apoyo a las marcas que desarrollan estas tecnologías. El pasado viernes, la Comisión de Servicios Públicos de California, el organismo que regula los servicios de transporte, como compañías privadas o aplicaciones para pedir cualquier tipo de transporte, propondrá que se permita a las compañías trasladar pasajeros en vehículos autónomos sin conductor de seguridad. (09/04/2018, El Periódico).

Seat entrará en el negocio de los “taxis” autónomos: el primer prototipo se diseñará a finales de este año

Seat tiene previsto entrar en el negocio de los “taxis” autónomos en el futuro, un objetivo en el que ya está trabajando y cuyos primeros frutos se cosecharán a finales de año, cuando la marca estima que su departamento de I+D “entregue” los primeros prototipos de estas características. No obstante, dichos *concept* no se presentarán al público hasta unos meses después. (14/06/2018, El Economista).

CONTRA LA DISCRIMINACIÓN

El Tribunal Superior de Justicia tumba los peajes para camiones de Gipuzkoa

Los transportistas han logrado una importante victoria al conseguir que la Justicia anule los peajes impuestos por la Diputación Foral de Gipuzkoa en las carreteras A-1 y A-15, vías de alta capacidad que hasta este año habían estado libres del pago por su uso. La razón justificativa es que dichos peajes son discriminatorios para los transportistas de fuera del territorio, al penalizar de forma especial los tramos de entrada y salida del territorio y dejar exentos la mayor parte de los tramos intermedios, los más usados por los camioneros guipuzcoanos. (13/04/2018, El Mundo).

La Justicia anula el peaje a camiones de la N-1 en Gipuzkoa por discriminar al transportista de paso

El tribunal vasco, en su sentencia de 9 de abril, admite íntegramente los argumentos planteados por las asociaciones de transportistas, al entender que el régimen de peajes establecido por la Diputación de Gipuzkoa “produce una discriminación indirecta del transporte de tránsito con origen y/o destino fuera de Gipuzkoa respecto del tráfico interior”, por lo que en consecuencia “vulnera el principio de no discriminación previsto en el artículo 7.3 de la vigente directiva europea 2011/76”. Contra esta sentencia, cabe recurso de casación ante el Tribunal Supremo en el plazo de 30 días. (13/04/2018, El Vigía).

TSJPV anula el cobro de los peajes en Gipuzkoa a camiones de la N-1 y a la A-15

El Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) ha anulado el cobro de los peajes a camiones de la N-1 y a la A-15 a camiones que entró en vigor en enero tras ser aprobada por la Diputación Foral de Gipuzkoa, por considerar que es “discriminatorio” y “vulnera” la normativa europea, según ha informado la Federación Nacional de Asociaciones de Transportistas de España (FENADISMER). (13/04/2018, Bilbao24horas).

CONFLICTIVIDAD LOW COST

El sindicato de los pilotos españoles rompe con Ryanair

El sindicato de pilotos Sepla ha decidido romper la mesa de negociación que mantenía con Ryanair desde el pasado mes de marzo. El colectivo, que representa a unos 500 de los 800 pilotos de *low cost* basados en España, ha comunicado la decisión a la plantilla a través de una circular a cuyo contenido ha tenido acceso Reuters. (11/05/2018, Cinco Días).

Los pilotos rompen negociaciones con Ryanair y amenazan con denunciar su situación

Esta denuncia se produce tras una ruptura de las negociaciones entre el sindicato de pilotos y la aerolínea de bajo coste irlandesa. El pasado mes de marzo, las mismas fuentes aseguraron que veían un “cambio de actitud” y que estaban avanzando en el reconocimiento del sindicato por parte de Ryanair. Sin embargo, en la última reunión entre ambas partes, celebrada este jueves, se han roto las negociaciones. (11/05/2018, ABC).

Los tripulantes de cabina de Ryanair amenazan con una “macrohuelga” en verano

Los sindicatos de tripulantes de cabina de pasajeros (TCP) de Ryanair varios países europeos, entre ellos España, reunidos hoy en Madrid, acordaron la convocatoria de varios paros este verano, coincidiendo con las fechas de mayor tráfico, si la aerolínea no acepta sus reivindicaciones laborales antes del próximo 30 de junio. (28/05/2018, El País).

Los accidentes de furgonetas aumentan un **41%** en **cinco** años.

(25/04/2018, Cinco Días)

Un **89 por cien** de la saturación del tráfico [en Mallorca] la ocasionan vehículos de residentes.

(26/04/2018, MallorcaDiario)

Los operadores logísticos aumentan su facturación un **5%**.

(04/05/2018, Logística Profesional)

España, obligada a reducir las emisiones GEI en un **26%**.

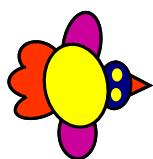
(02/06/2018, Autobuses y Autocares)

850 nuevas motos eléctricas compartidas empiezan a circular en Madrid.

(08/06/2018, Esmartcity)

Una encuesta revela que al **35%** de los escolares le gustaría ir al cole en bici, pero solo va un **0,8%**.

(11/06/2018, 20 minutos)



**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

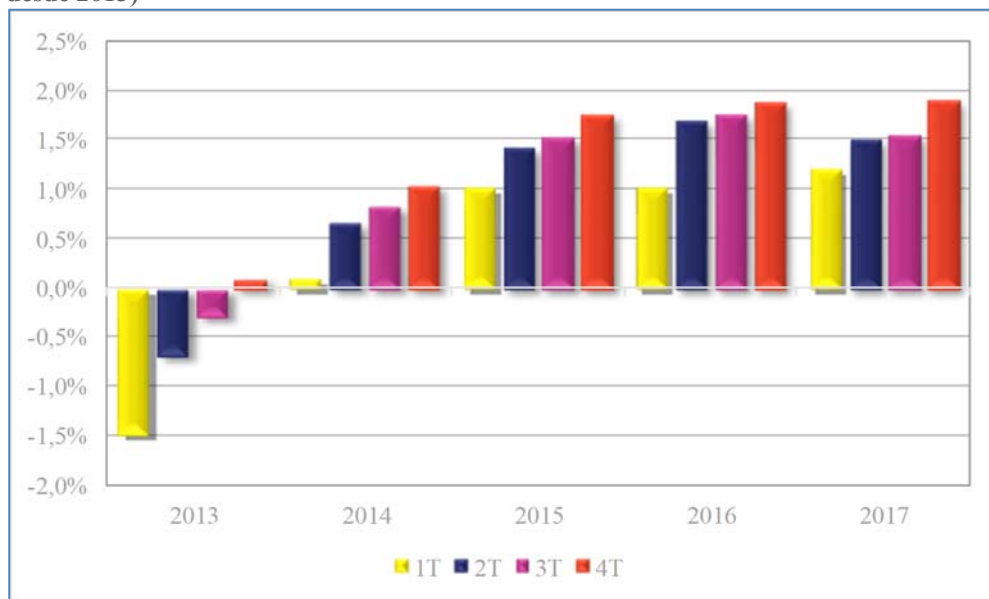
Las noticias seleccionadas o
su redacción no reflejan
necesariamente la opinión de
este Boletín.

LA RENTABILIDAD DE LOS CONCESIONARIOS DE VENTA DE AUTOMÓVILES SIGUE EN NIVELES MÍNIMOS

A pesar de que las matriculaciones de vehículos se han incrementado desde el mínimo registrado en 2013, la rentabilidad promedio de los concesionarios no ha conseguido superar la barrera del 2% en los últimos años. La federación de concesionarios (Faconauto) considera que una rentabilidad del 2,5 % sería la mínima para hacer frente a las inversiones necesarias para competir adecuadamente en un mercado cada vez más exigente.

Un mayor detalle de los datos muestra que aproximadamente el 50% de los concesionarios tienen una rentabilidad inferior al 1,6% y que solo los que venden más de 5.000 coches al año tiene una rentabilidad cercana al 2%.

Rentabilidad sobre facturación de los concesionarios de coches (Evolución trimestral desde 2013)



Fuente: Snap-on y Faconauto. Citado en Cinco Días.

NUEVO ESTUDIO PARA UN SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DE ALTA CAPACIDAD

TOOL ALFA ha liderado una UTE que ha sido adjudicataria del contrato de asistencia técnica para evaluar la viabilidad de una red de alta capacidad de transporte urbano en la Comarca de Pamplona.

El objetivo es dotar a la ciudad y su área metropolitana de los medios para reducir la dependencia del vehículo privado que, al igual que en las demás ciudades, ha ido deteriorando el ambiente y el paisaje urbano, llegando a ser el modo predominante de transporte. Para mantener los niveles de calidad de vida es preciso conservar la movilidad individual, pero esta movilidad ni puede depender mayoritariamente del coche, ni ha de volcarse en exclusiva a los medios de transporte no motorizados, cuya aplicación no puede ser universal en ciudades de un tamaño mediano o grande.

En el estudio han de analizarse todas las alternativas de potenciación del transporte público en plataforma reservada, aprovechando los avances recientes que permiten contemplar no solamente el tradicional tranvía, sino también nuevas tecnologías, que van desde vehículos con tracción a gas hasta autobuses eléctricos con recarga en las cabeceras durante los tiempos de regulación. La propuesta desarrollará todos los aspectos necesarios para definir el sistema, como la estructura tarifaria, la tipología de las paradas, el tipo de vehículos, la estructura de la red o la frecuencia de servicio.