

Contenido

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

EDITORIAL

Movilidad urbana. De ser un área prácticamente relegada a los ámbitos especializados y, si acaso, ser objeto de titulares negativos debido a la congestión o los problemas del transporte colectivo, ha pasado a estar de moda. Todos los días hay noticias sobre ideas innovadoras, sobre cambios radicales, sobre futuros totalmente distintos de lo actual.

En algunos casos se trata de ideas tan visionarias como inviables. Aunque técnicamente llegue a ser posible moverse a trescientos kilómetros por hora al coste de un taxi, los cielos de nuestras ciudades seguro que no se pueblan de ingenios voladores propios de las películas de ciencia ficción. ¿Que en algún caso aislado puedan prestarse esos servicios? Sin duda: ya hay helicópteros que lo hacen. Bastante más caro que un taxi, pero lo hacen. Y, si bajan los precios, aumentará la demanda. Pero ni la seguridad aérea, ni la lucha antiterrorista, ni la simple lógica, van a permitir miles de artefactos sobrevolando nuestras cabezas a diario repartiendo paquetes o llevando turistas.

Pero muchos otros cambios sí que son inevitables. Y uno de los más claros es que en las grandes ciudades el coche va a ir perdiendo protagonismo progresivamente. Los motores térmicos convencionales van a ver cada vez mayores trabas. Pero, a largo plazo, el proscrito probablemente no vaya a ser solamente el motor térmico. Si todos los coches que actualmente circulan por las ciudades fueran eléctricos, se habría eliminado el problema de la contaminación atmosférica, pero se mantendría el de la congestión y el de la inseguridad vial. Con *car sharing* o sin él. Con Uber o sin Uber.

La complejidad de la movilidad urbana hace que una única receta no pueda resolver todos los males. Es previsible que de manera progresiva se vaya consolidando un sistema específico de cada ciudad en el que se reduzca la dependencia del vehículo privado, aumenten los desplazamientos en bici,... y en el que el transporte colectivo deberá pensarse. Muchas de las soluciones

La movilidad urbana sigue acaparando titulares, con un panorama crecientemente más hostil al vehículo en las grandes urbes. Pero no solamente hay cambios y amenazas en el contexto urbano, sino que todo el sector está más o menos inestable.

exitosas tienen su clientela detrayéndose, al menos en parte, al transporte público. Ya se ha comentado en estas páginas la necesidad de que el taxi repiense su papel en las ciudades. Pero algo similar se le puede aplicar al transporte colectivo.

En un orden de cosas totalmente distinto, no se puede dejar pasar el tema del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, abreviadamente ROTT. Su reciente aprobación ha provocado algunas reacciones adversas, entre las que están unas con tanto peso como el Comité de Transporte o la CNMC. Y eso no es, o no debería ser, fruto de las prisas, pues el Reglamento llega con un lustro de retraso. Prestigiosos juristas avalan unas posturas u otras, con lo que la litigiosidad parece asegurada.

Los cambios tecnológicos y sociológicos no están afectando solamente al transporte urbano, sino que todo el sector del transporte, sea de pasajeros o de mercancías, ve cambiar su contexto cotidianamente. Pero la Ley de Ordenación es heredera muy directa de la primera Ley de Ordenación de 1987 y sus principios básicos se mantienen prácticamente inalterados. Eso no es necesariamente malo, ni necesariamente bueno. Pero da que pensar.

Y quizá sea eso lo que haya que hacer en todo el mundillo del transporte y la movilidad: pensar, organizar, planificar. Eso no implica necesariamente mayor intervención gubernamental sino, simplemente, preparar el futuro. Sin prisas pero sin pausas, como las estrellas en el firmamento, que decía Goethe.

Ryanair, en el ranking de los **10** principales focos emisores de gases en Europa.

(01/04/2019, *La Vanguardia*)

El Principado valora invertir **86 millones** en carriles-bici que atraviesen toda el área central.

(05/04/2019, *El Comercio*)

Más del **30%** de los españoles pagan el parquímetro a través del móvil.

(09/04/2019, *Cinco Días*)

Los conductores valencianos pierden al año casi **seis** días en atascos en la ciudad.

(15/04/2019, *Las Provincias*)

Adif dispara su cifra de negocio un **71%** por los cánones ferroviarios.

(07/05/2019, *El Vigía*)

Renfe Mercancías agoniza: el plan de rescate fracasa pese a recortar la plantilla un **24%**.

(09/05/2019, *El Independiente*)

HACIA EL FIN DEL AUTOMÓVIL EN EL CENTRO DE LAS CIUDADES

Polémica en Nueva York: a partir de 2021 cobrará peaje por acceder en vehículo a Manhattan

La iniciativa de Nueva York, que se ha convertido en la primera ciudad de Estados Unidos que cobrará peaje a vehículos para permitir el acceso a la urbe, no goza de simpatías en todos los sectores porque ésta es ya una ciudad con un alto costo de vida.

La iniciativa, que fue aprobada como parte del nuevo presupuesto y que establece la tasa para la parte sur de Manhattan, había enfrentado a la oposición en el Parlamento estatal cuando fue propuesta por primera vez por el entonces alcalde de Nueva York, Michael Bloomberg, y murió al no ser votada en 2008. (02/04/2019, *ABC*).

El no rotundo del "Londres Central" a los coches

La capital británica impone a partir de este lunes un área sin humos, mucho más estricta que la anterior, en toda la almendra central que busca reducir un 45% las emisiones. Contra viento y marea, Londres aspira a hacerse más europea con esta medida, que aplica los estándares Euro 6 para los vehículos diésel y Euro 4 para los coches de gasolina. Quien contamina paga, y mucho más en la capital británica. A partir del lunes, los coches diésel anteriores a 2015 y los de gasolina de antes de 2006 pagarán un peaje diario de 12,50 libras (14,50 euros). (05/05/2019, *El Mundo*).

El Gobierno limitará el tráfico en las ciudades de más de 50.000 habitantes

El Gobierno está preparando el primer Plan Nacional de Calidad del Aire para remitirlo a la Comisión Europea. Según el borrador elaborado por el Ministerio de Transición Ecológica, con la participación de otros departamentos, a partir de 2023 las ciudades de más de 50.000 habitantes tendrán que delimitar zonas centrales con acceso limitado a los vehículos más emisores y definir Zonas de Bajas Emisiones, lo que supondrá una fuerte reducción de la movilidad del vehículo privado. (09/05/2019, *El Economista*).

NOVEDADES EN SOLUCIONES A LA ÚLTIMA MILLA

Seur multiplica por cinco las entregas en tiendas de conveniencia en dos años

Seur ha multiplicado por cinco los envíos realizados a las tiendas de conveniencia de la red Pickup en los últimos dos años, alcanzando los cinco millones de envíos a los 2.000 puntos con los que ya cuenta la compañía. En esta línea, el objetivo del operador es alcanzar los 2.600 puntos para finales de año, convirtiéndola en una red combinada de tiendas y taquillas inteligentes y ampliando sus opciones dentro de la gestión de la última milla. (18/06/2019, *El Vigía*).

Los microhubs se imponen como solución logística en la última milla y las entregas fallidas

La última milla es el proceso de la cadena logística más crítico para el comercio electrónico. Según la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), el 86 % de las compras online en España se reciben en el domicilio. La última fase de la entrega o última milla es la que más problemas genera a operadores logísticos, especialmente también por las devoluciones. En este contexto, la aparición de *microhubs* se está convirtiendo en una alternativa para afrontar los problemas asociados a las entregas. (27/06/2019, *El Mercantil*).

El parking de Torre Glòries se usará como nave logística de última milla

El consejero delegado del grupo [Merlin Properties], Ismael Clemente, explicó ayer que los aparcamientos de los edificios de oficinas y centros comerciales propiedad de Merlin se convertirán durante la noche en naves logísticas de última milla, donde los camiones descargarán sus mercancías para que los paquetes se repartan al día siguiente en vehículos eléctricos o incluso en bicicletas. (28/06/2019, *Expansión*).

EMISIONES DE CAMIONES: CAMBIO A LA REDUCCIÓN

La Eurocámara aprueba el objetivo de reducir un 30% las emisiones de camiones para 2030

La nueva legislación también obliga a los fabricantes a asegurar en 2025 que las ventas de vehículos pesados con cero emisiones contaminantes o con emisiones bajas representan al menos el 2% de su cuota de mercado. (18/04/2019, *El Economista*).

El Parlamento Europeo ha aprobado la primera normativa que obliga a los fabricantes de vehículos industriales pesados a reducir sus emisiones de CO₂ un 30% en 2030 respecto a 2019, con una senda intermedia del 15% en 2025

Con el objetivo de mitigar el impacto de los vehículos pesados en el cambio climático, la Eurocámara validó con 474 votos a favor, 47 en contra y once abstenciones esa legislación específica para vehículos pesados, a los que se atribuye el 22% de las emisiones registradas en las carreteras, aunque sólo representan al 5% de los vehículos en circulación. (22/04/2019, *Transporte3*).

Europa aprueba la reducción del 30% en las emisiones de CO₂ de los camiones para 2030

Los fabricantes que no cumplan estos objetivos deberán pagar una multa en forma de prima por exceso de emisiones. Además, desde la UE han afirmado que se garantizará que los datos obtenidos mediante dispositivos de abordaje controlan el consumo real de combustible y energía de este tipo de vehículos (...). (14/06/2019, *El Mercantil*).

ROTT

El Comité del Transporte impugna el ROTT por su “alarmante” inseguridad jurídica

El Comité del Transporte que preside Carmelo González entiende que “no solo provoca una alarmante inseguridad jurídica a los profesionales del transporte, sino que también transgrede la letra y el espíritu del reglamento 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo”. Esta directiva europea, con fecha de 21 de octubre de 2009, establece las normas para el ejercicio de la profesión de transportista en la UE. El Comité considera que el nuevo ROTT vulnera derechos fundamentales, entre los que cita el de “tutela judicial efectiva en su vertiente del derecho a un procedimiento con todas las garantías”. “Una vez se tenga por interpuesto el recurso por el tribunal competente, los motivos concretos de la impugnación se desarrollarán en la pertinente demanda”, aclara el comunicado hecho público hoy por el CNTC. (10/04/2019, El Vigía).

Un informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) considera “innecesaria” y “desproporcionada” la exigencia de una antigüedad máxima de flota de cinco meses para la obtención de la autorización de transporte

Ahora, según informa Fenadismer, la CNMC ha acordado remitir un requerimiento al Ministerio de Fomento previo a la interposición del recurso especial previsto en la legislación contencioso-administrativa, lo que supondría la impugnación por este organismo regulador del nuevo ROTT. (11/06/2019, Transporte3).

Fenadismer considera innecesaria y desproporcionada la antigüedad máxima de 5 meses para obtener la autorización de transporte

Fenadismer rechaza la posición planteada recientemente en el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en relación al nuevo Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobado por el Gobierno el pasado mes de febrero. (02/05/2019, Logística Profesional).

COMPRAS Y ADQUISICIONES DE TODO TIPO

Bridgestone cierra la adquisición de TomTom Telematics

Bridgestone Europe NV/SA (“Bridgestone”), empresa subsidiaria del Grupo Bridgestone en EMEA, la compañía líder mundial en la fabricación de neumáticos y productos derivados del caucho ha anunciado hoy que ha completado la adquisición de TomTom Telematics (“Telematics”), proveedor líder en soluciones digitales para flotas en Europa, por la cantidad de 910 millones de euros. (06/04/2019, Autobuses y Autocares).

Sabadell se refuerza en el negocio de los aparcamientos con un nuevo fondo

Sabadell reafirma su apuesta por el negocio de los aparcamientos. Tal y como ha podido saber el Economista, la entidad ha lanzado un nuevo fondo enfocado en este negocio, Parking Rotación Capital II, que estará dotado con 60 millones de euros. Esta cantidad se sumará a los 30 millones de euros comprometidos en el vehículo anterior, que fue lanzado en el año 2016. (03/06/2019, El Economista).

FlixBus cierra la compra de Eurolines a Transdev

Los operadores de movilidad internacional FlixBus y Transdev Group han llegado a un acuerdo en sus negociaciones exclusivas sobre la compra por parte de FlixBus de los servicios de autobuses de larga distancia Eurolines e Isilines. Las negociaciones sobre la venta, que comenzaron el 4 de marzo, finalizaron el 30 de abril de 2019 (...). (06/05/2019, Autobuses y Autocares).

NUEVA MOVILIDAD URBANA AÉREA

Airbus ofrecerá drones y helicópteros para moverse por París

Los taxis aéreos están en los planes a corto y medio plazo de muchas compañías aeronáuticas, tecnológicas y del motor. Airbus, Boeing, Audi, Uber, Aston Martin y Rolls-Royce son algunos de los líderes de una carrera en la que participan decenas de *start ups* y a la que ahora se suman también ciudades que, como París, ven en los coches voladores el futuro de la movilidad urbana. (16/05/2019, Cerodosbe).

Vuelo inaugural del dron inteligente EHang Falcon para reparto urbano

El primer vuelo del EHang Falcon en Guangzhou evidenció la firma del acuerdo estratégico para el reparto urbano entre el principal operador de servicios de entrega urgente internacional, DHL Express, y EHang, uno de los principales fabricantes mundiales de drones. El dron inteligente y totalmente automatizado, que permite abordar los desafíos de la última milla en zonas urbanas de China, es un nuevo paso en la inclusión de la logística en la satisfacción del cliente y abre el horizonte para el diseño de la logística aérea en las ciudades inteligentes. (20/05/2019, Manutención & Almacenaje).

Llega Lilium, el taxi volador de cinco plazas capaz de alcanzar los 300 km/h

Lilium, que espera estar operativo en varias ciudades del mundo para el año 2025, planea fabricar y operar la aeronave como parte de un servicio de aerotaxi. Con solo presionar un botón en la *app*, los usuarios podrán señalar la plataforma de aterrizaje más cercana y planificar su viaje. Desde la compañía alemana aseguran que los pasajeros disfrutarán de viajes con un coste similar al de un taxi, pero cuatro veces más rápido. (06/06/2019, La Razón).

Los accionistas de Uber pierden más de **20.000 millones** en **dos días**.

(13/05/2019, Cinco Días)

Cinco puertos mueven cerca del **90%** del tráfico de contenedores en España.

(19/05/2019, El Mercantil)

Hyundai lanza un autobús eléctrico de **dos** pisos y **300** kilómetros de autonomía.

(29/05/2019, El Mundo)

La **mitad** de los usuarios de motos y bicis compartidas provienen del transporte público.

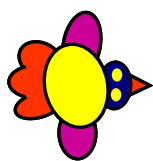
(12/06/2019, La Vanguardia)

Los aeropuertos españoles mantienen un crecimiento del **5%**.

(12/06/2019, El Vigía)

El petróleo se dispara más de un **4%** tras “tuitear” Trump que “Irán ha cometido un gran error”.

(20/06/2019, Cinco Días)



**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

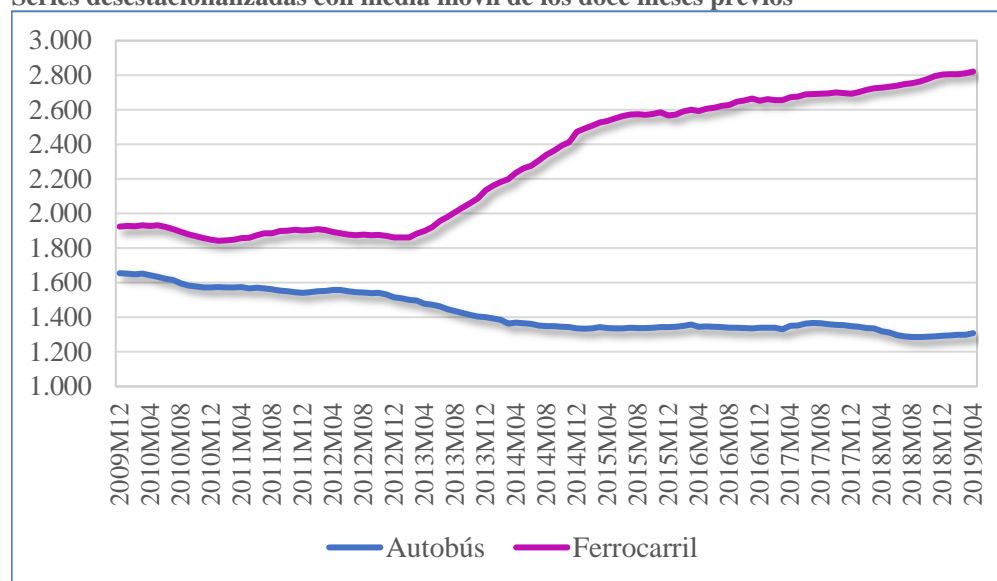
Edición:
Blanca Gavilán

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

TRANSPORTE TERRESTRE DE VIAJEROS DE LARGA DISTANCIA

La crisis económica significó una reducción generalizada de demanda de transporte público, con una irregular incidencia según ámbitos y modos. El autobús de larga distancia no fue ajeno a ello, mientras que el ferrocarril más que compensó el impacto con nuevas inauguraciones de líneas de alta velocidad. Llegada la recuperación, la tendencia parece mantenerse: mientras el AVE mantiene su crecimiento, aunque ya con tasas moderadas, el autobús continúa su suave descenso. El resultado es que el ferrocarril de larga distancia ha crecido alrededor de un 50% en una década y el autobús ha caído un 20%. El ferrocarril ha quitado probablemente usuarios al autobús, pero también al avión y al vehículo privado. Y no puede descartarse que también haya inducido demanda.

Miles de viajeros transportados mensualmente en autobús y ferrocarril a larga distancia. Series desestacionalizadas con media móvil de los doce meses previos



Nota: 2015M12 = mes 12 del año 2015.

Fuente: Elaboración propia con datos del INE.

DE NUEVO, ESTUDIOS DE TRÁFICO

La crisis mencionada más arriba afectó a todos los sectores. De los ámbitos que más sufrieron fueron todos los relacionados con la carretera. Si ni siquiera había dinero para mantenimiento de lo existente, no iba a haberlo para estudiar mejoras. La consecuencia para la consultoría de tráfico fue una ausencia casi absoluta de estudios, salvo por pequeños contratos dispersos.

En los últimos meses se ha reactivado el mercado de consultoría de tráfico, tanto referido a estudios y proyectos de las Administraciones Públicas como a iniciativas privadas. Si crece el tráfico y los problemas de congestión son cada vez más severos, es necesario pensar en variantes; si se reactiva el mercado inmobiliario, es preciso analizar su impacto sobre ese tráfico que cada vez está peor.

En ese contexto, TOOL ALFA está realizando estudios de tráfico por toda la geografía nacional (Galicia, Madrid, Levante, etc.). En ellos se llevan a cabo desde tomas de datos convencionales (aforos mecánicos, encuestas origen-destino, etc.) hasta análisis más sofisticados (reconocimiento de formas con visión artificial, microsimulación, etc.), pasando por los clásicos modelos de redes y análisis de capacidad.

En todo caso, la tónica general es de modificaciones menores de la red (nuevos enlaces, modificación de accesos, etc.). Difícil parece que se vuelva de manera generalizada a los grandes estudios de largos trazados totalmente nuevos. Ya no es tiempo de grandes obras, sino de mejorar lo existente y de aprovecharlo mejor. Eso también es ingeniería de tráfico que, entre otras cosas, aumenta la seguridad vial y ayuda a mitigar el cambio climático.