

Contenido

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

EDITORIAL

Complejo mundo este. Mientras los negacionistas del cambio climático van siendo cada vez menos y, paralelamente, se va extendiendo entre la población la conciencia de que la cosa va en serio, los esfuerzos de los gobiernos quedan muy por debajo de las expectativas de los más implicados.

Los titulares de todo el mundo se han hecho eco de la Conferencia de la ONU sobre el Cambio Climático. Su propia imagen fue peculiar, pues su logotipo incluía, junto a un elegante mapa de Chile y al acrónimo COP25, un texto que rezaba “Chile. Madrid 2019”, inhabitual incoherencia geográfica.

Pero, aparte del éxito organizativo que consiguió que el nombre de la capital española apareciese en un evento de esta relevancia, las decepciones fueron lo que caracterizaron a esta cumbre.

Frente a Greta, cuyo simple nombre da lugar a más de 200 millones de coincidencias en Google, los gobiernos aparecieron paralizados. La batalla mediática la gana de largo esta joven que mueve masas.

Lo cierto es que la cumbre no consiguió nada palpable. Los diversos intereses quedaron enfrentados y no hubo avances en la adopción de medidas conjuntas. Y, claramente, un problema global como este no se resuelve con medidas unilaterales.

Por su parte, la Unión Europea, adalid en la lucha contra el cambio climático, tampoco consiguió nada en su cumbre privada de esas mismas fechas sobre el mismo tema. Bastó que Polonia, altamente dependiente del carbón en su *mix* energético, se plantara para que no se llegase a ningún acuerdo. De momento, en el año 2050 la UE no será neutra en emisiones de CO₂.

Pero, queramos o no, la realidad es más compleja de lo que parece. La insensibilidad ambiental de algunos gobiernos, incluso los de curioso acrónimo (PIS en Polonia), seguro que responde a una mezcla de razones, algunas escasamente compartibles

Los esfuerzos por combatir el cambio climático chocan con los intereses (frecuentemente legítimos) de muchas de las partes implicadas. Mientras, parece que la gratuidad del transporte se va abriendo paso, quien sabe si reduciendo así los recursos públicos disponibles para las políticas ambientales.

por almas sensibles, pero otras motivadas por la simple defensa de decenas de miles de puestos de trabajo. Ojalá todo fuera más fácil y la realidad fuera blanco o negro.

Otra cuestión que se viene suscitando progresivamente es la gratuidad del transporte. En los últimos meses se están repitiendo experiencias a todos los niveles. Hay argumentos para todos los gustos y hasta en Estados Unidos, donde el transporte público no tiene un rol destacado, se lo han empezado a plantear.

En principio, la idea es atractiva: cuantas menos trabas se pongan, más demanda tendrá el transporte colectivo y menos se usará el vehículo privado, enemigo número uno del medio ambiente.

Pero tampoco hay que olvidar algunas experiencias en que la gratuidad del transporte significó un trasvase mayoritario desde los desplazamientos a pie y solamente testimonial del coche. Bien pensado, de existir, debe de ser muy reducida la fracción de conductores que usen el vehículo privado porque el transporte público sea caro.

Nada es gratis en esta vida: lo que no paguen los usuarios, lo pagarán los contribuyentes, que ya pagan una buena fracción del transporte metropolitano a través de las compensaciones por obligaciones de servicio público. La mitad, más o menos. Repitiendo el argumento de más arriba, en la realidad nada es blanco o negro y un 50/50 suena equilibrado.

El autocar español pierde **45 M €** por la quiebra de Thomas Cook.

(01/10/2019, *Hosteltur*)

Adif reconoce **117** estaciones de mercancías en desuso y otras **184** no estratégicas.

(08/10/2019, *Cinco Días*)

UPS comprará **6.000** camiones de gas natural por **410 millones**.

(09/10/2019, *El Vigía*)

La morosidad en el transporte se situó en los **80** días de media en septiembre.

(14/10/2019, *Logística Profesional*)

Las licencias VTC crecen un **32%** en el último año con Madrid concentrando una de cada cuatro.

(20/10/2019, *Ok Diario*)

El **92%** de las poblaciones urbanas no respira aire saludable.

(22/10/2019, *Logística Profesional*)

COP25: FRACASO CLIMÁTICO MUNDIAL

El acuerdo en la Cumbre del Clima de Madrid no logra sacar adelante el mercado de carbono: “No estamos satisfechos con el resultado”

Ha costado, pero se ha llegado a un acuerdo. Un acuerdo, eso sí, decepcionante y débil, porque no se ha conseguido sacar adelante uno de los puntos principales en la agenda, el que debía desarrollar los futuros mercados de carbono para la compraventa de emisiones de CO₂. Tras una larga noche de negociaciones, esta mañana se ha aprobado un documento en el que se insta a los países a una mayor ambición climática y con el que se ha podido poner fin a la COP25 de Madrid, convertida ya en la cumbre del clima de la ONU más larga (...). (15/12/2019, *El Mundo*).

La Cumbre del Clima de Madrid cierra sin avances políticos y los activistas hablan de “fracaso” y “oportunidad perdida”

La cita de Madrid ha evidenciado un nuevo tipo de activismo, con la joven sueca Greta Thunberg como gran referente, y los políticos más concienciados destacan también el interés de empresas e inversores por contribuir a la lucha contra el cambio climático. Por eso, aunque no sea la primera vez, es especialmente llamativo el fracaso que volverán a anotarse los gobiernos del mundo para que en 2020 empiece una nueva fase en la lucha contra el cambio climático. (13/12/2019, *20 Minutos*).

La cumbre de Madrid fracasa en aprobar un mercado de carbono y se limita a aumentar la ambición climática

“Claramente no es suficiente. El mundo nos está mirando y espera resoluciones mayores. No estamos satisfechos. Los acuerdos conseguidos no son suficiente para afrontar con urgencia la crisis climática”, ha lamentado la presidenta de la conferencia, Carolina Schmidt, en la lectura de las conclusiones [de la COP 25].

POLONIA “TORPEDEA” LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE LA UE

Fracaso climático en la UE: los líderes no logran un acuerdo unánime sobre emisiones cero en 2050 por el bloqueo de Polonia

Fracaso climático en Bruselas. Después de horas de negociación, después de una cumbre de junio en la que ya se fracasó en el intento de fijar por unanimidad el objetivo de la neutralidad climática para 2050, los líderes de la UE han sido incapaces de lograr la unanimidad, y se han emplazado a junio de 2020 ante el bloqueo de Polonia por la falta de garantías económicas en la transición energética: para junio próximo ya debería estar resuelto el Marco Financiero Plurianual (los presupuestos de la UE 2021-2020), y las dudas económicas. (13/12/2019, *eldiario.es*).

La UE pincha y fracasa en fijar el objetivo de la neutralidad climática en 2050

Muchos ojos estaban puestos este jueves en Bruselas. Los líderes europeos tenían un objetivo difícil de alcanzar, pero cualquier cosa que no fuera un acuerdo rotundo sería un fracaso: fijar la meta de que Europa sea un continente climáticamente neutral para 2050. Finalmente, y tras muchas horas de negociación, los Veintisiete han fracasado en su intento ante el bloqueo de Polonia. (13/12/2019, *El Confidencial*).

Polonia impide el acuerdo de la UE para eliminar sus emisiones de CO₂ en 2050

Los jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Europea (UE) han sido incapaces de alcanzar un acuerdo unánime este jueves para eliminar las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en 2050 por los problemas de Polonia para asumir este objetivo. Los Veintiocho volverán a debatir esta cuestión en junio del próximo año. (13/12/2019, *Expansión*).

GRATUIDAD EN LAS AUTOPISTAS

El Tribunal Supremo respalda el fin de los peajes de las autopistas en Cataluña

El Tribunal Supremo rechaza definitivamente que el Estado deba pagar 4.695 millones de euros, que la concesionaria de autopistas Abertis reclamaba al Estado por la diferencia entre el dinero invertido en la reforma de la autopista AP-7 y el dinero obtenido por el paso de los automóviles.

La conclusión de este procedimiento libera al Estado del pago de una gran deuda, que podría haber obligado a renovar la concesión de la autopista por una década (...). (01/10/2019, *El Economista*).

Fenadismar no augura un trasvase masivo de camiones tras el fin de peajes en AP-7 y AP-4

La eliminación de los peajes de las autopistas AP-7 (Alicante-Tarragona) y AP-4 (Sevilla-Cádiz) redistribuirá mejor los tráficos, pero no supondrá un trasvase masivo, aunque sí “importante” de camiones desde las carreteras nacionales paralelas hacia estas vías de alta capacidad, auguran desde Fenadismar, organización que no deja de solicitar un plan de descuentos para el desvío voluntario de camiones en el resto de autopistas de peaje. (30/12/2019, *Todotransporte*).

Los usuarios de la AP-7 ahorrarán 300 millones de euros anuales tras el fin del peaje

La finalización de la concesión de tramo Alicante-Tarragona de la autopista AP-7 el día 1 de enero de 2020 supondrá un ahorro de 300 millones de euros anuales a los usuarios de esta vía de alta capacidad. “Ahora ya será una realidad y a partir del 1 de enero toda la ciudadanía valenciana podrá utilizar una vía de alta capacidad sin tener que abonar ningún recurso propio”, ha destacado el presidente de la Generalitat Valenciana, Ximo Puig. (31/12/2019, *El mercantil*).

EL HIDRÓGENO IRRUMPE CON FUERZA

IRU joins forces with European stakeholders to promote the use of hydrogen in road transport

In a statement issued today, the three organisations urge the European Commission, European Parliament and European Council to provide the right framework to support the roll-out of hydrogen infrastructure across Europe. Road transport operators across Europe have embraced ambitious CO₂ and greenhouse gas emissions reduction targets. However, investment in new technology will be required in order to meet them, especially with demand in the freight and passenger sectors set to grow by 60% and over 40% respectively by 2050. (10/10/2019, Iru).

La primera flota de taxis de Holanda movidos por hidrógeno sale a la carretera

Noot Personenvervoer opera la primera flota de taxis a hidrógeno en los Países Bajos, en La Haya. En los Países Bajos, hay 35 vehículos Toyota Mirai que se utilizan como “transporte de la OMM”, un servicio de taxi para personas que no pueden utilizar el transporte público debido a discapacidades previstas en una ley social. (11/12/2019, Todo taxi).

El primer autobús de hidrógeno ya está funcionando en Francia

Este nuevo servicio es parte de la red de transporte público de la ciudad [Pau] y parte de su revisión global. Inaugurado por François Bayrou, alcalde y presidente del área intercomunal de Pau Béarn Pyrénées, se abrió al público el 17 de diciembre de 2019. El servicio BRT se llama Fébus y se ejecuta en el centro [de la localidad]. Este lanzamiento representa la culminación de la revisión de la red de transporte de la ciudad, IDELIS, destinada a modernizar y desarrollar la oferta de transporte para aumentar el atractivo de la región. (28/12/2019, Diario de transporte).

GRATUIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

El uso del autobús [en Marbella] aumenta un 54% gracias a las tarjetas gratuitas

El número de usuarios del transporte público ha aumentado de manera significativa en Marbella desde la puesta en marcha de la tarjeta de movilidad gratuita, el pasado 1 de mayo. A día de hoy, hay 56.707 tarjetas activas en el municipio (...). Esto ha supuesto un incremento del 54 por ciento en el uso de bus. En el periodo de abril a septiembre, el servicio registró casi dos millones de usuarios, frente a los 1,2 millones del mismo periodo de 2018. (16/11/2019, Diario Sur).

Luxemburgo, primer país del mundo en poner todo el transporte público gratuito

Uno de los países del mundo con mayor número de vehículos privados por habitante ha decidido (...) reducir el impacto ecológico. Luxemburgo se convertirá, durante el primer trimestre de 2020, en la primera nación en ofrecer toda su flota de transporte público de manera gratuita. Una novedad, no exenta de un alto coste para el pequeño Estado europeo (...), que dejará de obtener 40 millones que suponían la venta de billetes. (13/12/2019, El Economista).

“Tarifa Cero”: Kansas apuesta por convertirse en la primera ciudad con transporte público gratuito en EE.UU.

Después de una esperada votación en la que el Concejo Municipal de la ciudad de Kansas, en el estado de Missouri, respaldó por unanimidad que el sistema de transporte público sea gratuito, la alcaldía definía los últimos lineamientos para convertirse en la primera gran ciudad en Estados Unidos en abolir las tarifas de pasajes. La resolución permitirá que los habitantes pasen de pagar US\$ 1,50 por viaje urbano o US\$ 50 por un pase mensual a \$ 0. Para financiar la gratuidad del transporte se necesitan entre US\$ 8 millones y 9 millones anuales. (18/12/2019, La Tercera).

GLOVO: UN “UNICORNIO” CON LUCES Y SOMBRAS

El TSJ de Madrid falla en bloque que los “riders” de Glovo son trabajadores por cuenta ajena

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) ha dictaminado por unanimidad que los repartidores de la plataforma Glovo operan como falsos autónomos. Así lo recoge una sentencia de este tribunal, del pasado 27 de noviembre, pero conocida este viernes, que declara improcedente el despido de un repartidor de la compañía (ocurrido el 14 de marzo de 2018), una vez que considera que su relación laboral no es de autónomo. (29/11/2019, Cinco Días).

Glovo se convierte en “unicornio”: la empresa ya vale 1.000 millones

Glovo se ha convertido en la primera empresa unicornio nacida en la ciudad [Barcelona], un hito que consolida su posición en Europa como capital emprendedora. Esta start-up (...) alcanzó este jueves una valoración superior a los 1.000 millones de dólares al cerrar su última ronda de inversión. En España, sólo Cabify, nacida en Madrid, había llegado al estatus de unicornio al superar una valoración de más de 1.000 millones. (19/12/2019, La Vanguardia).

El auge del reparto urbano se deja notar en la siniestralidad laboral

Casi la mitad (el 45%) de los trabajadores que perdieron la vida el año pasado en un accidente laboral murieron en uno de tráfico a pesar de que este tipo de siniestros fueron solo el 13,4% de los accidentes laborales. No obstante, uno de los datos más preocupantes se refiere al tipo de vehículo en el que viajaban los trabajadores accidentados. Siguen siendo mayoritarios los turismos y pequeñas furgonetas, pero cada vez tienen más peso (...) bicicletas, ciclomotores y motocicletas. Suponen el 20% del total, aunque el porcentaje llega al 28% cuando se consideran exclusivamente los siniestros ocurridos en el desarrollo del propio trabajo. (04/10/2019, El Mundo).

El tren más largo del mundo: **375** vagones y **4** kilómetros de largo.

(31/10/2019, Cinco Días)

Soterrar el tren al puerto de Almería supone más de **50 millones** de euros por kilómetro.

(18/11/2019, El Mercantil)

Algeciras perderá al menos **700.000** contenedores de Maersk en 2020.

(07/11/2019, El Vigía)

Iberia, Air Europa, Vueling y Air Nostrum suman el **72%** de los pasajeros en vuelos nacionales.

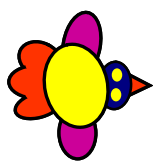
(05/11/2019, Cinco Días)

El Black Friday incrementa el tráfico en **5.000** toneladas en el Aeropuerto de Barajas.

(29/11/2019, El Mercantil)

Los talleres madrileños dejarán de facturar **821 millones** de euros con la electrificación.

(01/12/2019, Posventa de automoción)



**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:
Óscar Martínez.

Comité de redacción:
Óscar Martínez
José Manuel García
Pedro Barea

Edición:
Álvaro Rodríguez

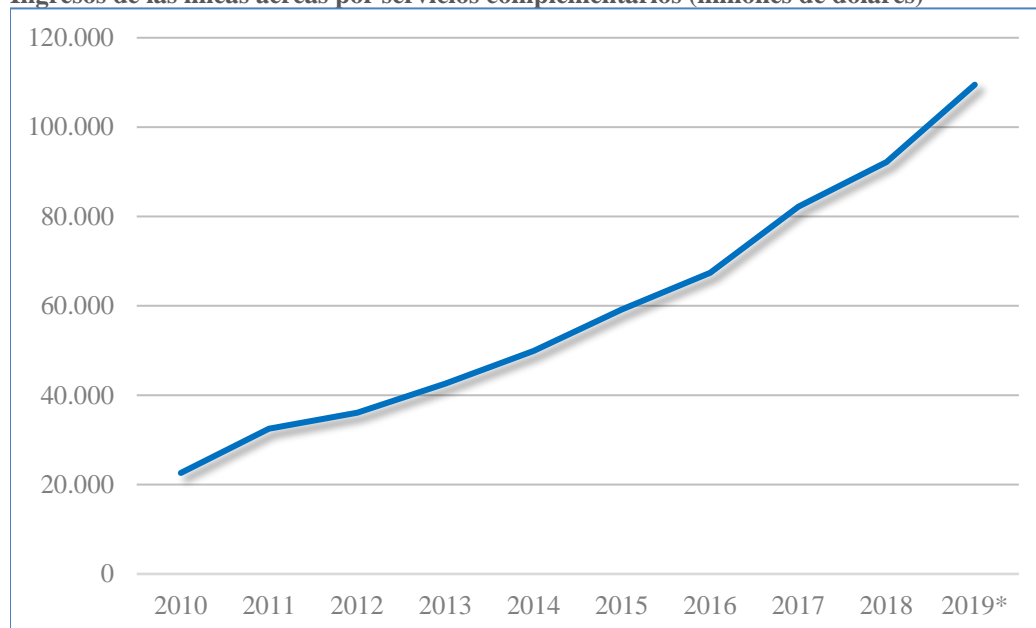
Las noticias seleccionadas o su redacción no reflejan necesariamente la opinión de este Boletín.

EL OTRO NEGOCIO DE LAS LÍNEAS AÉREAS

Lo que en un principio fue una estrategia de las compañías *low cost* para complementar los ingresos, ya es práctica común de todas las aerolíneas. En los trayectos de corto y medio radio, es habitual tener que pagar por servicios que hasta hace no tanto eran gratuitos: elegir asiento, tomarse un refrigerio, llevar una maleta de tamaño modesto, etc. Y aunque las aerolíneas de bajo coste tienen una mayor proporción de ingresos por los servicios complementarios que las tradicionales, todas cuentan con ese añadido para sus cuentas de resultados.

Una estimación de este concepto de “*ancillary revenues*” para el año 2019 sitúa su volumen mundial en el entorno de 110.000 millones de dólares, que es cinco veces los ingresos alcanzados por este concepto en el año 2010. Dentro de estos servicios, la mayor fuente de ingresos es por facturar equipaje, que representa más de la mitad del total.

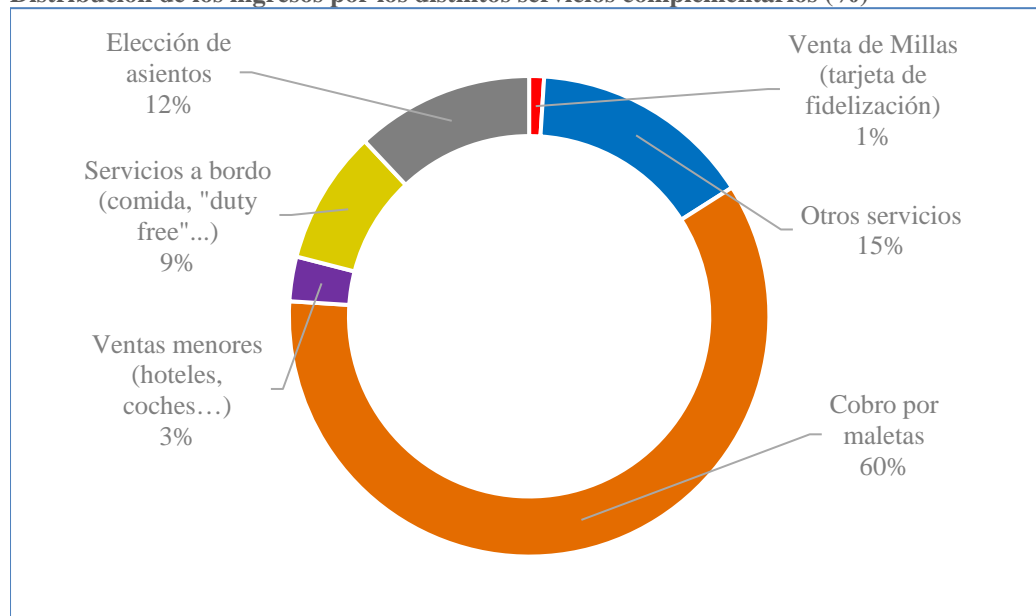
Ingresos de las líneas aéreas por servicios complementarios (millones de dólares)



*Estimación.

Fuente: Car Trawler y El Economista.

Distribución de los ingresos por los distintos servicios complementarios (%)



Fuente: Car Trawler y El Economista.