

## Contenido

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

## EDITORIAL

**E**l cambio climático domina el panorama actual, máxime desde la perspectiva de la movilidad. Las prohibiciones a vuelos cortos, el cobro por uso de las autovías o las subvenciones de cientos de millones de euros al vehículo eléctrico no son más que diferentes facetas de lo mismo.

**E**n las ciudades, donde se concentra la mayor actividad humana, es de esperar el despegue de “Zonas de Bajas emisiones” (ZBE). En España van a ser obligatorias en los más de 400 municipios de más de 20.000 habitantes. La inversión previsible es enorme: solamente la aportación estatal en este ámbito se prevé que ronde los tres mil millones de euros.

**E**sas bajas emisiones implican, fundamentalmente, restricciones al tráfico, pero el buen juicio ha de imperar y ha de evitarse que se trate de medidas meramente represivas y, por el contrario, se apliquen paquetes de medidas tan complejos como requiere un problema que es esencialmente complejo.

**N**o solo hay que pensar en mejorar el transporte público, sino que hay que abordar temas que van desde la distribución urbana de mercancías hasta el de estacionamiento de los vehículos de los residentes, pasando por la potenciación de los desplazamientos peatonales en ciudades que muchas veces no están pensadas para caminar. Las aceras, los semáforos y las intersecciones en general tienen diseños que ahora, con el nuevo foco en potenciar los desplazamientos no motorizados, no presentan las mejores condiciones.

**P**ero esas inversiones multimillonarias no son toda la solución. Hay que invertir, es cierto. Pero ha de procurarse un cambio en las actitudes, cosa que es mucho más difícil. Se ha de buscar una transición suave en la que los peatones han de tener el rol fundamental en las distancias más cortas, donde las nuevas modalidades de desplazamiento (como los patinetes o las bicicletas) no sean agresivas hacia los demás

## El cambio climático, y todo lo que le rodea, domina el panorama de la movilidad, desde nuevas leyes hasta inversiones o restricciones a la movilidad que eran impensables hasta hace poco.

usuarios de las vías, donde el transporte público haga un uso eficiente de los recursos, y donde los automóviles tengan el hueco que les corresponde, ni más ni menos.

**A**plicar medidas de manera progresiva es muy difícil, y requiere encontrar equilibrios temporales que vayan evolucionando. Pero a medio plazo este enfoque es más eficaz y eficiente que aplicar medidas rígidas dictadas por un dogma.

**Y** estas ZBE no son más que una pieza de un rompecabezas enorme. Habrá que ver qué pasa con el vehículo eléctrico, tecnología que avanza de manera sostenida, pero que a este ritmo no va a permitir cumplir ningún compromiso a tiempo. Los vehículos pesados deberán disponer de tecnologías económicamente aceptables que sean buenas alternativas al humilde, maduro y eficiente motor diésel. No es un reto fácil. Probablemente el coste vaya decreciendo al alcanzar economías de escala, como se va apreciando tanto en los vehículos como en sus baterías, pero las dificultades a medio plazo no son baladíes. Ahora la falta de semiconductores está paralizando factorías en todo el mundo: esperemos que un oligopolio del litio o de las tierras raras no tenga un comportamiento predatorio que haga parecer benevolente a la OPEP.

**E**n este contexto, el que la SCNF francesa compita con nuestra Renfe no parece algo muy significativo, más allá de las ventajas para los usuarios de una oferta barata y abundante. Pero quizá habría que dar una vuelta a estos casos de mercados nacionales cerrados a la competencia, cuyo operador monopolista, sin embargo, puede entrar a competir en otros.

El tráfico de las autopistas de peaje se desplomó un **31,5%** en 2020.

(02/04/2021, *Diario Siglo XXI*)

El año en que Europa se rindió al carril bici: **1.000** kilómetros nuevos y hasta un **48%** más de uso.

(07/04/2021, *Magnet*)

Los aeropuertos de Aena registraron **8,24 millones** de pasajeros hasta marzo, un **80,4%** menos.

(12/04/2021, *Vozpópuli*)

El Gobierno invertirá **6.500 millones** de los fondos europeos en movilidad sostenible en ciudades.

(14/04/2021, *El Periódico de la Energía*)

El golpe de la COVID al transporte público: el **60%** de los usuarios reduce sus viajes en metro o autobús.

(29/04/2021, *elDiario.es*)

El plan del Gobierno de movilidad sostenible generará **284.300** empleos y aportará **20.500 millones** al PIB.

(05/05/2021, *El Periódico de la Energía*)

## INICIO DE LA COMPETENCIA FERROVIARIA

**Arranca Ouigo, el tren “low cost” que competirá con Renfe con billetes Madrid-Barcelona desde 9 euros**

De esta forma Ouigo será la primera compañía que competirá con Renfe en los trayectos Madrid-Barcelona, con paradas en Zaragoza y Tarragona, y con billetes a partir de 9 euros. La frecuencia de los trenes será de cinco idas y cinco vueltas al día. Cada tren contará con 508 plazas y la previsión es poner en el mercado un millón de asientos hasta final de año. (07/05/2021, *Cinco Días*).

**Los trenes de Ouigo alcanzan una ocupación del 75% en su primer día en España**

Ouigo, (...), ha calculado en casi 4.000 las personas que transportará este lunes en el primer día de liberalización de la alta velocidad en España. Más de 3.800 personas habían reservado billete en los trenes. La ocupación rondará el 75%, según ha previsto la compañía, ya que el número de asientos ofertados ha ascendido a 5.090. (10/05/2021, *El Periódico*).

**AVLO, el AVE “low cost” de Renfe, se estrena rozando el 100% de ocupación**

AVLO, el AVE “low cost” de Renfe, se ha estrenado este miércoles sin incidencias y rozando el 100% de ocupación en los trenes. El presidente de la operadora, Isaías Táboas, afirma que estas tasas se mantienen para los próximos días. La alta demanda podría llevar a ampliar servicios de cuatro a ocho trayectos diarios los próximos dos fines de semana, coincidiendo con el arranque del verano. (23/06/2021, *La Vanguardia*).

## FUTURO PEAJE EN LAS AUTOVÍAS

**Un peaje de 4 céntimos por kilómetro sería suficiente para costear el mantenimiento de las carreteras**

La implementación de peajes en todas las autovías españolas requeriría de un pago por kilómetro por parte de los usuarios de entre 3 y 5 céntimos por kilómetro con el fin de acabar con el gran déficit que hay actualmente en la conservación de carreteras. Según señala la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (Acex), esta tarificación sería suficiente para mantener las carreteras en buen estado (...). (02/05/2021, *Expansión*).

**El Ejecutivo prevé peajes en las autovías para 2024 pese al fuerte rechazo social**

(...) se trata de una de las reformas incluidas en la futura Ley de Movilidad y Financiación del Transporte, en cuyo anteproyecto se consultó la idoneidad del peaje en autovías y en el acceso a grandes ciudades bajo la premisa de que “el que contamina paga”. La tramitación tiene uno de sus hitos en este primer semestre, cuando el Consejo de Ministros tendría que dar una primera lectura al texto, esperándose su aprobación en la segunda mitad de 2023. (06/05/2021, *Cinco Días*).

**El Gobierno recula y dice que no impondrá peajes en autovías sin el apoyo del resto de partidos**

El Gobierno ha descartado que vaya a llevar a cabo la medida que ha propuesto a la Comisión Europea para introducir peajes en todas las autovías españolas a partir de 2024 si no cuenta con el apoyo del resto de los partidos políticos. “Como es una reforma estructural e importante, cuando haya una propuesta real el Gobierno vendrá a las Cortes para debatirlo entre todos los grupos parlamentarios para ver qué se hace, pero si no hay consenso, la propuesta no saldrá adelante”, ha explicado el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos. (11/05/2021, *El Economista*).

## PROHIBICIÓN DE VUELOS CORTOS

**French lawmakers approve a ban on short domestic flights**

French lawmakers have approved a bill that will ban short domestic flights in an effort to lower the country's carbon emissions. Under the proposals, air routes will be abolished if the same journey can be made by train in under two-and-a-half hours. (11/04/2021, *Euronews*).

**Las aerolíneas se rebelan contra una prohibición de los vuelos cortos: “La reducción de emisiones es marginal”**

En realidad, los vuelos de menos de 500 kilómetros, los que tienen una alternativa en tren, sólo suponen el 4,3% de las emisiones del sector aéreo, mientras que los vuelos de más de 1.500 kilómetros, los que no pueden sustituirse, generan el 75% del total de las emisiones. Dicho de otra manera: dejar de volar de Madrid a Barcelona, y hacerlo en tren, supondría una reducción marginal de las emisiones, mientras que un vuelo a Cancún, que sí contamina más, no tiene medio alternativo de transporte. (01/05/2021, *El Mundo*).

**El plan 2050 recomienda prohibir los vuelos de menos de 2,5 horas con alternativa de tren**

El Gobierno ha recomendado prohibir los trayectos que se realizan en avión y que tengan una alternativa para viajar en tren inferior a las 2,5 horas de duración, con el objetivo de disminuir el impacto medioambiental del transporte aéreo. Así figura en el informe presentado por el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, en el que hace un diagnóstico de la situación social y económica de España y detalla las propuestas para alcanzar una estrategia nacional con la vista puesta en 2050. (20/05/2021, *Cinco Días*).

## PLAN MOVES III

### El Moves III cuadruplica sus fondos hasta los 400 millones de euros, ampliables a 800

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico presentará el viernes el Programa Moves III, que estará dotado con 400 millones de euros (ampliables a 800 si fuera necesario), lo que supone cuadruplicar la partida de 100 millones del vigente Moves II. Esa ampliación servirá para que las comunidades autónomas que agoten su presupuesto antes de tiempo puedan acceder a una asignación complementaria. (04/04/2021, **Expansión**).

### El transporte pesado vuelve a quedar fuera del Plan MOVES III

El nuevo Plan Moves III destina todos sus fondos al vehículo eléctrico, por lo que, una vez más, el sector del transporte por carretera queda fuera de las ayudas para adquirir vehículos menos contaminantes, ignorando las reivindicaciones que el sector plantea para fomentar la introducción del gas natural en el sector del transporte, al ser la única energía alternativa viable con la tecnología actual para la propulsión de camiones y autobuses, contribuyendo de este modo a la descarbonización del transporte. (13/04/2021, **Transporteprofesional.es**).

### A un mes de acabar el plazo del Plan Moves III, ninguna comunidad autónoma lo ha tramitado

Las comunidades autónomas son las responsables de realizar las convocatorias correspondientes en sus territorios. Sin embargo, por el momento ninguna comunidad ha hecho los deberes. Aunque, como en la edición anterior, los particulares y autónomos ya pueden acceder a las ayudas. Mientras, las empresas tienen que esperar a que los diferentes gobiernos autonómicos las pongan en marcha. (13/06/2021, **La Voz de Galicia**).

## LEY DEL CAMBIO CLIMÁTICO

### El Congreso aprueba el fin del diésel y la gasolina, nuevas zonas de bajas emisiones... y más medidas

(...) el Congreso ha aprobado la nueva Ley de Cambio Climático y Transición Energética. El texto, aprobado con los votos del PSOE, Unidas Podemos, Cs, Bildu, Teruel Existe y ERC, la abstención de Más País y PP y el voto en contra de Vox, se ha diseñado para conseguir algunas metas muy concretas antes de 2030 y, así, cumplir con el Acuerdo de París y alcanzar la neutralidad en las emisiones de carbono como país en 2050. (09/04/2021, **Autopista**).

### Ley del Cambio Climático: fecha tope a la venta de coches de combustión

El texto legal establece que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos deben "reducir paulatinamente sus emisiones". Para ello, "no más tarde del año 2040" todos los vehículos que salgan al mercado "deben ser vehículos con emisiones de 0 gCO<sub>2</sub>/km". Queda excluidos de la prohibición los matriculados como vehículos históricos y los destinados a uso comercial. (10/04/2021, **movilidadeléctrica.com**).

### España estrena su primera Ley de Cambio Climático tras años de retraso

Tras la incorporación de las enmiendas aprobadas por el Senado, este jueves se ha culminado el largo camino para poner un marco legal al objetivo de nuestro país de alcanzar la neutralidad climática en 2050. El Congreso de los Diputados ha aprobado la primera ley española de Cambio Climático y Transición Energética con años de retraso (en diciembre se cumplirán seis años de la firma del Acuerdo de París) y entre críticas por su falta de ambición de la mayor parte de los grupos parlamentarios, que, no obstante, la consideran necesaria. (13/05/2021, **El Confidencial**).

## ZONAS DE BAJAS EMISIONES

### El Gobierno obligará a crear un "Madrid Central" a las ciudades de más de 20.000 habitantes desde 2023

Los municipios de más de 20.000 habitantes y con problemas de calidad del aire contarán con zonas de bajas emisiones similares a "Madrid Central" desde el año 2023, frente a la propuesta inicial de que esta medida solo afectara a aquellos núcleos urbanos de más de 50.000 vecinos. La modificación (...) abre la puerta a que las restricciones al tráfico afecten a un total de 416 ciudades con una población conjunta de 33 millones de habitantes. (09/04/2021, **El Mundo**).

### España dedicará 2.900 millones a crear zonas de bajas emisiones en cada municipio de más de 50.000 habitantes

El Gobierno dedicará 2.916 millones de euros de fondos europeos a crear zonas de bajas emisiones en municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia. Es casi la mitad, el 44%, de la inversión prevista en movilidad sostenible en entornos urbanos, que asciende a 6.536 millones de euros. De esos, 2.000 millones irán a la instalación de puntos de recarga y adquisición de vehículos eléctricos y otros 1.620 a mejorar el servicio de Cercanías. (05/05/2021, **elDiario.es**).

### España aspira a desplegar 150 zonas de bajas emisiones en un año y medio

Las 149 urbes de más de 50.000 habitantes, en las que vive el 53% de la población total del Estado (25,3 millones de personas), tienen un año y medio, hasta el 2023, para implementar una zona de bajas emisiones (ZBE). La primera noticia la dará precisamente el plazo, puesto que será muy complicado, por no decir imposible, que cumplan con este requisito de la normativa española. (17/06/2021, **El Periódico**).

---

Entra en vigor la limitación de **20 y 30 km/h** en ciudades con multas de **600 €**.

(11/05/2021, **La Vanguardia**)

---

Los peajes en las autovías incrementan los costes del transporte entre un **9** y un **13%**.

(17/05/2021, **Nexotrans**)

---

España ha reducido la mortalidad en accidentes de tráfico un **80%** en los últimos 30 años.

(16/06/2021, **El País**)

---

Los turismos sin etiqueta, responsables del **70%** de las emisiones en los núcleos más poblados.

(21/05/2021, **Posventa**)

---

Más de **2,5 millones** de vehículos circulan sin la ITV al día y con el seguro caducado.

(28/05/2021, **Diario Sur**)

---

La escasez de chips ha retrasado ya la fabricación de **500.000** vehículos.

(17/06/2021, **El País**)



**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](http://www.tool-alfa.com)  
[transportool@tool-alfa.com](mailto:transportool@tool-alfa.com)

**Coordinación:**  
Óscar Martínez.

**Comité de redacción:**  
Óscar Martínez  
José Manuel García  
Pedro Barea

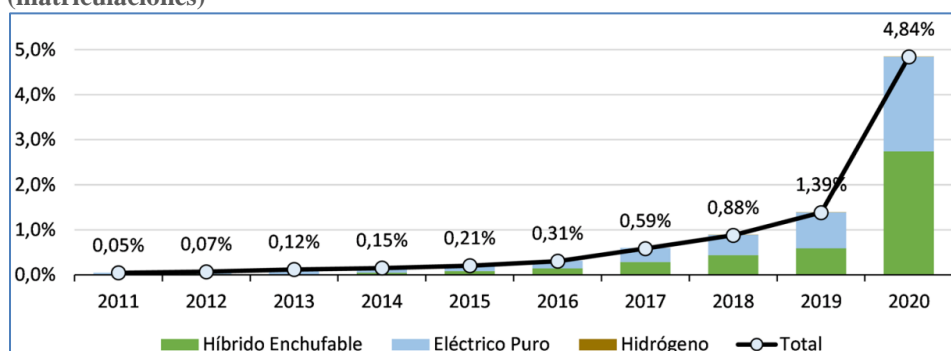
**Edición:**  
Álvaro Rodríguez

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

## EL MERCADO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y SUS PROYECCIONES HASTA 2030

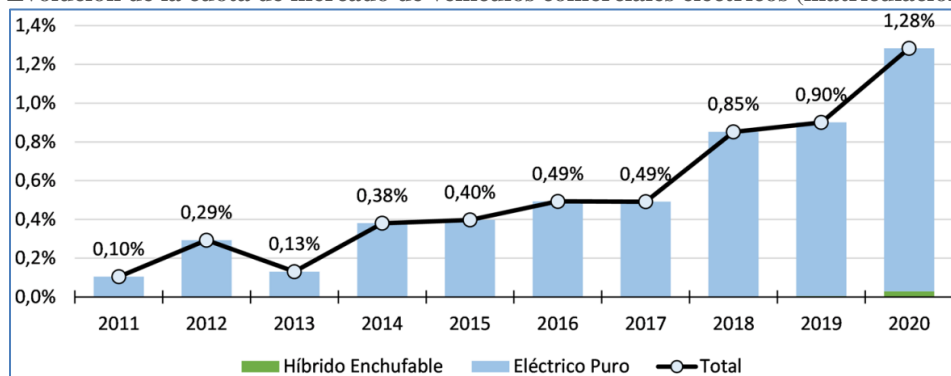
La evolución del mercado de vehículos eléctricos (eléctricos de batería, híbridos enchufables y de pila de combustible) en España ha venido siguiendo una tendencia positiva desde hace varios años, con un crecimiento relativo importante en los últimos tres. Sin embargo, este crecimiento no ha permitido alcanzar todavía cuotas de mercado significativas para un país como España. Concretamente, en el mercado de los turismos y todoterrenos particulares pese a que el crecimiento ha sido importante en la última década, la realidad es que solo representan el 0,2% del parque circulante. Por su parte, la evolución del mercado de los vehículos comerciales ha sido menos acusada, con una subida de menos del 1% en los últimos 8 años. En total, a día de hoy, existen menos de 7.500 vehículos comerciales eléctricos circulando por nuestro país.

### Evolución de la cuota de mercado de vehículos eléctricos turismos y todoterrenos (matriculaciones)



Fuente: ANFAC/IEA.

### Evolución de la cuota de mercado de vehículos comerciales eléctricos (matriculaciones)



Fuente: ANFAC/IEA.

## MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA CIUDAD UNIVERSITARIA

En los últimos tiempos, TOOL ALFA ha sido adjudicataria de varios estudios sobre centros de gran capacidad de atracción en la ciudad de Madrid. Primero fue la Ampliación III de IFEMA, después Madrid Nuevo Norte y ahora ha sido el turno de la Ciudad Universitaria.

El objetivo de este proyecto es diseñar un sistema de transporte y movilidad más sostenible, tanto para alumnos como empleados de las instalaciones de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), la Universidad Complutense de Madrid (UCM) y la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), colectivo con un total de más de 70.000 personas.

Como es lógico, el estudio ha realizado un profundo diagnóstico de la oferta y demanda, como base para diseñar propuestas en muy diversos ámbitos, desde mejoras físicas (aceras, carriles bici, etc.) hasta racionalización de competencias de las administraciones (Ayuntamiento, MITMA, UCM, etc.), pasando por mejoras de gestión (estacionamiento y transporte público).