

## Editorial

Por fin, las cifras de actividad general y sectorial dejan de ser negativas. Aunque todavía no nos encontremos en un entorno económico francamente optimista, la situación contrasta favorablemente con la de hace unos pocos números.

Pero las noticias no son todas positivas, particularmente en el transporte aéreo. En la primera parte del trimestre, los titulares se han hecho eco del conflicto de los controladores aéreos, causante de demandas de miles de afectados con peticiones de decenas de millones de euros de indemnizaciones. A la mitad del trimestre, la noticia ha sido el proceso de privatización parcial de Aena, todavía embrionario pero que ya ha implicado amenazas de huelga en días críticos. Y al final del trimestre, ha saltado a la luz un nuevo fracaso de un aeropuerto concesionado, esta vez el de Castellón.

Este aeropuerto es una obra que técnica y económicamente siempre ha suscitado muchas dudas, al ubicarse a una hora por autopista del aeropuerto de Valencia, que no sólo ya ofrecía buenas instalaciones, sino que acaba de aumentar su capacidad excedentaria al sufrir el embate del AVE Madrid-Valencia. La crisis económica no ha sido la responsable del desastre del aeropuerto de Castellón, sino que simplemente ha adelantado lo inevitable. Esto mismo ha ocurrido con muchas otras infraestructuras recientes de las que se pensó que la “ingeniería financiera” era capaz de hacer viables, a pesar de sus problemas de falta de demanda y de sus diseños copiados miméticamente de circunstancias muy diferentes. Estos esquemas concesionales ni son sencillos ni ofrecen la solución universal a todos los problemas. Y requieren unos estudios de partida muy profundos para no terminar por constituir una amenaza al sistema bancario y, finalmente, exigir recurso al dinero de los contribuyentes.

Del resto de noticias, la palma mediática se la lleva la limitación de la velocidad a 110 kilómetros por hora en autovías y autopistas. El debate ha sido esencialmente político y los argumentos técnicos y económicos prácticamente no han existido: si se trata de una medida que ahorra petróleo y aumenta la seguridad ¿por qué no hacerla permanente?; si no todas las infraestructuras tienen iguales parámetros de diseño ¿por qué un límite uniforme, idéntico en autovías metropolitanas y en autopistas de peaje interurbanas?; si este cambio modifica las condiciones de

competitividad de las concesiones de peaje ¿se altera el equilibrio concesional y el Estado debe compensar a los concesionarios?.

Otras noticias han sido mucho menos repetidas, pero no por ello dejan de ser relevantes. Una de ellas es la grave situación del medio ambiente urbano en las grandes urbes españolas y las propuestas radicales de la Unión Europea al respecto, que chocan bastante con la tibieza, pasividad o incluso picaresca de la mayoría de las autoridades españolas.

La solución a este problema pasa en buena medida por la potenciación del transporte colectivo. Y en ese sentido puede interpretarse el “Cheque Transporte”, aunque parece difícil que sus buenas intenciones se traduzcan en resultados tangibles. Aparte de sus problemas prácticos todavía no resueltos, el resultado real puede ser simplemente la pérdida de recaudación por IRPF, pues los beneficiarios de tal medida probablemente sean ya usuarios del transporte público y no exista trasvase real desde el vehículo privado.

En este contexto es muy interesante el gráfico recogido al final de este número, basado en una encuesta a casi seis centenares de expertos en cuestiones urbanas alrededor de todo el mundo. Los problemas que preocupan en relación con la calidad de vida en las ciudades son muy diversos, pero el primero sigue siendo el mismo que hace décadas: más de la mitad de los encuestados citan como principal problema “el tráfico, el transporte público y el aparcamiento”. Es como para reflexionar.

Finalmente hay que subrayar una noticia muy importante a nivel sectorial, pero que ha pasado desapercibida a nivel general: la anulación de cinco concursos de renovación de concesiones de líneas regulares de transporte en autobús dependientes del Ministerio de Fomento. El panorama es poco alentador: primero hubo varios concursos declarados desiertos y que tuvieron que volver a ser convocados; ahora el problema es que, tras ser adjudicados, estos cinco han sido declarados nulos. Las herencias reguladoras de la posguerra, matizadas pero esencialmente mantenidas por la LOTT, no parece que sean sostenibles por mucho tiempo más. El inevitable cambio, si no se hace bien, provocará que las empresas y el empleo sufran innecesariamente, al tiempo que los usuarios pueden ver deteriorarse un sistema eficiente que a los contribuyentes no les ha costado ni un euro.



### ÚLTIMOS COLETAZOS DEL CONFLICTO CON LOS CONTROLADORES AÉREOS

**CEIM y la Cámara de Comercio de Madrid ayudan a los empresarios de Madrid en sus demandas contra los controladores.**

(...) Tanto CEIM como la Cámara de Comercio ofrecerán desde hoy mismo un Servicio de Orientación Jurídica para ayudar a todas las empresas madrileñas que se hayan visto perjudicadas, a canalizar y formalizar sus correspondientes demandas de indemnización por daños y perjuicios.(CEIM, 01/01/2011).

**Los afectados por el caos aéreo piden una fianza de 50 millones a los controladores**

Cerca de 5.000 afectados por el cierre del espacio aéreo han solicitado al juez que tramita la causa penal que obligue a los controladores aéreos a depositar una fianza de cerca de 50 millones de euros para responder por los daños y perjuicios provocados por el abandono de sus puestos de trabajo el pasado 3 de diciembre. (El Economista, 03/02/2011).

**Afectados por el plante de los controladores les piden 60 millones de fianza.**

Unos 5.000 afectados por el cierre del espacio aéreo español, el pasado 3 de diciembre, se han personado en la causa penal abierta contra los controladores que abandonaron sus puestos de trabajo. Les exigen una fianza de hasta 60 millones de euros para posibles compensaciones. (El Mundo, 04/03/2011).

### PROCESO DE PRIVATIZACIÓN DE AENA

**Arranca la privatización del 49% de Aena.**

El Consejo de Ministros ha aprobado la creación de la sociedad mercantil de Aena Aeropuertos, ente con el que arranca el proceso para la privatización del 49% de AENA, que culminará con la concesión de los dos principales aeropuertos de la red, Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. [Aena] Conservará como mínimo una participación del 51,1%. (El Mundo, 25/02/2011).

**El Gobierno ha dado el primer paso para la privatización de Aena.**

(...) Creación de la sociedad mercantil Aena Aeropuertos, una entidad que tiene las mismas funciones que la anterior Aena y que significa el primer paso para la privatización del sector. Tras el anuncio, los sindicatos de Aena se manifestaron en Madrid y amenazan con ir a la huelga las próximas vacaciones de Semana Santa. (Mercados de las Infraestructuras y la Construcción, 01/03/2011).

**Diez empresas concursan por la privatización de las torres de control de AENA.**

Los competidores finales son Ferrovial, Indra, ACS, FCC, Sacyr, Saerco, Geci Española, Etracontrol, Servicios de Control de tránsito y navegación Aérea y Letové Prevádzkove Sluzby Slovenskej Republiky. Todas las empresas salvo Letové, que solo opta al tercer lote, optarán a los tres lotes en que se dividirán las 13 torres. (Cinco Días, 18/03/2011).

### EL RESCATE PÚBLICO DEL AEROPUERTO DE CASTELLÓN

**La concesionaria del aeropuerto de Castellón pide el rescate de la gestión.**

(...) La Administración, a través de Aerocas, asumirá la gestión del aeropuerto y sacará a concurso los servicios. Esto supondría un coste de casi 80 millones de euros para las arcas públicas, a los que habría de sumar los más de 30 millones de euros del préstamo participativo. (El País, 16/01/2011).

**El Consell gestionará el aeropuerto de Castellón y pagará las pérdidas.**

La sociedad pública Aerocas (formada por la Generalitat, 98%, y la Diputación de Castellón, 2%) ha llegado a un principio de acuerdo con la concesionaria del aeropuerto de Castellón para que sea la Administración autonómica la que asuma el papel de gestor aeroportuario. Además, la Generalitat y la Diputación se comprometen a pagar las más que posibles pérdidas que supondrá la puesta en marcha de esta infraestructura durante los primeros ocho años (...). (El País, 12/03/2011).

**La concesionaria del aeropuerto de Castellón blinda su viabilidad**

La empresa privada aportará más fondos para la puesta en marcha y la Generalitat a través del Consell asumirá sus pérdidas los primeros ocho años para que los bancos se queden tranquilos. (Expansión, 23/03/2011).

### APLICACIÓN PRÁCTICA DEL “CHEQUE TRANSPORTE”

**Llega el “cheque transporte”: otra forma de pagar en especie con ventaja fiscal.**

La medida, aprobada por el Gobierno mediante real decreto en su último Consejo de Ministros de 2010 en el marco de la estrategia de Economía Sostenible, establece que cada empresa podrá otorgar hasta 136 euros mensuales a cada empleado para este fin, sin que tengan que tributar por ello. (El Confidencial, 13/01/2011).

**El tique transporte, un beneficio sin beneficiarios.**

(...) El Ejecutivo estableció [en abril del año pasado] una exención en el IRPF en los supuestos en que una empresa costea el transporte hasta el lugar de trabajo de su plantilla con un límite máximo de 1.500 euros al año por trabajador. Sin embargo, hasta ahora, ninguna compañía ha utilizado este beneficio fiscal ya que aún no se han articulado los medios de pago. (Cinco Días, 02/02/2011).

**El Gobierno aprueba el “Cheque Transporte”**

El Consejo de Ministros ha aprobado una modificación en el Reglamento del IRPF que establece los nuevos términos en los que las compañías privadas y las administraciones públicas otorgan la ayuda de transporte a sus empleados, lo que comúnmente se conoce como “Cheque Transporte”. Los desplazamientos de trabajo estarán incluidos en la ayuda si se realizan en medios de transporte público. (Autobuses y Autocares, 01/03/2011).

### REDUCCIÓN DE LA EMISIÓN DE GASES CONTAMINANTES EN LAS PRINCIPALES CIUDADES

#### Medio Ambiente reclama “medidas de choque” contra el tráfico urbano.

El Ministerio de Medio Ambiente no ve que los Ayuntamientos de las grandes ciudades (con Madrid y Barcelona a la cabeza) estén haciendo lo suficiente para combatir la contaminación por el tráfico. Ante el anuncio de que las dos principales urbes pedirán una moratoria para cumplir con los niveles que fija la UE, el Gobierno apunta que no tramitará dichas moratorias si no hay avances. (El País, 24/01/2011).

#### Barcelona estudia prohibir la circulación de los coches de más de 10 años.

El consistorio quiere sacar de las calles de la ciudad aquellos vehículos más contaminantes, en concreto un 3% del total circulante (especialmente los destinados a la distribución de mercancías) y que, según unos estudios, generan casi el 12 % de los óxidos de nitrógeno (NOX). (Cinco Días, 22/03/2011).

#### La CE se propone acabar con la circulación de coches de gasolina o diésel en las ciudades para 2050.

En el año 2050 no circularán coches de gasolina o diésel por las ciudades europeas. Estos vehículos deberán sustituirse, según el Ejecutivo comunitario, por otros eléctricos, con motor de hidrógeno o híbridos, así como por el transporte público y el transporte en bicicleta y a pie. (Eroski Consumer, 29/03/2011).

### LIMITACIÓN DE LAS VELOCIDADES MÁXIMAS

#### Prohibido viajar a más de 110 km por hora para ahorrar gasolina.

El ahorro en gasolina y gasóleo podría alcanzar los 1.400 millones de euros anuales a razón de 18 millones de barriles menos por año, según cálculos del Ministerio de Industria. (Cinco Días, 26/02/2011).

#### Baja la velocidad máxima a 110 km/h para ahorrar combustible.

En un intento de ahorrar combustible, el Consejo de Ministros del pasado 25 de febrero aprobaba una medida inusual y polémica: reducir temporalmente la velocidad máxima de las carreteras hasta los 110 km/h. El Gobierno calcula que el ahorro que se alcanzará por la medida puede llegar hasta los 1.400 millones de euros. (Mercados de las Energías y el Medio Ambiente, 01/03/2011).

#### El Gobierno rebaja el límite a 110 km/h en autovía para ahorrar gasolina.

El Gobierno va a reducir el límite de velocidad en autovías y autopistas de los 120 kilómetros por hora actuales a 110 km/h “de forma transitoria”. El vicepresidente primero del Gobierno, Alfredo Pérez Rubalcaba, ha afirmado que con esta medida, que está relacionada con la subida de los precios del petróleo a consecuencia de las revueltas en el mundo árabe, el Ejecutivo pretende “ahorrar gasolina”. (El Mundo, 25/02/2011).

### CONCURSOS DE FOMENTO ANULADOS POR EL TRIBUNAL DE JUSTICIA

#### El Tribunal de Justicia anula cinco concursos de Fomento

Se trata de las concesiones de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera entre Puertollano, Albacete y Valencia; Graus (Huesca), Lleida y La Granja de Escarp (Lleida); Casas Bajas (Valencia) y Teruel; Tamarite de Litera (Huesca) y Lleida; y Santander, Bilbao y La Manga del Mar Menor (Murcia). (Autobuses y Autocares, marzo de 2011).

#### Globalia tumba el reparto de rutas por autobús diseñado por Fomento.

Globalia (...) ha recurrido los concursos convocados por el Ministerio de Fomento para explotar el centenar de líneas regulares que existen en España y los tribunales le han dado la razón. En la práctica, las sentencias dejan en entredicho el modelo pactado por el Gobierno con empresarios y sindicatos en 2007. (Expansión, 17/03/2011).

#### El Tribunal anula 5 concursos de autobús de Fomento recurridos por Globalia

Fomento deberá decidir si recurre al Tribunal Supremo o asume la resolución de los jueces. Desde Globalia señalan que no tienen ningún comentario que hacer al respecto y que están a la espera de que el Ministerio de Fomento adopte las medidas adecuadas para dar cumplimiento a las sentencias. (ABC, 17/03/2011).



### PLAN INSULAR DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE DE FUERTEVENTURA

TOOL ALFA ha sido seleccionada para asesorar al Cabildo de Fuerteventura en la redacción de un “Plan insular de transporte y movilidad sostenible”, orientado fundamentalmente a la mejora del transporte público regular, al taxi y a la movilidad no motorizada.

Para sentar las bases de unas propuestas bien fundadas, se ha realizado una amplia recogida de datos, con más de 5.500 encuestas a residentes, turistas y usuarios de transporte público. Asimismo, se han mantenido reuniones con representantes de los diversos agentes económicos y sociales, al tiempo que las inquietudes ciudadanas se han pulsado a través de las redes sociales y de canales más tradicionales como un centro de llamadas.

Como aspecto singular, cabe destacar que se ha realizado un análisis monográfico del sector del taxi basado en un análisis comparado de más de un centenar de ciudades españolas, tanto turísticas como rurales.

Las propuestas más importantes se refieren a la remodelación progresiva de la red insular de transporte regular, introduciendo *guaguas* de menor tamaño (minibuses) y servicios de transporte a la demanda. Asimismo, se proponen medidas en el ámbito de la información a los usuarios, la introducción de tarjetas sin contacto, etc.

Aumenta la producción de vehículos industriales un **35%**.  
(Mercados de las infraestructuras y la Construcción, 1 de Enero de 2011).

Aguirre y Barreda impulsan **dos** pistas separadas por escasos **20 kilómetros**.  
(Transporte XXI, 15 de Enero de 2011).

Ryanair transportó en 2010 **dos millones** de pasajeros más que Iberia en España.  
(Cinco Días, 18 de Enero de 2011).

Ferrovial gana seis meses para refinanciar **553 millones** de la Radial 4.  
(Cinco Días, 28 de Enero de 2011).

Más de **8.600** empresas dejaron el transporte por carretera en 2010 y la flota cayó un **11%**.  
(Transporte XXI, 1 de Febrero de 2011).

El precio del billete de las líneas regulares sube un **1,7%**.  
(Autobuses y Autocares, 1 de Febrero de 2011).

Titsa pierde **cinco millones** de viajeros al año por el tren ligero.  
(Autobuses y Autocares, 1 de Febrero de 2011).

Los pasajeros de cruceros llegan a cifras récord tras crecer el **17%**.  
(Cinco Días, 10 de Febrero de 2011).

Francia aumenta la masa máxima autorizada de los camiones a **44 toneladas**.  
(Transporte XXI, 15 de Febrero de 2011).

Maersk Line aumentó un **75%** sus tráficos en Tánger durante 2010.  
(Transporte XXI, 15 de Febrero de 2011).

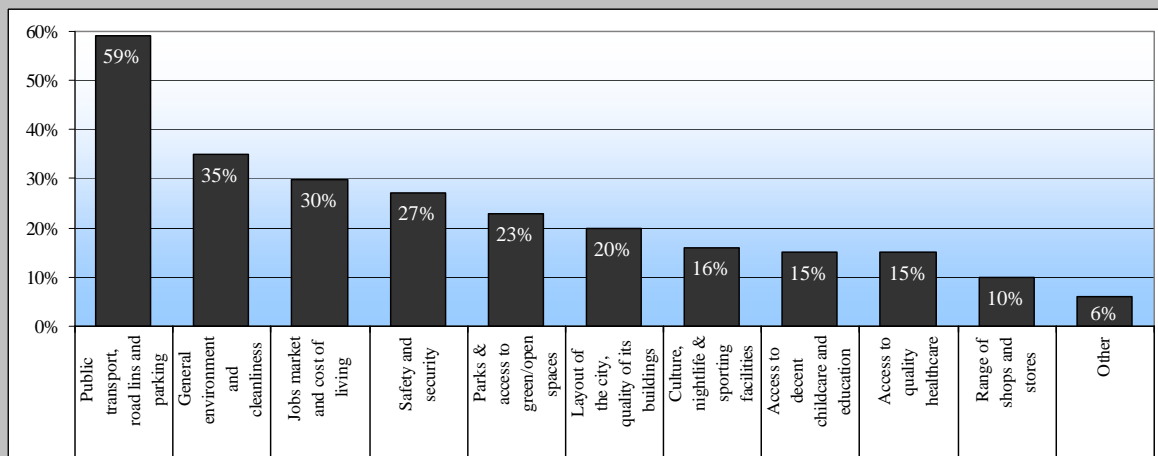
La carga ferroviaria en el corredor Valencia-Madrid aumenta un **60%** en 2010.  
(Transporte XXI, 15 de Febrero de 2011).

Se subvencionarán **20 euros** por neumático con el nuevo Plan Renove.  
(Ambientum, 7 de Marzo de 2011).

Renfe divide su negocio de cargas en **cinco** empresas y privatizará el **45%**.  
(Cinco Días, 13 de Marzo de 2011).

Adif recupera su plan de emitir **600 millones** en bonos para obras del AVE.  
(Cinco Días, 29 de Marzo de 2011).

## PRIMARY THINGS TO CHANGE IN CITIES TO MAKE LIFE LESS STRESSFUL AND WITH IMPROVED QUALITY



Fuente: "Liveable Cities. Challenges and opportunities for policymakers". Economist Intelligence Unit. 2010

Coordinación del número: Oscar Martínez Álvaro  
Comité de Redacción: Oscar Martínez Álvaro, David Arnaiz  
Edición: David Arnaiz, Mónica Ballesteros