

Editorial

Tras muchos números de este Boletín en los que era difícil encontrar una noticia esperanzadora, por fin parece que las noticias positivas, si no generalizadas, al menos comienzan a tomar cuerpo consistente. Ahora sí puede decirse que lo peor ha pasado. Si la gravedad de la crisis se pudo anticipar y valorar sin tener que recurrir a indicadores macroeconómicos sofisticados, sin más que seguir la evolución de los consumos de combustible y de los tráfico, ahora que el signo es el contrario la conclusión no puede ser otra que el crecimiento económico es positivo.

Pero el optimismo no puede ser universal. Es más que conocido que a nivel general subsisten varios temas muy preocupantes (déficit, paro, etc.). Y a nivel sectorial la pintura es incluso más sombría, al menos para algunos.

En particular, el transporte por carretera ve cómo poco a poco se van materializando las amenazas que, desde hace tiempo, se vislumbraban más o menos remotas. Ya ha dejado de ser noticia el encarecimiento del petróleo que periódicamente asesta un golpe a toda la economía, en general, y al sector transporte, en particular. Dentro del transporte, la carretera, junto al avión, sufre de manera especial ese encarecimiento que responde al juego de la oferta y la demanda y tiene una tendencia clara. Adicionalmente, la protección del medio ambiente hace inevitable que se actúe contra los combustibles fósiles y sus consiguientes emisiones por muy diversas medidas, de las cuales la más generalizada es la fiscal. A estas alturas la única duda puede ser en cuánto van a subir los costes del transporte por carretera, pero nadie puede esperar que los costes se mantengan en el nivel actual.

Por otra parte, el ferrocarril continúa con su fulgurante trayectoria. La política de alta velocidad ferroviaria, aunque obviamente tocada por la crisis, es la única de todo el sector transporte que mantiene un ritmo inversor elevado. El AVE a Galicia sigue avanzando, con una financiación un tanto peculiar, combinación de financiación convencional y de “participación público-privada”.

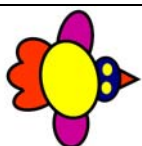
No obstante, aunque la financiación se vaya solucionando a corto plazo, conviene no perder de vista que todavía no están resueltos los problemas de los tramos más difíciles, lógicamente en los que se concentran buena parte de los problemas (coste, impacto ambiental, etc.). Cualquier conductor mínimamente observador que haya accedido a Galicia

desde la Meseta (o al revés) habrá quedado sorprendido por los ingentes movimientos de tierras y los inmensos puentes que fueron necesarios. Pues eso no es más que un mínimo esbozo de lo que precisa el trazado ferroviario, mucho más exigente que el carretero. La apuesta política por la alta velocidad tiene su base y presenta indudables ventajas, pero no pueden dejarse de lado los inconvenientes. Si un trasplante de riñón cuesta menos que un metro de vía de alta velocidad en terreno llano, quizá sea bueno plantearse si, al menos en este escenario actual, la limitación de recursos no hace preciso reorientar las prioridades. Mantener una velocidad un poco menor en algunos tramos puede ayudar a reducir los costes de inversión de manera sustancial sin deteriorar mucho el servicio.

La alta velocidad ofrece ventajas indudables, pero su extensión irreflexiva puede conllevar consecuencias de gran alcance. En este contexto puede considerarse consolador, por lo que introduce de racionalidad, la supresión del servicio Toledo-Cuenca-Albacete que, para atender a una demanda que cabía en un minibus, costaba unos 18.000 euros diarios sólo por la explotación.

En el ámbito urbano, el irresistible atractivo de los sistemas ferroviarios ha tenido su última materialización en el tranvía de Zaragoza. En algunos otros casos las inversiones tranviarias son claramente un capricho extravagante que va a costar muy caro a los contribuyentes y no va a reducir las emisiones (ya que los tranvías van prácticamente vacíos, por lo que emiten en origen más CO₂ por pasajero transportado que el servicio equivalente en autobús). Pero en este caso se trata de una política coherente de transporte y tráfico combinada con una operación compleja de gestión urbana que hace que el elevadísimo coste de inversión y explotación puedan evaluarse de manera muy diferente. Su buen trazado por el centro urbano y la remodelación de la red de autobuses son garantía de que la demanda va a ser elevada, lo que, en un círculo virtuoso, va a permitir garantizar un elevado nivel de servicio que, a su vez, probablemente atraerá más pasajeros. Habrá que seguir con atención la evolución de su desarrollo.

Finalmente, debe mencionarse a la flamante Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana. Aparte de sus indudables virtudes (y algún que otro aspecto mejorable, como es inevitable) abre una senda que es de esperar que sigan otras Comunidades. También habrá que seguir con atención esta evolución.



RENFE ELIMINARÁ EL AVE DIRECTO TOLEDO-CUENCA-ALBACETE A PARTIR DEL 1 DE JULIO

Renfe elimina el AVE a Toledo-Albacete-Cuenca

Renfe suprimirá a partir del viernes 1 de julio el servicio de tren AVE que prestaba entre Toledo, Albacete y Cuenca que se puso en marcha el pasado mes de diciembre por falta de demanda, según anunció el director general de Viajeros de Renfe, Enrique Urkijo. (El Confidencial, 27/06/2011).

Nueve pasajeros diarios

(...) El directivo de Renfe explicó que este servicio ha transportado apenas 2.796 usuarios en seis meses, mientras que estaba costando a la compañía 18.000 euros al día. Urkijo explicó que mientras la línea AVE Toledo-Madrid funciona “como un tiro”, la que unía la capital regional con Albacete registra nueve viajeros diarios, mientras la conexión con Cuenca sólo tiene siete, siendo el aprovechamiento de la línea de un 4,7%. (Europa Press, 27/06/2011).

Los viajes directos seran sustituidos por viajes combinados haciendo transbordo en Madrid

(...) En este sentido, el trayecto actual entre Toledo y Albacete se realiza en 2 horas y 5 minutos con un coste de 70 euros, con los mejores tiempos con transbordos, se realizarán en 2 horas y 28 minutos por 60 euros (AVE), en 2 horas y 31 minutos por 52 euros (Alvia) y 3 horas y 33 minutos por 37 euros (Altaria). (El Mundo, 27/06/2011).

EUROVIÑETA

El Parlamento Europeo aprueba cobrar a los camiones por el ruido y las emisiones

La Eurocámara ha dado el visto bueno a la revisión de la Euroviñeta, que permitirá a los Estados miembros tener en cuenta el ruido y las emisiones que producen los camiones en el cobro de peajes. El sistema seguirá siendo voluntario y los países que lo apliquen invertirán un 15% del importe recaudado en proyectos transeuropeos de transporte. El resto se destinará al desarrollo del sector. (Ambientum, 08/6/2011).

Los camioneros dicen que la Euroviñeta eleva los precios y perjudica a los consumidores

La Unión Europea de Transportistas por Carretera (UETR) advierte de que los consumidores finales son los perjudicados por la Euroviñeta. “Afectará al intercambio de bienes entre los diversos Estados, así como a los precios, siendo finalmente los perjudicados por ello los ciudadanos y consumidores”. (Europa Press, 08/06/2011).

El pago por uso en autovías generaría 62.000 millones en 15 años

El sector concesional, a través de la patronal Aseta, estima que el cobro de la tasa Euroviñeta a los vehículos pesados ofrecería unos ingresos de 3.062 millones al Estado durante el primer ejercicio. Una cifra que se elevaría hasta 62.000 millones en un periodo de 15 años. (Cinco Días, 28/06/2011).

REPUNTA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE

El tráfico de mercancías repunta en todos los medios de transporte y anticipa la reactivación económica

Los datos registrados de tráfico de mercancías en el conjunto del sistema de transportes del Estado para los tres primeros meses del año muestran una tendencia clara hacia la recuperación. (Transporte Profesional, 08/05/2011).

Los 46 puertos del Estado ha superado los 41,1 millones de toneladas en el primer trimestre del año

(...) Lo que supone un incremento del 4,7% con respecto al mismo período del ejercicio anterior. Con el primer trimestre del año son ya 17 meses de incremento ininterrumpido, ya que el mes de octubre de 2009 marcó el punto de inflexión a partir del cual comenzaron a recuperarse los tráficos portuarios, que cerraron 2010 con un aumento del 7,8%. (Mercados de las Infraestructuras y de la Construcción, 01/05/2011).

El transporte de mercancías por ferrocarril

Los trenes de cargas de Renfe transportaron entre enero y marzo 4,4 millones de toneladas, lo que supone un incremento de casi el 7% respecto al mismo periodo de 2010. Evitaron en 2010 cerca de 472.000 circulaciones de camiones, así como la emisión de 492.500 toneladas de CO₂ a la atmósfera. Ahorraron además un consumo energético superior a las 162.000 toneladas equivalentes de petróleo. (TecniRail, 17/05/2011).

LUZ VERDE A LA LICITACIÓN DEL AVE A GALICIA

Con el objetivo de que su puesta en funcionamiento comience a finales de 2015

(...) Esta obra está considerada como el proyecto estrella por dos razones. La primera, debido al montante de inversión que prevé movilizar, unos 6.000 millones de euros, incluido su mantenimiento. Y la segunda es porque, sin duda, se tratará de uno de los pocos proyectos que se saquen a concurso este ejercicio, marcado por el férreo ajuste presupuestario. (Cinco Días, 09/04/2011).

En 2011 habrá alta velocidad en Galicia, pero ¿se enlazará con Madrid 2015?

(...) Las fechas planificadas son: finales de año debe entrar en servicio Ourense – Santiago – A Coruña; entre 2012 y 2013 se unirán Pontevedra y Vigo; en 2015 se conectará con el resto de España. Nadie duda sobre la conexión de ciudades gallegas pero la conexión con la Meseta no se ve tan clara. (Mercados de las Infraestructuras y la Construcción, 01/05/2011).

La reforma de las cajas obliga a reinventar el AVE a Galicia

(...) El modelo de licitación cambia por completo, debido a la sequía crediticia. El Ministerio de Fomento, ha decidido licitar la plataforma por vía convencional, lo cual representa más de la mitad de las obras, unos 3 mil millones de euros, con cargo a ADIF. Sin embargo, la superestructura, se cubrirá con financiación público-privada. (Expansión, 22/04/2011).

PENALIZACIÓN DEL PRECIO DE LOS CARBURANTES

Bruselas quiere penalizar el diésel

El Ejecutivo comunitario tiene un nuevo objetivo, que el nivel de impuestos aplicable a los carburantes para coches se base por primera vez en sus emisiones, además de en su contenido energético, para penalizar a los más contaminantes y contribuir a la lucha contra el cambio climático. Si esto se aplicase el precio del diésel en España, debería subir al menos 8 céntimos por litro de aquí a 2018. (Cinco Días, 13/04/2011).

Aumentar casi un 25% el nivel mínimo de impuestos sobre el gasóleo

Bruselas propone aumentar casi un 25% el nivel mínimo de impuestos sobre el gasóleo, de 330 a 412 euros por cada mil litros. En España, los impuestos especiales sobre el gasóleo se sitúan en 331 euros por cada mil litros. En contraste, el nivel mínimo de impuestos especiales para la gasolina se mantendrá estable en 359 euros. (Europa Press, 13/04/2011).

Tasa de CO₂

(...) La Comunidad Europea pretende introducir una tasa de 20 euros por tonelada de CO₂ y otra vinculada al consumo energético: 9,60 euros por gigajulio (GJ) para carburantes de motor y 15 céntimos de euro por gigajulio para combustibles de calefacción. (Emol, 13/04/2011).

LA LEY DE MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

Nueva Ley de Movilidad

El texto, que fue aprobado por las Cortes Valencianas el pasado 24 de marzo, integra la normativa referente a los distintos modos de transporte para favorecer el uso de los sistemas públicos y de los desplazamientos peatonal y ciclista frente al coche particular. Con este texto, se convierte en la primera autonomía que adapta el reglamento 1370/2007 de la Unión Europea sobre los servicios de transporte por ferrocarril y carretera. (Ecomove, 06/04/2011).

Parking para bicis en los edificios

(...) En materia urbanística, establece que los nuevos desarrollos urbanísticos, comerciales, etc., deberán contar con planes de movilidad. Los nuevos edificios deberán tener espacios para aparcar bicicletas. Estos vehículos, así como los peatones, recibirán atención preferente en vías y plazas urbanas. Se recoge la creación de itinerarios específicos para bici. (Ambientum, 06/4/2011).

La intermodalidad Bici+Transporte público

Artículo 18. Obligaciones de los operadores de transporte: facilitarán la intermodalidad con la bicicleta permitiendo su traslado en los vehículos, hasta un límite igual al 20% de plazas sentadas, así como las posibilidades de alquiler y estacionamiento en las estaciones y apeaderos. (Diario Oficial de la Comunidad Valenciana, 06/04/2011).

TRANVÍA DE ZARAGOZA

Rapidez y comodidad, lo más destacado del Tranvía en su primer día de pago

El 19 de Abril del 2011, el Tranvía de Zaragoza ha comenzado a funcionar, con sólo una línea pero con 22 paradas en todo su trayecto de 5,8 km que cubren en 21 minutos. Las obras comenzaron en agosto del 2009 y entre el 4 y el 17 de Abril ha habido un periodo gratuito para permitir a los viajeros familiarizarse con su uso y manejo. (Aragón2, 19/04/2011).

El tranvía de Zaragoza alcanza su primer millón de usuarios después de poco más de un mes en servicio

(...) Lo que sitúa la demanda en un 11,5% por encima de lo estimado. Desde su puesta en marcha, el día que alcanzó IMD mayor, fue el 5 de Mayo con 34,6 mil usuarios. Las horas de máxima intensidad son, por la mañana, entre las 08.00 y las 09.00, y entre las 12.00 y las 14.00, y, por la tarde, entre las 19.00 y las 20.00 horas. (El Periódico de Aragón, 25/05/2011).

Tarifas del tranvía

Las tarifas equivalen a las del autobús urbano, con tarjeta a 0,627 euros. El billete sencillo es de 1,05 euros. Los trasbordos pueden realizarse en el caso de utilizar tarjeta en un periodo de una hora. Los billetes sencillos sólo sirven para un viaje en tranvía. (Vía Libre 26/04/2011).



TOOL ALFA SELECCIONADO PARA EL ESTUDIO DE DEMANDA DEL "MEGAPROJECT" DE INDIA

Un consorcio formado por empresas constructoras de España e India, junto con fondos de inversión americanos, ha seleccionado a **TOOL ALFA** para realizar la prognosis de demanda del denominado coloquialmente "megaproject", consistente en la remodelación y ampliación de la carretera Kishangarh-Udaipur-Ahmedabad, para concurrir a la correspondiente licitación convocada por el Gobierno Federal de India para la construcción y explotación bajo la modalidad de concesión.

Este eje, de casi 600 kilómetros, constituye la principal arteria de India, uniendo New Delhi con Mumbai, pasando por Ahmedabad, capital de Gujarat, el Estado de mayor crecimiento económico de todo el país. La envergadura del proyecto equivale a una autopista que uniese España, Francia y Alemania, tanto por extensión como por población directamente beneficiada.

El estudio realizado incluye la modelización de una red que tiene en cuenta tanto la competencia de corredores menores que constituyen *by-passes* locales como la de grandes corredores que constituyen alternativas de cientos de kilómetros, todo ello en un contexto de construcciones progresivas de nuevos ejes de peaje distribuidos por todo el territorio que alterarán sucesivamente las condiciones de competencia.

Los españoles pagan **1.600 millones** más en carburantes que los franceses, según la CNC.
(Mercados de las Energías y el Medio Ambiente, 1 de Abril de 2011).

Una inversión de **51.300 millones** para el Corredor Mediterráneo.
(Mercados de las Infraestructuras y la Construcción, 1 de Abril de 2011).

Los aeropuertos españoles acumulan unos “números rojos” de **275 millones** de euros en 2010, un **15%** menos.
(Expansión, 7 de Abril de 2011).

Deutsche Bahn factura **34.400 millones** en 2010, un **13,7%** más que en 2009.
(Transporte XXI, 15 de Abril de 2011).

El crudo supera los **126 dólares**, el nivel más alto desde agosto de 2008.
(Cinco Días, 17 de Abril de 2011).

Más de **3.800 millones** de euros para el tren a Extremadura.
(Mercados de las Infraestructuras y la Construcción, 1 de Mayo de 2011).

Las compañías de transporte oceánico de contenedores [a nivel mundial] ganaron cerca de **9.533 millones** de euros en 2010.
(Transporte XXI, 1 de Mayo de 2011).

Un vehículo solar recorre **1.108 kilómetros** con sólo **1 kWh** de energía.
(Ambientum, 1 de Junio de 2011).

El Gobierno subvencionará con **6.000 euros** la compra de coches eléctricos.
(El País, 6 de Junio de 2011).

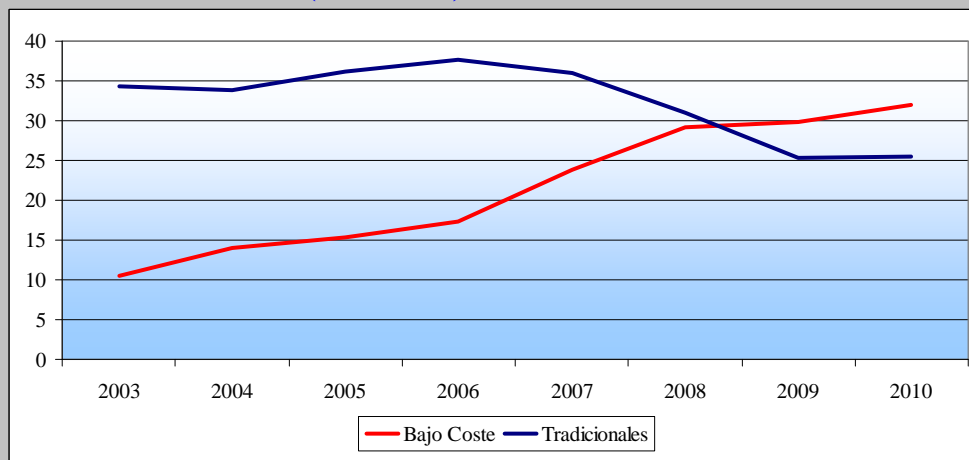
Crece un **48,7%** la matriculación de vehículos industriales en 2011.
(Mercados de las Infraestructuras y la Construcción, 7 Junio 2011).

Las compañías de bajo coste acapararon en España más de la mitad del tráfico aéreo hasta julio, un **57 %**.
(Expansión, 16 de Junio de 2011).

El AVE seguirá corriendo a **300 km/h**, pero bajará un **10%** el tiempo de viaje.
Las futuras líneas del tren veloz reducirán de **3 a 2** sus sistemas de señalización.
(Cinco Días, 20 de Junio de 2011).

El pago por uso de autovías generaría **62.000 millones** en **15 años**.
(Cinco Días, 28 de Junio de 2011).

PASAJEROS LLEGADOS A ESPAÑA POR VÍA AÉREA SEGÚN TIPO DE COMPAÑÍA UTILIZADA (MILLONES)



Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Elaboración propia

Coordinación del número: Oscar Martínez Álvaro
Comité de Redacción: Oscar Martínez Álvaro, Pedro Barea, Antonio Morón, Felipe López
Edición: Felipe López, Mónica Ballesteros