

Editorial

En los últimos coletazos de 2011, las noticias relacionadas con la crisis a las que ya empezábamos a acostumbrarnos, comienzan a ser desplazadas por otras, particularmente con las relativas al medio ambiente.

La primera noticia es la profundización de un fracaso: Rusia, Japón y Canadá no se han adherido en Durban a la prórroga del Protocolo de Kyoto, Protocolo que ya no había sido firmado por China y Estados Unidos. Así no solo se retrasa el acuerdo global sobre las reducciones de emisiones de CO₂, sino que se pone de manifiesto la dificultad de lograr acuerdos políticos globales. Faltando los principales actores mundiales, poca efectividad puede tener ningún acuerdo pretendidamente “global”.

Otra noticia, de ámbito más restringido pero posiblemente de mayor impacto práctico, está referida a la reducción de emisiones del sector transporte. Y lo novedoso es que no se trata de la más o menos habitual medida sobre la carretera, sino que ahora es el turno del sector aéreo. El aval judicial a la incorporación del transporte aéreo al sistema de emisiones de CO₂ de la UE, es un hecho de enorme calado. Este esquema no solamente va a afectar a las aerolíneas europeas, sino a todas las que operen en Europa, independientemente de su nacionalidad. Y eso ya ha comenzado a levantar protestas en terceros países. Aunque todavía no está claro su impacto sobre los costes y su repercusión en las tarifas, los principales perjudicados son los operadores de viajes intercontinentales. No puede ser casual que los países que han presentado mayor oposición coincidan con aquellos que han planteado más objeciones a la Cumbre de Durban.

Pero la carretera no puede dejar de ser noticia en materia medioambiental. Esta vez se trata de una decisión tomada en Francia: la ecotasa. Esta medida, ajustada al marco comunitario pero opcional para los gobiernos en los países europeos, tiene los principales perjudicados a los camioneros españoles en tránsito por el país vecino, que van a ver incrementados sus costes de manera apreciable.

Aunque está claro que en todos los países existe una preocupación medioambiental creciente, lo que no coinciden son los principios o las medidas. E incluso

en los casos en los que se adoptan aproximaciones similares, los resultados pueden diferir mucho de lo esperado. En este sentido, el gráfico recogido al final de este número, cuyos datos proceden del prestigioso International Transport Forum, pone de manifiesto los pobres resultados que pueden conseguir algunas medidas, en este caso políticas de renovación de flotas, cuyos costes pueden ser mucho mayores que sus ventajas.

Y como parece que ya es una tónica habitual, nuevamente el transporte por ferrocarril es noticia. Pero, a diferencia de otras ocasiones, no lo es por unas inversiones billonarias, sino por una aparentemente modesta medida: trenes de mercancías de 750 metros de longitud en el corredor Madrid-Valencia. Dadas las grandes economías de escala de operación que representa esta medida y sus acotadas inversiones, posiblemente se trate de los avances más significativos en el tráfico ferroviario de mercancías de los últimos años.

Lo que sí ha tenido gran repercusión mediática con el ferrocarril de protagonista ha sido la inclusión del Corredor Mediterráneo entre los ejes prioritarios europeos. Aunque esta simple declaración no tiene un efecto tangible inmediato, va profundizando en la configuración de una red ferroviaria muy diferente a la actual.

Y, finalmente, dos noticias muy concretas. La primera, la implantación de una imagen distintiva para los autocares adscritos a las concesiones de la Administración General del Estado. Aunque de momento sea solamente un tímido logo y el distintivo “bus.es Autobuses de España”, es un primer paso en el sentido que ya es normal en la mayoría de las áreas metropolitanas del país.

La segunda, una nueva manifestación de la ausencia de un modelo consensuado de gestión aeroportuaria y de navegación aérea. No es solo la esperada cancelación de las licitaciones de las concesiones de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, sino también los sucesivos cambios en el modelo aeroportuario, incluyendo el alcance de la colaboración público-privada que posiblemente sea imprescindible para la viabilidad a largo plazo del sistema.



**TOOL
ALFA**

Labastida 13
28034 Madrid
España
Tel: (+34) 911 102 821

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

NOTICIAS DESTACADAS

CAMBIOS EN EL MODELO AEROPORTUARIO

El PP priorizará la privatización de la mayoría de Aena Aeropuertos

La presión empresarial y del Partido Popular ha surtido efecto y Aena aplazará tres meses la concesión de Barajas y El Prat. (...). Aena dijo ayer que, pese a la prórroga, se mantendrán los términos del concurso. El PP, sin embargo, tiene otros planes si gana las elecciones del 20-N y privatizará la mayoría del capital de Aena Aeropuertos. (14/10/2011, Cinco Días).

El PP privatizará la gestión de todos los aeropuertos si gana las elecciones

El PP asegura que pretende definir las reglas de un nuevo marco en el que la competencia y la liberalización “sean los ejes rectores de un mejor servicio a los ciudadanos”. A su entender, ello optimizará los modelos de participación privada tanto en la financiación como en la gestión, explotación y mantenimiento de las infraestructuras “mediante una asignación eficiente de los riesgos”. (02/11/2011, Diario de Navarra).

El PP apunta a un modelo “nuevo” de gestión de los aeropuertos

El portavoz de Fomento del PP (...), considera necesario hacer “un análisis de todo el modelo aeroportuario” y hacer un planteamiento global que abarque “todos los aeropuertos, y no solo dos”, forjando así un nuevo modelo que genere “confianza y seguridad”. (14/10/2011, Europa Press).

IMPACTOS DE LA ECOTASA DE FRANCIA

Los camioneros españoles se rebelan contra la “ecotasa” francesa

Los problemas del sector del transporte de mercancías por carretera en España siempre limitan al norte con Francia. El país vecino ultima un polémico proyecto de “ecotasa” que, a partir de junio de 2013, gravaría con 0,12 euros por kilómetro a los camiones que circulen por las carreteras galas. (11/10/2011, ABC).

Francia prevé cobrar una “ecotasa” a los camiones que circulen por sus carreteras

Francia proyecta implantar una “ecotasa” de 0,12 euros por kilómetro a los camiones que circulen por sus carreteras nacionales y locales a partir de junio de 2013, según indicó la patronal de transportistas Fenadismer, que calcula que este impuesto afectaría anualmente a unos 250.000 camiones españoles y de otros países de la UE. (11/10/2011, El Economista).

Abertis pugna por la gestión de la “ecotasa” en las carreteras francesas

Sanef, operadora gala de autopistas propiedad de Abertis, se ha colocado entre las cuatro finalistas que optan a gestionar la “ecotasa” en Francia. Un impuesto con el que se gravará el tráfico pesado en 15.000 kilómetros de carreteras. La adjudicación se espera para finales de año y enfrente juegan tres ofertas, entre ellas la que une a Vialtis, France Telecom y Bouygues. (21/10/2011, Cinco Días).

IMPULSO DEL TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

Adif y Renfe inician las pruebas para trenes de 750 metros en el corredor de mercancías Madrid-Valencia

Adif y Renfe han iniciado las pruebas de infraestructura y operación para trenes de mercancías de 750 metros de longitud en la línea de ancho convencional Madrid-Valencia con el objetivo de mejorar la productividad de los operadores ferroviarios y fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril. (29/10/2011, 20 minutos).

En marcha el segundo tren de 750 metros en el corredor Madrid-Valencia

La línea Madrid-Valencia se está convirtiendo en el buque insignia y el laboratorio de ensayos del nuevo ferrocarril mercante español. Adif lleva ya casi tres años explotando al límite las capacidades de esta veterana línea para acoger trenes de mercancías de excepcional longitud (...). y ahora se da una nueva vuelta de tuerca con la puesta en marcha del segundo tren regular de 750 metros. (24/10/2011, Vía Libre).

Adif ultima la apertura de un segundo surco de trenes de 750 metros en la línea Madrid-Valencia

Adif ha iniciado las pruebas de infraestructura y operación para la implantación del segundo surco de trenes de mercancías de 750 metros de longitud en la línea de ancho convencional Madrid-Valencia. Este servicio será explotado por Renfe Operadora. (24/10/2011, Diario del Puerto).

EJE PRIORITARIO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO

Bruselas incluye el Corredor del Mediterráneo como eje prioritario para recibir fondos de la UE

La Comisión Europea ha incluido el Corredor del Mediterráneo, en su trazado hasta Almería y con un eje interior hasta Granada y Sevilla, como uno de los diez ejes prioritarios que Bruselas propone que reciban financiación europea a partir de 2014. (19/10/2011, Europa Press).

La CE incluye el Corredor Mediterráneo como eje ferroviario prioritario

El Corredor ferroviario Mediterráneo ha sido incluido entre las redes de transporte prioritarias, así lo ha confirmado la Comisión Europea (CE) tras la publicación del mapa de redes de transporte que recibirán cofinanciación europea. (19/10/2011, La Vanguardia).

Bruselas convierte a España en la puerta ferroviaria para Europa

Hasta 10.000 millones pueden salir de fondos europeos, ya que subvencionarán cerca del 20% de las obras en tramos normales, un 30% si se trata de cuellos de botella para el transporte y hasta el 40% en zonas transfronterizas (...). Para forzar a los gobiernos a cumplir, si no se hubieran efectuado las obras de los tramos prioritarios antes del año 2030, la Comisión Europea podría retirar los fondos no transferidos. (20/10/2011, El País).

IMAGEN DISTINTIVA DE LOS AUTOCARES DE FOMENTO

Fomento establece los requisitos para la implantación de la imagen única de sus autobuses

El BOE ha publicado la Resolución de 10 de octubre de 2011 (...), por la que se establece la imagen distintiva de los autobuses adscritos a la red de servicios públicos de transporte regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Administración General del Estado. (26/10/2011, Fenebús).

Fomento establece la imagen distintiva Bus.es para los servicios regulares

Los autobuses adscritos a la prestación de los servicios deberán ostentar los distintivos a partir del 1 de enero de 2012 y los autobuses de nueva matriculación que se adscriban a la prestación de los servicios a partir de la publicación de esta resolución deberán ostentar, ya desde el primer día. (26/10/2011, Asintra).

Los autobuses de línea deberán llevar una placa con el distintivo "Bus.es"

Los autobuses que prestan servicio regular interurbano de viajeros por líneas competencia del Ministerio de Fomento deberán portar una placa con el distintivo "Bus.es" (autobuses de España) a partir del próximo 1 de enero. (24/10/2011, Europa Press).

ALCANCE DE LA CUMBRE CLIMÁTICA DE DURBAN

Durban se cierra con un acuerdo para salvar la cara

Por fin se llegó a un acuerdo, pero la interminable cumbre del clima de Durban (Sudáfrica) ha demostrado que a los ministros de Medio Ambiente el desafío les viene grande. No está en juego el freno del calentamiento global, sino las relaciones de poder en mayúsculas, entre las potencias que se desvanecen, como la UE y EEUU, y las que emergen: China, India y Brasil. (11/12/2011, Público).

Durban se conforma con un pacto de mínimos sin reparto de emisiones

La hoja de ruta, como la llaman, fue considerada por la mayoría de observadores —no solo ecologistas— como débil, ya que deja muchas opciones abiertas y queda pendiente de tratar lo más duro: cómo se reparte el recorte de las emisiones. Los optimistas, las multitudinarias cumbres del clima están plagadas de ellos, destacan que al menos EE UU, China, India y demás grandes emisores se sentarán en la misma mesa, y que esa mesa estará dentro de Naciones Unidas. (12/11/2011, El País).

Se cierra la cumbre de Durban

Los 190 países representados en la cumbre acuerdan tener en 2015 un acuerdo que limite las emisiones de los países a partir del 2020. Además acordaron prorrogar Kyoto, aunque tres países se descuelgan del acuerdo. (12/12/2011, Mercados de las Energías y Medio Ambiente).

INICIO DE LAS REDUCCIONES DE CO₂ EN LOS AVIONES

Rebelión aérea tras el aval judicial al cobro de emisiones de CO₂ por la UE

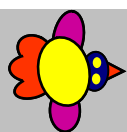
Europa consiguió ayer un triunfo judicial y político sin precedentes para su política de respeto medioambiental al recibir el visto bueno al cobro de derechos a las aerolíneas por emitir CO₂ (...). EEUU, Canadá, México y China exigen que los vuelos intercontinentales queden al margen de este mercado. (22/12/2011, Cinco Días).

La Justicia europea sentencia que los aviones deberán pagar por sus emisiones

El veredicto respalda la postura de la Unión Europea, que decidió que a partir del próximo 1 de enero todos los aviones que aterricen o despeguen de sus aeropuertos deberán pagar en función del CO₂ que emitan durante el trayecto, una medida que puso en pie de guerra a países como EEUU, China y Brasil. (21/12/2011, El Mundo).

Los aviones deberán pagar por sus emisiones

El Tribunal Europeo consideró que dado que la medida solo afecta a las aeronaves que aterrizan o despegan en territorio europeo, momento en el que los aviones están sometidos a la plena jurisdicción comunitaria y, por tanto, no se viola el principio de territorialidad ni el de soberanía de países terceros. (21/12/2011, La Razón).



TOOL ALFA CONSTITUYE FILIALES EN INDIA Y CHILE

TOOL ALFA profundiza su presencia en los mercados de India y Chile, con la inauguración de oficinas técnicas en Nueva Delhi y Santiago de Chile.

Apoyado en la experiencia previa en estos mercados, la apertura de las nuevas oficinas responde a las previsiones de crecimiento y diversificación geográfica de TOOL ALFA y significa la puesta a disposición de sus clientes de recursos materiales y, especialmente, humanos que aportan un mayor conocimiento de dichos mercados así como la prestación de servicios de mayor calidad.

En India, el grado de saturación que han alcanzado las infraestructuras de transporte, la magnitud de las nuevas inversiones y la aparición de modelos de participación público - privada representa numerosas oportunidades de mercado, en un país que cuenta con unas tasas de crecimiento anual recientes del 8% y una población de 1.200 millones de habitantes.

En Chile, el mercado de las infraestructuras de transporte cuenta con un entorno muy estable y necesidades de infraestructuras de transporte crecientes, en un país que ha tenido unas tasas de crecimiento anual en los últimos años del 5%.

Durante los primeros ocho meses de 2011, Adif licitó obras por importe de **3.262 millones** de euros.
(Vía Libre, 04/10/2011).

El Ayuntamiento de Zaragoza ha aprobado un drástico plan de ahorro que supondrá que las subvenciones al transporte público se reducirán de **60 a 42 millones** al año.
(Cinco Días, 19/12/2011).

El precio medio del gasóleo de automoción en España (...), se ha incrementado en un **17%** respecto al precio medio del ejercicio 2010.
(Autobuses & Autocares, Noviembre 2011).

IDAE destina **50 millones** a la financiación de **16.350** vehículos verdes.
(Cinco Días, 17/10/2011).

El megatruck de **25,25 y 60 toneladas** reduce en más del **22%** los costes por tonelada-kilómetro.
(Transporte XXI, 15/12/2011).

Puertos del Estado abonará **70 millones** de euros este año para saldar las deudas de los puertos por las tasas T3 mal cobradas.
(El Vigía, 30/12/2011).

IAG estima que Iberia Express proporcionará ahorros por valor de **100 millones** en 2015.
(Cinco Días, 13/11/2011).

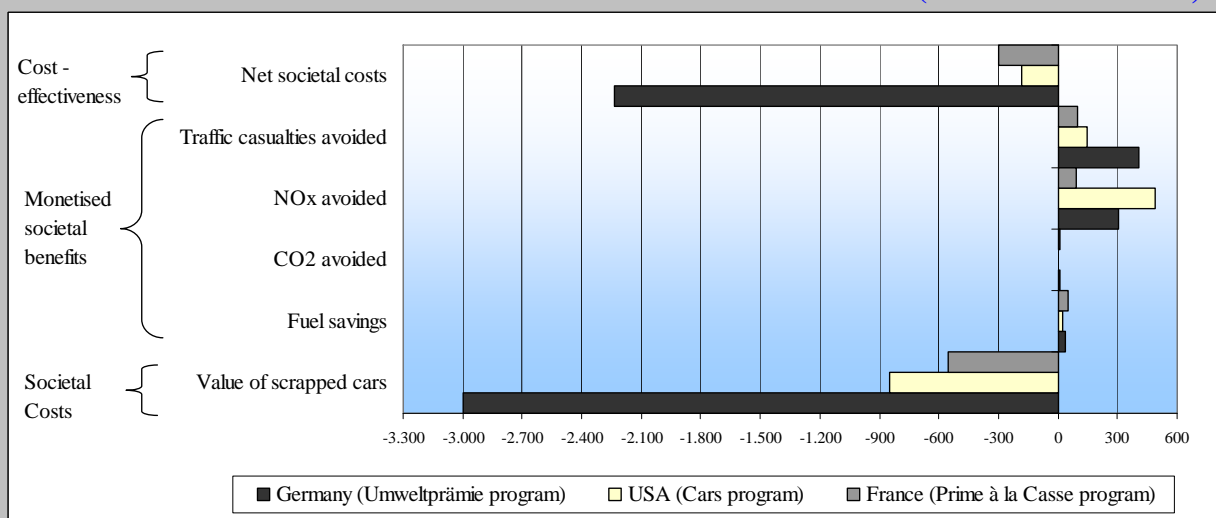
En 2011 la red [ferroviaria] alcanza nuevos máximos históricos con **14.094 kilómetros**.
(Vía Libre, Diciembre 2011).

El puerto de A Coruña licitará la primera fase del contradique del Puerto Exterior con un presupuesto de **26,5 millones** de euros.
(Veinte Pies, 20/12/2011).

The American Society of Civil Engineers estimated that **36%** of America's major urban highways are congested, costing **\$78,2 billion** each year.
(The Economist, Noviembre 2011).

13 euros es el precio de los derechos por tonelada de CO₂ emitida para 2012, según IATA, que aumentaría hasta los **20 euros**.
(Cinco Días, 22/12/2011).

COST- EFFECTIVENESS OF SELECTED CAR FLEET RENEWAL SCHEMES (MILLIONS OF EUROS)



Fuente: International Transport Forum

Coordinación del número: Oscar Martínez
Comité de Redacción: Oscar Martínez, Pedro Barea, Antonio Morón, Lucas Villanueva
Edición: Pedro Barea, Antonio Morón, Gema Rubí