

Contenido

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

EDITORIAL

Si hubiera que sintetizar en una única palabra el *leitmotiv* del último trimestre en el transporte, sería “tecnología”, pues la tecnología viene a ser causa o consecuencia de muchas de las noticias habidas.

Empezando por la noticia potencialmente más trascendental, a pesar de sus escasas implicaciones prácticas inmediatas, la Cumbre de París hace pensar que el cambio climático se está empezando a tomar en serio. Y en lo que respecta al transporte, el acuerdo no va a hacer más que obligar a reforzar la reducción de las emisiones. Para ello, la única solución es la tecnología si no se quiere estrangular la movilidad, que es uno de los pilares de la sociedad actual. Pero las tecnologías de tracción que podrían ser revolucionarias no terminan de despegar y los únicos avances de los últimos años son marginales. Es cierto que esos pequeños avances acumulados hacen que los motores actuales apenas puedan considerarse herederos de los que había en nuestras carreteras y en nuestras ciudades hace unas pocas décadas. Pero la revolución del motor eléctrico o del hidrógeno sigue pendiente. Si el motor de combustión interna tardó cinco décadas en estar omnipresente, no es disparatado pensar que su sustituto tarde otro tanto. Pero, para entonces, quizá sería tarde. Hay que avanzar más rápido.

De entre las tecnologías de mayor éxito destacan las *apps* relacionadas con la movilidad. Unas, como Uber, consiguen penetraciones de mercado muy irregulares, con éxitos rotundos en unos países y prohibiciones judiciales en otros. Otras, menos mediáticas, se van afianzando poco a poco, consolidando nuevos modelos de negocio. El impacto potencial de todas ellas puede llegar a alcanzar a aspectos tan aparentemente distantes como la fiscalidad o las relaciones laborales. Algunos de los planteamientos de estas plataformas chocan con el marco jurídico vigente y, en muchos casos, deberán ceder si quieren prosperar. Pero, en otros casos, es muy probable que sea el marco jurídico el que deba adaptarse, aunque no sea inmediatamente. Si la

Parece que la tecnología está cambiando al sector y lo va a cambiar aun más, aunque los principales retos quedan todavía lejos de estar resueltos o, siquiera, de estar en vías de solución.

tecnología cambia y la sociedad cambia con ella, las leyes no pueden ser estáticas. Sirvan de ejemplo los “megacamiones”, que hasta hace nada eran unos desconocidos y ahora ya tienen su lugar en nuestras leyes.

Pero todos los cambios implican incertidumbre, no solamente en el transporte sino en toda la sociedad. Un pequeño ejemplo son las estrategias del sector de la logística de distribución. Casi puede decirse que hay tantas estrategias como empresas: intentos por llegar al consumidor en cuestión de horas, alianzas para compartir instalaciones físicas, etc. Y todo ello condicionado por una sociedad que cada vez es más impaciente en recibir lo que ha escogido del catálogo virtual de un fabricante de la otra punta del globo a un precio que es la mitad del de la tienda de la esquina.

Y, si los pronósticos se cumplen, ya no estamos tan lejos de eso tan futurista como los coches que se conducen solos. Aparte de otras consideraciones y problemas que irán surgiendo, hay un razonamiento que hace que esta automatización tenga más interés que la comodidad de poder leer el *mail* yendo al volante: como el 90% de las víctimas del tráfico tienen, directa o indirectamente, una causa humana, el corolario de esta automatización podría ser una reducción de la siniestralidad vial del mismo porcentaje. Demasiado utópico, sin duda, pero miles de vidas merecen el intento.

Mientras tanto, el ferrocarril europeo, está a punto de estrenar un “nuevo paquete” legislativo, ya el cuarto, que podría hacer pensar en una estrategia *lampedusiana* a la vista de los escasos alcances habidos en casi dos décadas. Esperemos que no sea así y que el ferrocarril europeo pueda desempeñar el papel tan importante que le corresponde.

El tráfico pesado en las autopistas de peaje crece un **9%** hasta septiembre.

(17/12/2015, *El Vigía*)

La OPEP lleva al petróleo a caer por debajo de los **41** dólares, mínimos de **siete** años.

(18/12/2015, *Cinco Días*)

Los cercanías de Feve paran en **50** estaciones en las que no embarcan ni **diez** pasajeros al día.

(08/12/2015, *El Comercio*)

Un **77 %** de los españoles a favor de limitar el tráfico por la contaminación.

(15/11/2015, *El Economista*)

Los desplazamientos en bici [en Zaragoza] caen casi un **20%** desde que no se puede circular por la acera.

(10/11/2015, *El Heraldo*)

El tráfico en los puertos españoles crece un **4,6%** hasta el mes de septiembre.

(05/11/2015, *El Vigía*)

¿UNA CUMBRE HISTÓRICA?

El acuerdo de París limita a 2°C el calentamiento sin medidas para cumplirlo

Probablemente lo más importante del acuerdo sobre el clima de París es el haber establecido un límite numérico preciso al calentamiento global al que se puede llegar. En concreto: “mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2°C con respecto a los niveles preindustriales, y de seguir esforzándose por limitar el aumento de la temperatura a 1,5°C”. (13/12/2015, *Mercado de las energías y el medio ambiente*).

COP21: aprueban histórico acuerdo contra el cambio climático en la cumbre de París

El texto, que se logró después de dos semanas de negociaciones dentro de la reunión del clima COP21, ahora deberá ser ratificado por 55 países que representen al menos 55% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero. (12/12/2015, *BBC*).

El límite de los 2°C contra el cambio climático: un objetivo “inútil” si no se actúa ya

(...) “Este objetivo fue una decisión política apoyada por la ciencia, pero ninguna evaluación científica ha defendido o recomendado una cifra particular”. [El gurú académico del cambio climático] Knutti añade que los 2°C “no son una mala idea en sí mismos”, pero en su opinión “el debate sobre si este límite es correcto o todavía resulta alcanzable no debería distraernos del problema real: el mundo debe actuar ya”.

(...) “Es fácil aceptar metas de las que ningún político será nunca responsable. Estos objetivos son inútiles mientras haya una falta de voluntad clara para cumplirlos” (...). (7/12/2015, *El Confidencial*).

OTRO “PAQUETE FERROVIARIO”

Europa acuerda el Cuarto Paquete Ferroviario

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha resaltado la relevancia del acuerdo respecto al Cuarto Paquete Ferroviario. Pastor, que participó en Luxemburgo en el Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea, recordó que este acuerdo debe pasar ahora al Parlamento. Un primer boceto en el que se incluyen las propuestas realizadas por España. (10/10/2015, *Railway World Project*).

Aprobado el Cuarto Paquete Ferroviario, con la inclusión de las propuestas españolas

La propuesta final de la Presidencia mantiene el criterio general de concurrencia competitiva, pero con posibilidad de adjudicación directa cuando lo aconsejen razones estructurales y geográficas del mercado y de la red, así como para mejorar la calidad y la eficiencia de los servicios. (09/10/2015, *Vía Libre*).

Renfe invertirá hasta 2.642 millones en nuevos trenes AVE

Pastor indicó que es la primera compra de trenes de Renfe desde 2005 y es un proyecto en el que se ha trabajado más de un año (...).

La previsión (...) se basa en la evolución de la economía, que va siempre muy unida al comportamiento del número de viajeros, la mejora de los tiempos de viaje en función de la extensión de la red UIC y la liberalización, conforme con el cuarto paquete ferroviario europeo, apuntó. (12/11/2015, *ABC*).

LA REVOLUCIÓN DE LAS APPS

Blablacar podrá seguir operando de momento en España

Entre los argumentos esgrimidos para tomar la decisión, ha pesado (...) la transparencia con la que los responsables de la aplicación han detallado su negocio en la vista previa celebrada hace casi dos meses. Frente a la opacidad del negocio de Uber, herramienta que el mismo juzgado decidió cerrar cautelarmente el año pasado, Blablacar ha presentado una completa serie de datos sobre su funcionamiento e ingresos. (27/11/2015, *Autobuses & Autocares*).

International Labour Organization tackles “uberization” of work

In an unprecedented move, the International Labour Organization (ILO) adopted a Resolution on Transport Network Companies that underlines their negative impact on job security and working conditions.

The resolution was adopted today at an ILO Tripartite Sectoral meeting on Road Transport, attended by governments, workers and employers. Participants stressed that it is unacceptable for a newly-created informal working sector to undermine the contractual conditions between workers and employers. (16/10/2015, *travel-impact-newswire.com*).

La plataforma Drivy prevé cerrar el año con 6.000 usuarios en España

La plataforma de alquiler de coches entre particulares Drivy, de origen francés y recién llegada a Barcelona, prevé cerrar el año con 6.000 usuarios en España, que se sumarán a los más de 700.000 que tiene entre Francia y Alemania, y alcanzar los mil coches registrados.

(...) Drivy tiene puesta su atención en las personas locales, en concreto en los jóvenes que han decidido no tener coche propio porque no es su prioridad, pero que lo necesitan para realizar escapadas o irse de fin de semana (11/10/2015, *La Vanguardia*).

LOS VEHÍCULOS AUTÓNOMOS, CADA VEZ MÁS CERCA

Mercedes lanzará su primer coche semiautónomo en marzo

Bajo la denominación de *Active Lane Change Assist* se esconde un sistema basado en cámaras y radares que son los encargados de controlar perfectamente la situación del tráfico. Un sistema con el que se podrá evitar uno de los accidentes más frecuentes en las carreteras europeas. De hecho, según una información facilitada por Mercedes, el 20% de los accidentes ocurridos en las carreteras alemanas entre dos coches que circulan en el mismo sentido se producen cuando se realiza una maniobra de cambio de carril. (19/12/2015, *El Confidencial*).

Inician pruebas del primer camión autónomo en calles [sic] alemanas

La empresa automotriz alemana Daimler probó por primera vez un camión autónomo en una autopista del país. El directivo Wolfgang Bernhard se sentó al volante y puso en marcha el piloto automático que asumió la conducción durante la prueba en la autopista A8 a la altura de Stuttgart. (03/10/2015, *El Comercio*).

La DGT cambia la normativa y permite realizar ensayos con coches autónomos

El pasado día 23 de noviembre, un prototipo sin conductor cubrió la distancia entre Vigo y Madrid. Se trata de un prototipo del grupo PSA Peugeot Citroën, que recorrió los casi 600 kilómetros que separan ambas ciudades. El vehículo ajusta automáticamente la velocidad y ejecuta los adelantamientos en función del estado del tráfico, de los límites de velocidad y la infraestructura. Asimismo, cuenta con un sistema de navegación GPS, cámaras digitales, radares delanteros y traseros, y con una centralita de guiado electrónica. (01/12/2015, *Boletín OMM*).

LA PAQUETERÍA EN EFERVESCENCIA

La gran distribución "on-line" libra en Galicia la guerra por la entrega más rápida

Amazon, El Corte Inglés o Carrefour ya están llevando sus entregas en tiempo récord. Su fórmula más agresiva (el servicio en apenas dos o tres horas) todavía no ha comenzado en Galicia, aunque el esfuerzo por acortar plazos permite recibir ciertas compras en el plazo de 24 horas en las principales ciudades gallegas, cuando la media oscila entre las 48 y 72. (27/12/2015, *La Voz de Galicia*).

AliExpress firma un acuerdo con Correos para mejorar la entrega de sus pedidos en España

Los clientes podrán utilizar el servicio de entrega del operador postal público, a través del servicio Correos Economy, que permite la trazabilidad de los envíos desde su origen. De esta forma, podrán disponer de información completa sobre la situación de los envíos desde el momento de la compra gracias a la integración de los protocolos de comunicación establecidos entre los sistemas de información de ambas compañías. (06/11/2015, *El Vigía*).

SEUR lanza Pickup, su nuevo servicio para tiendas online de puntos de conveniencia

SEUR ha puesto en marcha Pickup en España, la red de puntos de recogida y entrega de paquetes de DPDgroup. Esta red, que contará a nivel europeo con más de 30.000 establecimientos, tiene cobertura en todo el territorio nacional (incluido Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla) y se prevé que alcance los 1.600 establecimientos en 2017. (17/09/2015, *ecommerce-news.es*).

LOS "MEGACAMIONES" YA ESTÁN AQUÍ

El Gobierno aprueba la circulación de megatrucks en España

El Boletín Oficial del Estado (BOE) hacía pública este miércoles la modificación del anexo IX del Reglamento General de Vehículos para incorporar las autorizaciones de *megatrucks*, es decir, de los conjuntos de vehículos que adopten una configuración euromodular con una masa máxima de 60 toneladas y una longitud que no supere los 25,25 metros. (23/12/2015, *El Vigía*).

Los megacamiones ya pueden circular por las carreteras españolas

El objetivo que se persigue con la introducción de los megacamiones en España, según el Gobierno español, es colaborar en la mejora logística del transporte terrestre, ya que con este tipo de configuración de vehículos se obtiene una disminución de costes de entre un 15% y un 50% para las rutas que aprovisionan a las fábricas desde proveedores situados en los alrededores, según explica Fenadimer, la patronal de pequeñas y medianas empresas de transporte por carretera. (24/12/2015, *El País*).

El Gobierno incluye el uso de "megatrucks" en su Plan de Movilidad Segura y Sostenible

La nueva regulación establecerá que para la circulación de los megacamiones se exija previamente obtener una autorización especial expedida por la DGT, o por los Departamentos de Tráfico de Cataluña y País Vasco, en la que se establecerá las condiciones de circulación de dicho transporte.

Entre ellas destaca que la circulación se realizará preferentemente por autopistas y autovías, ya que sólo se permitirá la circulación por carreteras convencionales siempre que el recorrido por estas no supere los 50 kilómetros y sea como consecuencia de que se realiza el inicio o destino del viaje. (24/11/2015, *Cadenadesuministro.es*).

MSC bautiza nuevo buque de **19.000** TEU.

(16/10/2015, *Logi News*)

Macquarie compra el **39%** del metro de Málaga y se convierte en primer accionista.

(01/12/2015, *Expansión*)

El precio de las autopistas de peaje descenderá un **0,60%** a partir de 2016.

(29/12/2015, *El Vigía*)

El **14%** de vehículos eléctricos de España son de empleados de Endesa.

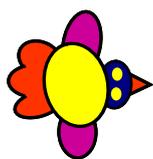
(22/10/2015, *Esmartcity*)

El AVE cerrará 2015 con un **40%** menos de los pasajeros que necesita para hacer rentable la red.

(20/11/2015, *Vozpópuli*)

La campaña de la DGT sobre el transporte escolar se salda con **1.500** denuncias.

(21/12/2015, *Autobuses & Autocares*)



**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

www.transportool.com

www.transportool.net

transportool@tool-alfa.com

Coordinación:

Oscar Martínez

Comité de redacción:

Oscar Martínez, José Manuel
García, Pedro Barea

Edición:

José Luis Lunar, Pedro Barea

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

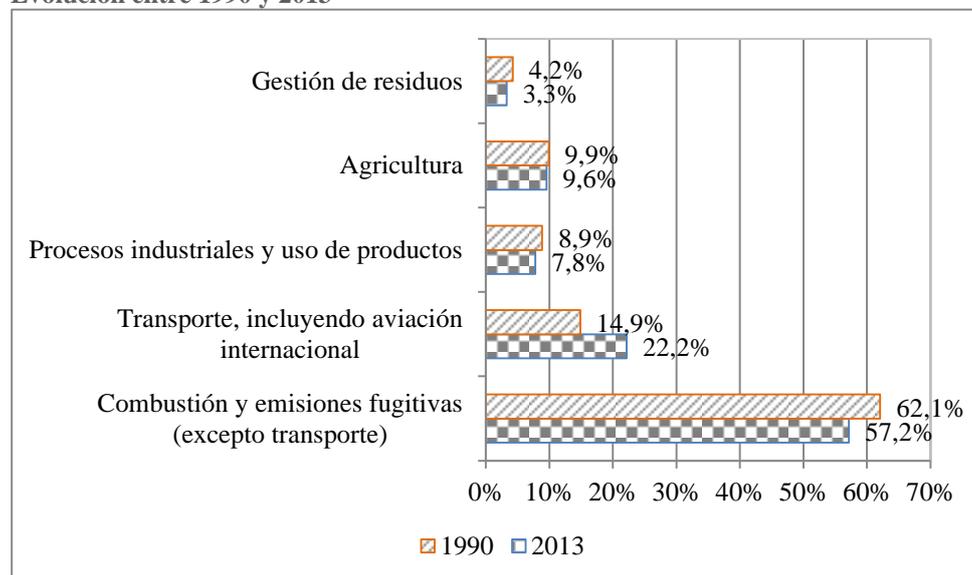
EL TRANSPORTE Y LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO

La comparación de los datos de 1990 y 2013 sobre la emisión de gases de efecto invernadero en los 28 países de la UE, muestra que el transporte es el único sector que ha aumentado su participación en el total, superando al agregado de los sectores agrícola e industrial.

A pesar de la evolución sostenida de las tecnologías de propulsión, los aumentos de tráfico en los periodos previos y posteriores a la crisis, junto con los esfuerzos de reducción en otros sectores, colocan al transporte en el centro de atención de todas las políticas de reducción de los gases de efecto invernaderos (fundamentalmente, CO₂).

Y, lógicamente, dentro del transporte es el realizado por carretera, por ser el mayoritario, el que se enfrenta a mayores retos. Si a eso se une la creciente preocupación por la calidad del aire en las ciudades, no es de extrañar el esfuerzo que necesariamente van a tener que hacer todos los implicados, tanto fabricantes como usuarios. Y los recientes descubrimientos sobre los trucajes ilegales de los sistemas de control por parte de Volkswagen no han mejorado precisamente la imagen del sector en un momento tan delicado.

Emisión de gases de efecto invernadero por fuentes. EU 28. Porcentaje sobre el total. Evolución entre 1990 y 2013



Fuente: Eurostat. Traducción propia

TOOL ALFA DESARROLLA LA MODELIZACIÓN DE UNA GRAN AUTOPISTA CON TÉCNICAS DE MICROSIMULACIÓN.

La microsimulación es una de las técnicas que más rápidamente se han extendido en el análisis del tráfico, gracias a su potencialidad para evaluar el comportamiento de los conductores ante circunstancias que son difíciles de analizar de manera agregada. Aunque los modelos agregados (“macroscópicos”) siguen teniendo reservado un papel muy importante para el estudio de muchos de los problemas habituales, la microsimulación es ahora imprescindible para evaluar diseños más o menos complejos, calcular la capacidad de infraestructuras cerca de la capacidad o para calibrar el impacto de acontecimientos singulares (accidentes, averías, etc.).

TOOL ALFA está actualmente desarrollando la microsimulación de una nueva autopista de peaje en proceso de licitación y de la que, por tanto, no se pueden divulgar detalles. En este estudio, TOOL ALFA se encuentra evaluando los diferentes enlaces y tramos principales del trazado, con el fin de ayudar a seleccionar el diseño óptimo de una inversión de más de mil millones de euros.