

Contenido

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

EDITORIAL

En cualquier sociedad siempre ha habido cambios y tensiones, pero parece que en estos años la situación sea sustancialmente más dinámica, por calificarla de alguna manera.

Comencemos por el petróleo. Tras unos años en que los precios subieron sistemáticamente hasta alcanzar 140 dólares por barril, nos encontramos ahora con precios por debajo de los 40 dólares, tras cuatro años oscilando en el entorno de los 100 a 120 dólares. ¿Las causas? Una nueva tecnología, el *fracking*, es responsable de una caída inicial, debido al incremento de producción americana. Pero hay muchas otras causas, como los rifirrafes dentro de la OPEP. Y, curiosamente, parte de estas otras causas han acentuado la caída de precios y han expulsado del mercado a la mayor parte del *fracking*.

La tecnología también es la base de la economía colaborativa, de la que en el transporte los ejemplos más conspicuos son Uber y Bla Bla Car. La primera ha cambiado de estrategia en España y ahora acepta la restricción legal de tener que recurrir a las licencias VTC (de las que antes solamente los iniciados sabíamos de su existencia), con lo que puede seguir prestando su servicio en las ciudades casi como antes. La segunda, centrada exclusivamente en el mercado interurbano y de mucho menor tamaño, de momento va sorteando los problemas, aunque no es obvio que los jueces vayan a darle la razón o no.

En algunos países el éxito de estos nuevos “modelos de negocio” es arrollador: no solamente Uber ha sido una de las causas del concurso de acreedores de la mayor compañía de taxis de San Francisco, sino que su valoración es ya superior a la de Ford o General Motors, hecho nada desdeñable para una empresa que no tiene ni un vehículo al servicio de sus usuarios. Pero en otros países, fundamentalmente en Europa, las resistencias de los operadores tradicionales y las trabas legales configuran un panorama bastante menos favorable.

En paralelo, algunos de estos “operadores

**Cambios por doquier.
Incertidumbre en muchos
ámbitos. Nuevas tecnologías.
Tendencias que se quiebran.
Soluciones que en unos países
prosperan y en otros no
consiguen despegar...**

tradicionales” no ven amenazada su situación solamente por las nuevas tecnologías, sino que ven abrirse otros frentes. El transporte interurbano en autobús ya tiene que olvidarse de las prórrogas y ha de acostumbrarse a licitaciones competitivas sistemáticas. Pero la reciente experiencia muestra que, probablemente por la falta de experiencia, los procesos de licitación están cayendo en muchos casos en subastas en la que los hundimientos de precios parecen incompatibles con la rentabilidad.

Por su parte, el taxi se encuentra en una encrucijada compleja. Hasta ahora, la economía que rodea al taxi ha estado basada, en buena parte, en el disparatado precio de venta de las licencias, cuyo valor está asociado a una escasez artificiosa. Pero si el mercado se liberalizase, como parece razonable desde el punto de vista económico, los taxistas que han invertido todos sus ahorros familiares para comprar un puesto de trabajo, verían desvanecerse de un plumazo su inversión. No es pequeño dilema moral.

En medio de tanta turbulencia, Renfe parece que va encontrando un hueco razonable en el mercado de carga. Su contracción de actividad ha conseguido que, por primera vez, sus cuentas estén equilibradas. O, más propiamente, casi equilibradas, que los resultados todavía están en tinta roja. Pero es una buena noticia, se vea cómo se vea. Ojalá se consolide la tendencia.

Y, para terminar, la confirmación de una tendencia inexorable: el incremento de impuestos sobre los vehículos. Por todas partes hay subidas de impuestos o amenazas de ello, normalmente por consideraciones ambientales. Sobre este asunto ya no se puede hablar de incertidumbres.

El tráfico portuario superó las **500 Mt** en 2015.

(18/02/2016, *Alimarket Logística*)

Las matriculaciones de autobuses, autocares y microbuses crecieron más del **40%** en 2015.

(15/01/2016, *Asintra*)

El AVE transportó el récord de **19,4 millones** de viajeros en 2015, el **8,4%** más.

(21/01/2016, *Eldiario.es*)

Las autopistas incrementan un **6%** su tráfico en 2015 y logran su máximo en cinco años.

(24/01/2016, *El Economista*)

La demanda de transporte de mercancías crece en 2015 un **2,2%**.

(11/01/2016, *Logística Profesional*)

La carretera confirma su recuperación con un **6%** más de tráfico en 2015.

(26/02/2016, *El Vigía*)

RENFE Y LA COMPETENCIA EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Renfe Mercancías y sus participadas alcanzan el umbral de rentabilidad en 2015

Las cuentas consolidadas provisionales de Renfe Mercancías y sus empresas participadas han alcanzado por primera vez el *break-even* o umbral de rentabilidad. “Se trata de un resultado histórico”, afirman fuentes del operador ferroviario público. Sin contabilizar los efectos de las participadas, el beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones (Ebitda) de Renfe Mercancías se ha situado en -6 millones de euros en 2015, unas pérdidas un 82% inferiores a las registradas en el ejercicio anterior. (20/01/2016, *El Vigía*).

¿Por qué el ferrocarril apenas transporta el 5% de las mercancías?

El corredor ferroviario que conecta la capital de España y Valencia se considera el más eficiente de España. Alrededor del 30% del tráfico de mercancías entre el centro peninsular y el Puerto viaja por tren. Un ejemplo de explotación ferroviaria, si se tiene en cuenta que la cuota de este medio de transporte apenas alcanza el 5% en el conjunto del país. Lo cierto es que en este eje opera la práctica totalidad de las empresas del sector, ya liberalizado: Renfe, Transítia Rail, Continental Rail, Tracción Rail, Logitren, Acciona Rail y Comsa. (28/02/2016, *El Mundo*).

Las competidoras de Renfe ya copan el 30% de las mercancías por tren

El dominio de Renfe en el transporte de mercancías por ferrocarril ya no es aplastante. Sus competidores se han quedado una buena porción del pastel. En el 2015 coparon el 30% de la carga transportada, medida en toneladas/kilómetro [sic] (al multiplicar las toneladas transportadas por el número de kilómetros recorridos), según datos proporcionados por el sector. Esta cuota ha ido creciendo desde que se liberalizó esta actividad, en el 2005. Los primeros años, a ritmo muy lento, pero desde el 2011 a mayor velocidad. (27/03/2016, *La Vanguardia*).

¿HACIA UNA MAYOR COMPETENCIA EN EL SECTOR DEL TAXI?

Competencia sacude al taxi y reclama el derribo del “monopolio”

La Comisión Nacional del Mercado y la Competencia (CNMC) reclama más liberalización en sectores que han sido sacudidos por estas plataformas tecnológicas que unen oferta y demanda. El principal: el transporte. Es en el taxi donde reclama dos medidas muy destacadas: la ausencia de tarifas marcadas y eliminación de los límites en la concesión de licencias. Son, según denuncia el organismo, las dos iniciativas “que han facilitado la aparición de rentas monopolísticas” en el sector. (12/03/2016, *El Español*).

Competencia vuelve a cargar contra el monopolio de los taxis

El Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA) ha admitido a trámite los recursos interpuestos por la CNMC (Comisión Nacional de Mercados y Competencia) contra las Ordenanzas del taxi de Málaga y Córdoba. (26/01/2016, *Cinco Días*).

El monopolio del taxi en Málaga genera pérdidas de 4,4 millones para los consumidores

El organismo puntualizó que las principales restricciones que se han impugnado son cuantitativas y relativas a la entrada de taxis, puesto que los ayuntamientos han fijado un número máximo de licencias que pueden operar en los términos municipales, una decisión que, en su opinión, limita la entrada, fracciona el mercado, reduce la disponibilidad y variedad de vehículos, aumenta el tiempo medio de espera, y restringe la competencia entre los operadores. (31/01/2016, *La Opinión de Málaga*).

MÁS IMPUESTOS A LOS VEHÍCULOS

Los coches se convierten en un bien de lujo en Portugal por la subida de impuestos

Aumentaron sensiblemente tanto el impuesto sobre los vehículos nuevos como el de circulación, e incluso el que grava los combustibles, lo que repercute de forma directa en los precios. Portugal ya era antes de esta subida el tercer país de la UE en donde los coches particulares recién salidos de fábrica son más caros, con un coste para el comprador un 14% superior a la media comunitaria. (17/02/2016, *El Economista*).

La Generalitat catalana aprueba un impuesto ecológico para coches y furgonetas

El Gobierno ha aprobado el Proyecto de Ley del cambio climático de Cataluña, que ya dejó terminado el anterior Gobierno y que ha redactado el Departamento de Territorio y Sostenibilidad. El texto incluirá, entre otras medidas el impuesto sobre las emisiones de CO₂ en turismos y furgonetas. Este tributo se aplicará de forma gradual a partir del año 2018 para los vehículos más contaminantes (más de 160 g CO₂/km). Para un turismo medio, que emita entre 120 y 130 g CO₂/km, se pagará menos de 5,5 euros. (29/01/2016, *Transcamion.es*).

Call for pollution tax on sales of new diesel cars in Britain

An £800 pollution tax should be put on sales of new diesel cars, with the proceeds used for a scrappage scheme for older diesels, according to the thinktank Policy Exchange. The move, proposed ahead of George Osborne’s budget on 16 March, would encourage motorists to move towards lower emission vehicles and significantly reduce air pollution, according to the thinktank, which is close to Osborne. (11/03/2016, *The Guardian*).

LAS CONCESIONES DE AUTOBÚS EN LOS TRIBUNALES

El Tribunal Supremo anula la ampliación de los plazos concesionales en Valencia y Galicia

El Tribunal Supremo ha anulado la ampliación del plazo -por un periodo de diez años- de las concesiones al transporte de viajeros por carretera que la Administración Autónoma de Galicia había otorgado en 2010, con el objeto de dar estabilidad económica al sector a cambio de que las empresas afrontaran un plan de modernización de la flota de autobuses. (...) Asimismo, el Tribunal Supremo ha desestimado los recursos presentados por la Generalitat Valenciana, junto a otras 80 entidades más, contra la sentencia que anuló el decreto que aprueba el Plan de Modernización de las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera. (21/03/2016, Asintra).

El Supremo elimina las prórrogas de las concesiones de la Comunidad Valenciana

Fuentes de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio consideran que la sentencia del tribunal supone una "muy buena noticia porque avala los planes del nuevo Gobierno de la Generalitat, que pretende redefinir y rediseñar el mapa de transporte público" de la región. En la actualidad, 75 de las 88 líneas de transporte existentes están caducadas. Una vez que el nuevo mapa esté concluido, el Consell sacará a concurso todas las concesiones que vayan prescribiendo. (16/03/2016, Autobuses & Autocares).

El Supremo anula la prórroga de la Xunta a las concesionarias de buses

El fallo aboca a la Xunta a licitar esas concesiones, y desbarata una prórroga que, según defendió en el momento de su aprobación, iba a reportar un ahorro de 110 millones para las arcas autonómicas hasta el 2020, sobre todo, en transporte escolar, que asumió un recorte del 7 % en los pagos de la Administración. (18/03/2016, La Voz de Galicia).

UBER SIGUE ADELANTE PESE A LOS PROBLEMAS ...

Uber perdió cerca de 1.000 millones de dólares durante el primer semestre de 2015

En cuanto a los ingresos netos, Uber sumó 495,3 millones en 2014. Por su parte, los ingresos netos hasta la primera mitad de 2015, crecieron hasta los 663,2 millones de dólares. Aun así, el balance final económico fue negativo, acumulando una pérdida cercana a los 1.000 millones. No obstante, las pérdidas son un hecho que no preocupa a la empresa ya que cuenta con 4.100 millones de dólares en cash y equivalentes en el banco. (15/01/2016, E-Commerce-News.es).

El "efecto Uber": La mayor empresa de taxis de San Francisco suspende pagos

Se llama Yellow Cab, está constituida como una cooperativa de 300 socios y en diciembre envió una carta a sus accionistas anunciando que se acogería al Capítulo 11 de la ley de Quiebras estadounidense. Culpa de ello a la competencia que ejercen sus rivales digitales. En dos palabras: Uber y Lyft. (08/01/2016, Expansión).

Uber regresa a Madrid con licencias de vehículos con conductor

La aplicación UberPop, que está prohibida de forma cautelar en España, ha evolucionado hasta UberX, un nuevo servicio que pone en contacto a usuarios con conductores profesionales que disponen de licencias VTC, una autorización de vehículos con conductor que ya usa su competidor Cabify. De esta manera, la compañía se dota de un paraguas legal que le permitirá competir con el sector del taxi (que cuenta con 15.723 licencias en la capital). (29/03/2016, El País).

...MIENTRAS QUE BLABLA CAR TAMBIÉN ESTÁ EN LOS TRIBUNALES

BlaBlaCar seguirá operando tras rechazar el cierre cautelar

El Juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid ha rechazado la adopción de las medidas cautelares solicitadas por la Confederación Española de Transporte en Autobús (Confebús) para que esta red social para compartir viajes por internet [sic] dejara de operar hasta que hubiera una resolución judicial definitiva sobre el proceso abierto por supuesta competencia desleal. (01/02/2016, El Mundo).

BlaBlaCar está cerca del breakeven en España, aunque sigue financiando su expansión internacional

La red social de viajes en coche compartido BlaBlaCar "está cerca" en España de la rentabilidad y de alcanzar el breakeven, punto en el que los ingresos igualan a los costes, aunque continúa financiando la expansión de la empresa en muchos mercados, según indicó el director general de la firma en España y Portugal, Jaime Rodríguez. (14/02/2016, El Economista).

BlaBlaCar dice al juez que sólo doce de sus usuarios ganan dinero

¿Es una empresa de transporte, como argumentan los transportistas? ¿O es una red social que pone en contacto a oferta y demanda? El abogado de Confebús, José Andrés Díaz, centró su defensa en tratar de demostrar que hoy la compañía gala ejerce como un actor más del sector. "No se puede mediar y no se puede cobrar pero la empresa establece cómo se cancela un viaje, cómo se sanciona, cómo se paga... Ingresan el dinero y una comisión, gestionan todos los mensajes o recomiendan el precio del servicio", explicaba el letrado. (16/02/2016, El Español).

Las emisiones contaminantes de los coches vendidos en 2015 cayeron un **2,6%** de media.

(26/01/2016, ABC)

La app de taxis Hailo incrementó en un **200%** su negocio en España en 2015.

(15/01/2016, E-Commerce-News.es)

Fomento destinará **11,97** millones a las ayudas del abandono de la actividad en 2016.

(12/02/2016, El Vigía)

La Justicia reabre la venta del Aeropuerto de Ciudad Real por un valor mínimo de **50 millones** de euros.

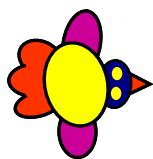
(23/02/2016, El Vigía)

Subvenciones de **250** euros por la compra de bicis eléctricas en Barcelona.

(02/03/2016, La Vanguardia)

En España ya circulan **50.000** vehículos que funcionan con Autogas y es posible repostar en **500** estaciones de servicio.

(04/02/2016, Transcamion.es)



**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
transportool@tool-alfa.com

Coordinación:
Oscar Martínez

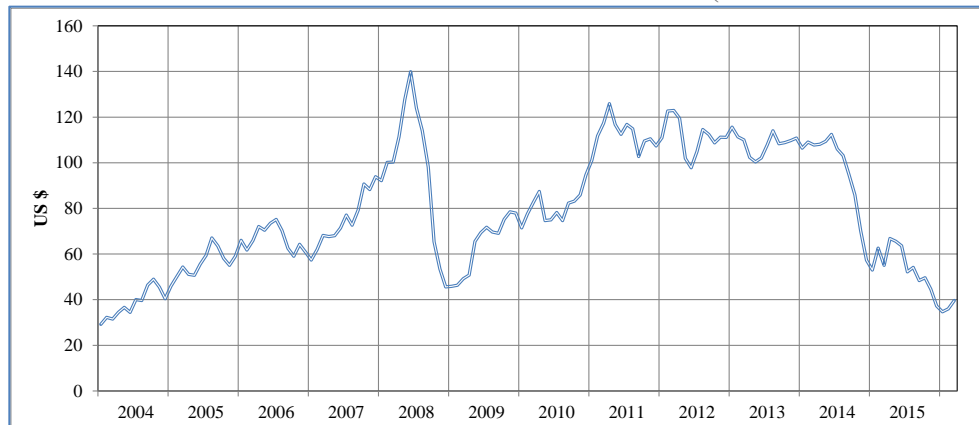
Comité de redacción:
Oscar Martínez, Pedro Barea

Edición:
José Luis Lunar, Blanca
Gavilán, Pedro Barea

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

LA MONTAÑA RUSA DEL PRECIO DEL PETRÓLEO

Precios del barril de Brent. Cierre del último día de cada mes (enero 2004-marzo 2016)

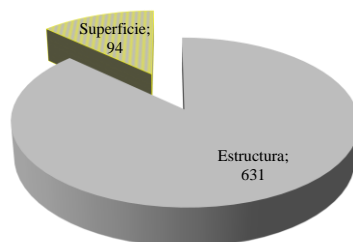


Fuente: Investing.com / Bloomberg.com. Elaboración propia.

TOOL ALFA CONSIGUE SU CONTRATO NÚMERO CIENTO CINCUENTA EN MATERIA DE ESTUDIOS DE APARCAMIENTO

Tras dos décadas analizando el sector del estacionamiento y aparcamiento, TOOL ALFA acaba de conseguir su contrato número 150 relacionado con esta materia. Estos 150 estudios han abarcado la nada desdeñable cifra de un total de 725 instalaciones, de las que 631 fueron en estructura (fundamentalmente, subterráneos) y 94 en superficie, tanto en viario como fuera de él. La mayoría de estos aparcamientos y estacionamientos se analizaron en España, pero también hay estudios en América Latina (Perú, Chile, Panamá) y en otros países europeos (Andorra, Italia, Polonia, Rumanía).

Número de aparcamientos y estacionamientos analizados según infraestructura



Número de aparcamientos y estacionamientos analizados según área geográfica

