

Contenido

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

EDITORIAL

La excitación sobre el vehículo autónomo es generalizada. Cuando las gigantescas corporaciones como Google apuestan tanto, no parece que vaya a ser una moda pasajera. Los problemas todavía son muchos, y no solamente en el ámbito tecnológico: basta ver las discrepancias que ya son visibles sobre la asunción de responsabilidades. Pero las ventajas potenciales parecen enormes. Probablemente para la conducción totalmente automática falte bastante, pero son de esperar mejoras parciales progresivas, probablemente empezando con las que tienen obvias implicaciones económicas, como la formación de convoyes o pelotones (*platoons*) de camiones que, entre otras cosas, aprovechan los efectos aerodinámicos tan conocidos por los ciclistas.

En cuestión de seguridad vial, el potencial también parece elevado, aunque actualmente se está todavía lejos de que sea posible el confiar plenamente en un autómata con ruedas. Pero a medio plazo no hay duda de que muchos desarrollos parciales van a suponer grandes avances. Y eso no es algo menor. Tras la tendencia decreciente de los últimos años, parece que de nuevo la sangrienta secuela del tráfico está repuntando. Las causas de un problema tan complejo son muchas, yendo desde el deterioro acusado de las infraestructuras, fruto de las políticas de austeridad propias de la crisis, hasta un parque cada vez más envejecido, también fruto de la crisis económica, pasando quizá por una cierta relajación del miedo inicial a la pérdida de puntos y muchas otras cosas más, incluyendo el crecimiento de los tráficos en un periodo de crecimiento económico.

En este contexto de falta de recursos públicos incluso para el mantenimiento de lo ya construido, resulta curiosa la falta de unanimidad en materia de financiación. Mientras unas voces propugnan el mantenimiento del peaje en las autopistas que ya lo tienen, otras pretenden suprimirlo en ciertos tramos y otras más propugnan su implantación, al menos para pesados, en autovías que actualmente son libres. Los

La carretera cobra este trimestre protagonismo por muy diferentes causas

argumentos a favor y en contra de cada postura abarcan los puramente financiero-fiscales de contención del gasto público o aumento de la recaudación, los ambientales que buscan internalizar los costes externos derivados de las emisiones, los sociales que pretenden proteger a los usuarios más cautivos o de menores rentas, los empresariales que pretenden contener los costes de un sector muy sufrido, y un largo etcétera. Quizá falte base técnica y científica en muchos de los análisis. Pero eso no es por falta de estudios al respecto, pues desde hace décadas hay muchos.

Sobre lo que tampoco hay unanimidad es sobre la implantación de medidas uniformadoras de salarios de los conductores, como van a hacer o han hecho los gobiernos de Alemania y de Francia. Proteger a los empleados en cada país mediante el establecimiento de salarios mínimos va en la línea de una Europa social y pocas voces se alzan contra ello. Pero pretender que los salarios de los conductores de los países de menos rentas se equiparen a los salarios de los países que las tienen más altas, tiene más aspecto de medida proteccionista que de medida social. Si acaso, sería razonable hacerlo en paridades de poder adquisitivo, para tener en cuenta las diferencias en costes de la vida en los diferentes países. Pero incluso así parece que es intervenir demasiado.

Finalmente, es precisa una breve mención a dos cuestiones que están relacionadas con indemnizaciones. Por una parte, parece que ya se mueve en Europa la protección de los usuarios afectados por el escándalo de Volkswagen, que significativamente no ha supuesto dimisiones masivas en las cúpulas decisoras. Eso sí, el avance es más tarde que en Estados Unidos y, probablemente, sea de menos importe. Pero, por complejo que sea el asunto, esperemos que tarde menos en resolverse que las tres décadas que ha tardado PLM en cobrar lo suyo. La Justicia europea es lenta, pero en algunos países más que en otros.

El **64 %** de los **6.164** millones de Fondos Europeos recibidos por España entre 2012 y 2015 se destinó al ferrocarril.

(08/04/2016, Vía Libre)

Cuatro de cada **diez** españoles está en contra del estacionamiento regulado y el **65%** cree que es una medida recaudatoria.

(28/04/2016, Telecinco)

El Gobierno establece una tarifa plana de **30** euros en los vuelos entre las Islas Baleares.

(11/05/2016, Expansión)

El tráfico de mercancías en los puertos españoles creció un **5,7%** en el primer trimestre.

(16/05/2016, Alimarket.es)

El coloso del mar [el crucero más grande del mundo] traerá **100.000** turistas a Palma.

(07/06/2016, El Mundo)

El tráfico internacional de las *low cost* se disparó un **20,7%** hasta marzo

(19/04/2016, Hosteltur.com)

HACIA EL VEHÍCULO AUTÓNOMO

¿Quién asume responsabilidades en un coche autopilotado en caso de daños?

Un software guiará el hardware en el que vamos a ser transportados. Nos limitaremos a fijar un destino o una ruta. MB y Volvo han anunciado que se harán responsables de los errores que puedan cometer sus autopilotados. Tesla rechaza asumir esa responsabilidad, de momento. Pero [puede ocurrir] que el algoritmo que tome las decisiones no sea empático con la posible víctima sino frío y calculador, capaz de valorar el coste de opciones en fracciones imposibles de segundo y eligiendo aquella que sea menos costosa. ¿Para quién? (...) (06/04/2016, El País).

Las marcas de camiones prueban con éxito el 'platooning' en las carreteras europeas

Seis conjuntos de vehículos de la mayoría de las marcas de camiones con presencia en Europa han completado la primera iniciativa internacional encaminada al desarrollo del *platooning*, la tecnología de interconexión que permite la circulación de convoyes en carretera con los consiguientes beneficios en términos de ahorro de carburante y de emisiones contaminantes, así como en materia de seguridad vial. (14/04/2016, Todotransporte.com).

Uber, Google and others form self-driving car lobby to shape US policy

The first task for the lobbying group will be just rolling out self-driving cars.

But the liability issues will be thorny. A powerful corporate lobbying force may pose a new challenge for personal injury lawyers, who are already wary of the technology, while some safety researchers and accident lawyers worry that the lobbying group could unfairly protect tech companies and app makers over their human car owners. (27/04/2016, The Guardian).

INDEMNIZACIÓN MILLONARIA... PERO NO RÁPIDA

Ocho millones para una empresa de autobuses a la que tardaron 30 años en dar una concesión

(...) La Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo ha condenado al Estado a pagar a Autobuses Pamplona-Madrid, S.L. una indemnización de 8.154.963,94 euros, en concepto de responsabilidad patrimonial, por la demora en la concesión del servicio regular de transporte de carretera, de carácter permanente y uso general, Madrid-Pamplona, por Burgos y Logroño, con prolongación a la frontera francesa de Arnegui, que había solicitado el 30 de noviembre de 1978. (12/04/2016, Expansión).

Fomento indemnizará a una empresa de autobuses a la que no responde desde 1978

(...) El alto tribunal considera que a pesar del tiempo transcurrido no han prescrito los plazos porque "el cómputo del plazo de prescripción habrá que situarlo en la fecha en la que se otorgó definitivamente la concesión", lo que ocurrió el 22 de diciembre de 2008. Un día más tarde, la empresa reclamó sus derechos. (...). (13/04/16, El País).

PLM Autocares recibirá 8,1 millones de indemnización

(...) El Supremo entiende que la empresa navarra, que había reclamado 15 millones, tiene que ser indemnizada desde que hace 28 años se le denegó su solicitud de explotación de la concesión Pamplona-Madrid, atendiendo para ello a un cálculo sobre las condiciones de mercado de entonces, con un estudio del precio de combustible o seguros, y otras consideraciones como el menor parque automovilístico o la inexistencia de trenes de alta velocidad. (18/04/2016, autobuses & autocares.com).

EL AÑO DE LOS TRAMPOSOS

Los jueces admiten demandas a VW y Seat [en España] para devolver el coste de los coches trucados

Se trata de las primeras diligencias judiciales que tienen lugar en España en relación a este asunto. Estas indagaciones iniciales son fruto de las demandas que los consumidores han interpuesto ante la pasividad de la firma automovilística, que en Estados Unidos ya ha decidido devolver el precio de los coches a cada usuario mientras aquí, sin embargo, ni siquiera ha puesto una cifra sobre la mesa. (11/05/16, El Confidencial).

Bruselas insta a VW para que compense a los clientes europeos

Volkswagen siempre ha mantenido que no ha de compensar a los conductores europeos afectados porque en Europa, no rigen los mismos límites para la contaminación. Mientras que en EEUU impiden más la polución con NOx, que son las emisiones falseadas, Europa se ha volcado a perseguir la contaminación a base de CO₂, gases en los que el diésel incide menos. La automovilística está comprometida a retirar de todos sus vehículos el software manipulador de las emisiones sin coste para sus usuarios pero no a compensar. (27/06/2016, Cinco Días).

Volkswagen pagará 15.000 millones de dólares en EEUU por el dieselgate

A Volkswagen le costará al menos 13.100 millones de euros el *dieselgate* en EEUU, de los 16.200 millones que ha provisionado para el caso. Los detalles del acuerdo, que es provisional y no será público oficialmente al menos hasta que el tribunal de San Francisco que supervisa el caso celebre una vista pública el próximo 30 de junio, fueron filtrados hoy a varios medios de comunicación estadounidenses. (28/06/2016, Expansión).

PREOCUPACIÓN SOBRE LA SEGURIDAD VIAL

Una de cada tres condenas en España es por delitos contra la seguridad vial

(...) Un 34% de las sentencias condenatorias dictadas en España el año pasado lo fueron por delitos contra la seguridad vial, por delante de los delitos contra el patrimonio (21%) y los relacionados con la violencia sobre la mujer y doméstica (9%), según aseguró este lunes la fiscal general del Estado, Consuelo Madrigal, en una comparecencia ante la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados. (25/04/2016, teinteresa.es).

La siniestralidad en moto ha subido un 32% en el último año

Estos datos son muy llamativos porque rompen una tendencia a la baja que ya duraba ocho años, en el que hay que contabilizar un espectacular descenso entre 2007 y 2011 del 52%. Entre las causas que se esgrimen para este aumento de accidentes de motocicletas en las vías españolas se encuentran en muchos casos las mismas que penalizan los siniestros del resto de vehículos. Por un lado, el mal estado de las carreteras en general. Para el colectivo de motos, un bache es el doble de peligroso para una motocicleta que para un automóvil de cuatro ruedas. (...). (20/05/2016, Bez.es).

La Seguridad Vial, el quinto problema para los españoles

El estudio revela que el 46,4% de los españoles pide una apuesta por mejorar las infraestructuras actuales, ya sea en mantenimiento, señalética o conservación; el 14,4%, medidas sobre la normativas y las sanciones; el 14,9%, impulsar la formación y la seguridad vial; y el 4,4% solicita acciones para renovar el parque móvil. (18/06/2016, 20Minutos.com).

DESUNIÓN SOBRE EL SALARIO EN LA UNIÓN EUROPEA

La Comisión abre un expediente a Alemania por aplicar el salario mínimo a todo el sector del transporte

(...). Aunque apoya plenamente la introducción del salario mínimo en Alemania, la Comisión considera que la aplicación de la Ley del Salario Mínimo a todas las operaciones de transporte que se hagan en territorio alemán restringe la libertad para ofrecer servicios y la libre circulación de bienes de forma desproporcionada. (01/06/2016, Asintra).

Astic aplaude a Bruselas por actuar contra el salario mínimo en el transporte en Francia y Alemania

Astic considera que la legislación francesa sobre el salario mínimo (que entra en vigor el 1 de julio, y en Alemania en vigor desde el pasado año) “restringe de forma desproporcionada la libre prestación de servicios y la libre circulación de mercancías atentando a los principios fundamentales y tratados de constitución de la Unión Europea”. (21/06/2016, Logística Profesional).

Bruselas emprende acciones legales contra el salario mínimo en el transporte

La Comisión Europea ha iniciado acciones legales contra Francia y Alemania por las consecuencias de la aplicación de sus respectivas leyes sobre el salario mínimo para el sector del transporte por carretera (...). La Comisión considera que deben tomarse medidas más proporcionadas para salvaguardar la protección social de los trabajadores y para garantizar una competencia leal, al tiempo que se permite la libre circulación de bienes y servicios. (30/06/2016, autobuses & autocares.com).

AUTOPISTAS DE PEAJE SIN MODELO

Abertis afirma que una nueva concesión de la AP-7 reduciría el peaje a más de la mitad

El presidente de Abertis, Salvador Alemany, ha asegurado que si se realizara un nuevo concurso para la gestión del tramo Sur de la autopista de peaje AP-7, que ahora gestiona el grupo de concesiones con vencimiento en 2019, el nuevo precio del peaje podría reducirse a “bastante más de la mitad”, en tanto que el gasto asociado a la construcción ya se ha desembolsado. (16/06/2016, La Vanguardia).

La Diputación reclama la liberación del peaje de la autopista A Coruña-Carballo

Tras un acalorado debate en el que hubo concordancia en los propósitos, pero no así en el sentido de las votaciones, la Diputación coruñesa respaldó ayer, con el apoyo de todos los grupos exceptuando el PP, una petición para que se libere de peaje la autopista A Coruña-Carballo y para que no se impongan nuevos peajes por la construcción del enlace al puerto exterior. (...). (30/06/2016, La Voz de Galicia).

Los camiones pagarán un máximo de 10 euros de peaje por cruzar la N-I a partir de enero de 2018

A partir del 1 de enero de 2018 cruzar la N-I no será gratis para los transportistas. Los vehículos de más de 3,5 toneladas pagarán desde esa fecha un máximo de 10 euros por atravesar esta carretera, desde el puerto de Etzegarate, en Idiazabal, hasta Irun. Esta será la tarifa máxima que contemplará en nuevo peaje que la Diputación de Gipuzkoa quiere implantar en una de las vías más transitadas por el transporte pesado, a quienes va dirigido el nuevo canon. (30/06/2016, Noticias de Navarra).

La CNMC insta a Aena a rebajar las tasas un **2%** al año hasta 2021.

(22/06/2016, El Vigía)

6 detenidos por defraudar **133.546** euros con la recarga ilegal de tarjetas de bus.

(24/06/2016, El Correo de Burgos)

Madriños y barceloneses gastan unos **634** euros al año en aparcar en el centro.

(20/06/2016, ABC)

Vinci sale de Vinci Park al vender su **24,6%** a Ardian y Crédit Agricole.

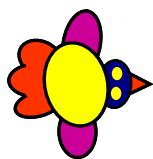
(13/06/2016, El Economista)

Sube un **4,6%** la demanda de pasajeros en el transporte aéreo mundial.

(30/05/2016, Expansión)

España vuelve a ser la del turismo: ha habido **25,2** millones de visitantes hasta mayo, el **11,4%** más.

(30/06/2016, Vozpópuli)



**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, José Manuel
García, Pedro Barea

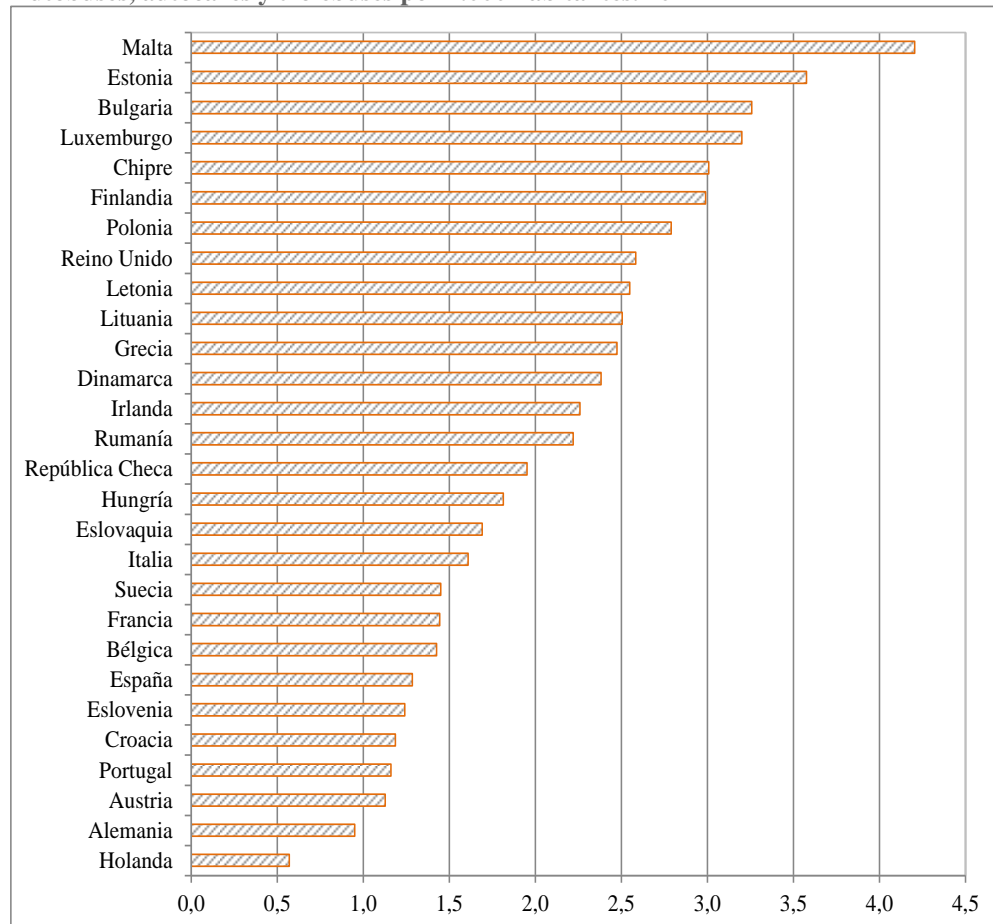
Edición:

José Luis Lunar, Pedro Barea

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

EL PARQUE DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE COLECTIVO POR CARRETERA EN LOS PAÍSES DE LA UE

Autobuses, autocares y trolebuses por 1.000 habitantes. 2014



TOOL ALFA PARTICIPA EN UN PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN CHIPRE

La actividad internacional de TOOL ALFA prosigue, esta vez de la mano de una de las más prestigiosas empresas españolas de tecnología, que ha conseguido un importante contrato para actualizar todo el sistema de gestión de flota y billeteaje del transporte del país.

El proyecto consiste en el equipamiento y puesta en marcha de las más modernas tecnologías, con el fin de mejorar la calidad del servicio, la información a los usuarios, la facilidad en el pago y la seguridad en la recaudación de una red en la que prestan servicio urbano y, sobre todo, interurbano más de 800 vehículos. En este contexto, el proyecto incluye una parte inicial de apoyo en el diseño de la implantación de sistemas tarifarios racionales y de planificación de la fase de transición desde la situación actual hasta el despliegue total, siendo preciso minimizar las fricciones que pudieran suscitarse y diseñar los planes de contingencias precisos.

La cultura europea sobre la conveniencia de disponer de sistemas de transporte eficaces que satisfagan las necesidades de los usuarios y colaboren a la cohesión social, precisa desarrollos tecnológicos punteros que sean el soporte de diseños funcionales y tarifarios racionales. Cuando los sistemas de transporte están suficientemente maduros, sin tecnologías modernas es muy difícil conseguir mejoras en la prestación. Pero sin estudios previos de planificación que atiendan a la estructura económica y funcional del sistema de transporte, cualquier tecnología está abocada a no poder aportar más que mejoras marginales, que pueden tener un coste desproporcionado si el beneficio social aportado no es tan alto como debiera. Y esto, que siempre ha debido ser importante, ahora lo es más por la delicada situación de las cuentas públicas de un país que ha recibido la visita despiadada de “La Troika”.