

Editorial

Parafraseando el título de la novela del recientemente fallecido Gabriel García Márquez, lo del céntimo sanitario ha sido la crónica de algo que ya estaba anunciado. Por fin se han pronunciado los Tribunales Europeos y han declarado que el llamado “céntimo sanitario” era contrario a derecho. O sea, que no solamente no era céntimo, ni tampoco era sanitario, sino que además era ilegal. La cifra recaudada por esta figura supera la cifra nada desdeñable de diez mil millones de euros. Pero, como era previsible, los consumidores particulares no van a poder reclamar lo pagado de más, por carecer de facturas acreditativas, mientras que las empresas no van a poder hacerlo más allá del periodo de prescripción establecido en las normas fiscales españolas. Puede que eso sea legal, pero a algunos les puede parecer poco razonable y, al menos como ejercicio intelectual, verían como justa compensación una reducción en el mismo importe y por el mismo plazo de los impuestos que gravan al combustible con una figura de “devolución sanitaria”. Puro divertimento intelectual, claro.

Pero es que el transporte por carretera es un campo abonado para los ensayos de todo tipo, sin que las argumentaciones tengan a veces que ver con la razón. El caso de las 44 toneladas es paradigmático de cómo una parte del propio sector se resiste al incremento de su productividad, con una visión cortoplacista, mientras que la Administración titubea, sin una voluntad clara en uno u otro sentido y sin que los estudios técnicos ayuden a valorar objetivamente las ventajas e inconvenientes sobre la economía, la seguridad vial y el medio ambiente.

En paralelo, parece que el ferrocarril del Viejo Continente va dándose cuenta de que precisa aprovechar al máximo su potencial para las mercancías mediante el empleo de trenes de larga longitud. Por fin comienzan a verse experimentos más o menos evolucionados de trenes de casi un kilómetro de largo, cifra que más que duplica la tradicional española. En ese escenario es previsible una creciente competitividad del ferrocarril, no solo con la carretera sino incluso con el transporte marítimo para las relaciones entre Extremo Oriente y Europa. Si en Estado Unidos eso es técnicamente factible y económicamente rentable no parece que no tenga por

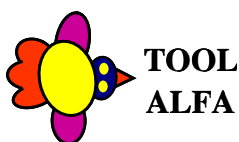
qué ser así a este lado del Atlántico si se dan las condiciones legales y organizativas precisas.

Lo único que desluce el anterior razonamiento son unas estadísticas que muestran una tendencia histórica poco esperanzadora. El caso español es particularmente grave, como se ve en el gráfico incluido al final de este número: mientras que el transporte por carretera ha crecido exponencialmente, las toneladas-kilómetro movidas por el ferrocarril español no solamente muestran un estancamiento en el largo plazo sino que, en la última década, la caída de los tráficos hace que las cifras actuales se encuentren en poco más de la mitad de las de hace una década.

Las causas de ese comportamiento son diversas, pero en cierta medida se puede afirmar que la focalización de la política ferroviaria en los pasajeros es una de ellas (justo al contrario que en Estados Unidos, precisamente). Aunque no pueda decirse que esa política no haya dado sus frutos: habrá sido cara, incluso carísima, pero el AVE sigue batiendo todos los récords.

Hasta el emblemático “Puente Aéreo” entre Madrid y Barcelona ha sido desbancado del podio por el ferrocarril y las tasas de crecimiento, estimuladas por precios agresivos, son impactantes en plena crisis. O el transporte aéreo cambia radicalmente o su cuota de mercado va a sufrir mucho. Y si ya ha habido cambios accionariales y de estrategia de las grandes compañías aéreas, no es descartable que a medio plazo se produzcan movimientos como los que se están viendo en otros ámbitos, con variaciones de configuración muy significativas.

¿Y qué decir del coche? Pues que sus enormes ventajas se ven contrapesadas por su impacto ambiental, hasta el extremo que capitales tan cosmopolitas como París se han visto obligadas a aplicar medidas restrictivas que hasta ahora eran vistas como propias de países en desarrollo. Serán medidas coyunturales, pero también son medidas significativas. Por ello, no es de extrañar que la “movilidad eléctrica” se vea como una opción de futuro y las iniciativas, más o menos estructuradas, van avanzando “sin prisas pero sin pausas, como las estrellas en el firmamento”. Esta vez, la cita archiconocida es de Goethe.



**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

EL AVE SUPERA AL AVIÓN**El transporte de larga distancia por ferrocarril supera al avión.**

El transporte ferroviario de larga distancia ha aumentado un 22,1 por ciento en enero con respecto al mismo mes de 2013, según los datos provisionales publicados por el INE, que reflejan que, con 1.915.000 viajeros transportados, supera al transporte aéreo interior (1.865.000 viajeros registrados), que experimenta un descenso del 7,3 por ciento. (14/03/2014, Vía Libre).

Renfe busca el 80% de ocupación en el AVE manteniendo los precios rebajados.

Renfe agitó el mercado del transporte en España, hace ahora un año, con la rebaja de un 11% en la tarifa base del AVE y toda una serie de tarifas flexibles. Por entonces, el operador ferroviario apenas alcanzaba cotas del 40% al 60% de ocupación, y ha conseguido subir hasta el 70% al cierre de 2013. Pero el objetivo está más arriba: Renfe persigue entre el 75% y el 80% de media, un techo similar al de la alta velocidad en Francia. (21/01/2014, Cinco Días).

El AVE arrincona al puente aéreo.

El AVE se ha convertido en un competidor casi imbatible para las distancias cortas en avión. La línea Madrid-Barcelona incrementó en 2013 un 16% su demanda, hasta alcanzar 3,1 millones de pasajeros. De esta manera, los servicios de alta velocidad de Renfe cubrieron casi el 58% del mercado. (31/01/2014, El Mundo).

TRÁFICO Y SALUD EN PARÍS**Circulación de vehículos según matrícula.**

Este lunes ha entrado en vigor la circulación alterna de vehículos impuesta por el Gobierno francés en París para reducir los atascos y hacer frente a la contaminación. Dos horas y media después de la puesta en marcha de la prohibición, en París y en 22 ciudades limítrofes, había 87 kilómetros acumulados de retenciones, frente a los 130 habituales a esa hora. (17/03/2014, El Mundo).

Circulación alterna en París.

La ministra de Sanidad, Marisol Touraine, dijo en otra entrevista a la emisora de radio "RTL", que aunque es consciente de que la circulación alterna "va a molestar" a muchos automovilistas y puede tener un coste político, se justifica porque es "una decisión sanitaria". "Lo único que nos ha motivado es la salud pública", comentó Touraine, a seis días de las elecciones municipales. (17/03/2014, La Vanguardia).

Circulación alterna por la contaminación.

La prohibición de circular para las matrículas pares y para todos los camiones de más de 3,5 toneladas (salvo los frigoríficos y los de basura) va acompañada de algunas derogaciones, por ejemplo para los vehículos de urgencia, los taxis, los que llevan al menos tres ocupantes o los de algunas profesiones como fontaneros o repartidores de prensa, así como los coches extranjeros. (17/03/2014, 20 minutos).

EL CÉNTIMO SANITARIO**La UE declara ilegal el céntimo sanitario.**

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha declarado que el comúnmente llamado "céntimo sanitario" es contrario al Derecho europeo. España podría verse obligada a devolver el importe total recaudado con este tributo especial en los últimos diez años, que el Gobierno ha valorado en 13.000 M€, de los cuales casi 300 M€ corresponderían al transporte de viajeros por carretera. (03/03/2014, Asintra).

Técnicos de Hacienda advierten sobre el céntimo sanitario que "no todo será reclamable".

El colectivo de Técnicos del Ministerio de Hacienda, Gestha, advierte sobre la devolución del céntimo sanitario que "no todo será reclamable" ya que los consumidores que quieran beneficiarse de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sólo podrán solicitar su devolución en el periodo comprendido entre marzo de 2010 y diciembre de 2012. (05/03/2014, Autobuses y Autocares).

Montoro advierte de que las reclamaciones indebidas sobre el céntimo sanitario serán sancionadas.

El Ministro de Hacienda Cristóbal Montoro, ha hecho hincapié en que la presentación de solicitudes "indebidas" para que se devuelva lo abonado por el céntimo sanitario puede ser "constitutivo de infracción tributaria y objeto de sanción, más si media la utilización de medios fraudulentos". (14/03/2014, Estaciones de Servicio).

LAS 44 TONELADAS MÁXIMAS**La prueba de las 44 toneladas.**

El primer año de la entrada en vigor de la normativa del Gobierno de la Generalitat que permite la circulación temporal de camiones de hasta 44 toneladas por carreteras catalanas se salda con una media de unos 1.500 viajes, 390 empresas habilitadas y 2.404 vehículos registrados para hacer este transporte. La medida, prorrogada en septiembre doce meses, no podrá seguir en vigor temporalmente de no existir una norma de ámbito nacional. (01/02/2014, Transporte XXI).

El 76,7% de los cargadores estarían a favor de las 44 toneladas.

Tres de cada cuatro cargadores se muestran a favor de las 44 toneladas. Por el contrario, tan sólo el 3,2% están en contra y el 20% restante se muestran indiferentes a esta cuestión. (18/03/2014, El Vigía).

Transportistas y cargadores exhiben sus discrepancias en torno a las 44 toneladas.

Los transportistas y los cargadores no logran ponerse de acuerdo en torno al tema de las 44 toneladas. Los primeros ven su implantación en España muy compleja desde un punto de vista técnico y (...) casi imposible dada la alta inversión que supondría para las empresas. Los cargadores querían que se implantase cuanto antes, y la administración, obligada a actuar con diplomacia y pies de plomo para contentar a todos y no enfadar demasiado a ninguno. (28/03/2014, Todo Transporte).

TRENES DE MERCANCÍAS DE GRAN LONGITUD

DB Schenker celebra la circulación del tren de mercancías número 500, de 835 metros de largo.

En diciembre de 2012, empezaron a circular los trenes más largos en la ruta entre la estación de clasificación de Maschen, cerca de Hamburgo y la frontera danesa, en Padborg (210 kilómetros), tras concluirse un proyecto, por valor de 10 millones de euros, del gestor de la infraestructura alemán, DB Redes, para adaptar la línea a trenes de 835 metros de longitud. (19/02/2014, Atlantic Corridor Development Association).

Primera prueba de un tren de 1.500 metros de longitud del Proyecto Marathon.

El proyecto, financiado parcialmente con una beca de investigación del VII Programa Marco de la Unión Europea, se inició en abril de 2011, por lo que ya tiene una duración de tres años. El objetivo es reducir los costes operativos un 30% y aumentar la capacidad de los principales corredores de transportes de mercancías. (15/02/2014, Transporte XXI).

The new "silk road", a rail link from China's factories to Europe.

One of the world's longest railways (a "modern-day silk road") covers some 11.000 kilometres (24.000 miles) en route from the Chinese megacity of Chongqing to Duisburg, a key commercial hub in western Germany. Yuxinou trains, which can transport as many as 50 containers, will boost traffic in both directions to make it more profitable. (30/03/2014, 7 News).

CAMBIOS DE MANOS

Corpfin cierra la compra de FCC Logística obligada a reestructurar la empresa.

FCC ha llegado a un acuerdo con la firma de *private equity* Corpfin Capital para la venta de su filial FCC Logística, que pasará a denominarse Logitters. El precio de la compraventa es de 32 millones de euros, incluida la deuda operativa de 27 millones que arrastra la compañía. (15/03/2014, Transporte XXI).

Bankia y FCC ponen en venta el grupo de concesiones de infraestructuras Globalvía.

La salida de Globalvía se enmarca en el programa que Bankia debe cumplir para vender todas sus participaciones industriales. En el caso de FCC, se circunscribe al plan de desinversiones de 2.200 millones de euros que ejecuta desde hace un año para recortar deuda y volver a beneficios. (07/03/2014, Europa Press).

Abertis vende por 48 millones el gestor del aeropuerto de Bogotá.

La operación se ha cerrado con el fondo de infraestructura Colombia Ashmore y se enmarca en la estrategia de la compañía de salir del negocio de aeropuertos. Abertis no ha contabilizado plusvalías significativas con esta transacción, según detalló el grupo a la CNMV. Tras esta nueva venta de activos, en materia de aeropuertos a Abertis sólo le resta su participación en el mexicano Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) y en Jamaica. (04/02/2014, Expansión).

LA CRECIENTE MOVILIDAD ELÉCTRICA

El coche eléctrico casi duplica sus ventas en España.

El año pasado, las ventas de estos modelos casi se han duplicado en España. Se vendieron 811 de estos modelos en 2013, un 85,5% más que en el año anterior. (13/01/2014, Cinco Días).

Barcelona ensaya el reparto de mercancías con triciclos eléctricos.

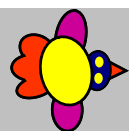
La prueba piloto de distribución urbana de mercancías se realiza en el área central de la ciudad y consiste en repartir las mercancías mediante triciclos eléctricos. Durante medio año, este servicio, se ofrece gratis a los operadores de distribución y a los comercios de la zona. (27/01/2014, La Vanguardia).

La red de recarga de coches eléctricos del Govern empezará a funcionar en verano.

El Govern tendrá operativos este verano los primeros postes de recarga semirápida y lenta de vehículos eléctricos de su proyecto piloto Movele-Baleares que prevé la instalación de una red de más de 2.000 puntos. (31/03/2014, Europa Press).

Arranca la primera "Metrolinera".

Metro de Madrid ha creado un "pionero" sistema de recarga de coches eléctricos en superficie que aprovecha la energía de frenado de los trenes que circulan en la red del suburbano. Este sistema permite una carga "rápida" en unos 20 minutos "frente a los largos periodos de varias horas de los postes en corriente alterna". (24/02/2014, Europa Press).



IMPLANTACIÓN DE LA BICICLETA PÚBLICA EN ANDALUCÍA

El refuerzo del papel de la bicicleta como modo de transporte es una de las claves de las políticas de movilidad sostenible y de la mejora de la calidad de vida en los entornos urbanos. Y los sistemas de bicicletas públicas (o sistemas de préstamo de bicicletas) son una de las formas de aumentar la cuota de la bicicleta en los desplazamientos urbanos.

Sin embargo, muchas de las medidas que se adoptan en este ámbito tienen más que ver con intuiciones que con evidencias. Por eso, el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga ha convocado el "Estudio sobre la rentabilidad de la implantación de bicicletas públicas en las áreas metropolitanas de Córdoba, Granada y Málaga", codirigido por la Dirección General de Movilidad y financiado parcialmente por fondos UE.

Este contrato ha sido adjudicado en concurso público a **TOOL ALFA**, con el fin de evaluar de manera científica los beneficios y costes, tanto sociales como financieros, que supone la implantación de estos sistemas en comparación con otros métodos de promoción de la bicicleta.

La venta de coches de más de **10** años se disparó en 2013.
(Cinco Días, 01/01/2014).

China abre **1.501** kilómetros de nuevas líneas de alta velocidad.
(Vía Libre, 13/01/2014).

Los márgenes de las petroleras sobre el gasóleo crecieron un **11%** en enero.
(Autobuses y Autocares, 31/03/2014).

Competencia multa con **8,17 millones** de euros a Correos.
(El Vigía, 27/01/2014).

Unipost despide a **400** trabajadores y recorta un **17%** los salarios.
(Cinco Días, 24/02/2014).

Vodafone pagará **4** de los **48 millones** [de €] que cuesta sostener el sistema [de bicicleta pública Bicing] durante tres años.
(El Periódico, 22/03/2014).

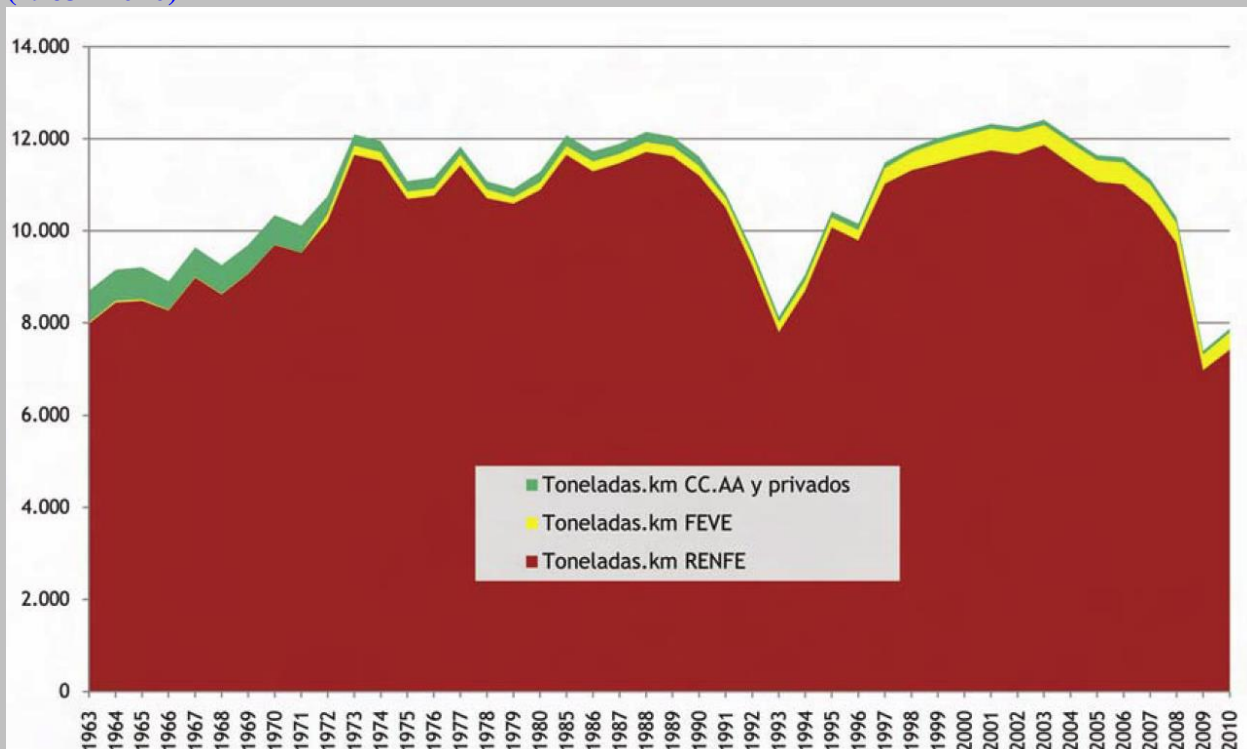
Toyota supera los **6 millones** de vehículos híbridos vendidos.
(eSmartcity, 16/01/2014).

Renfe acuerda con los sindicatos un ERE para **500** trabajadores.
(El Vigía, 06/02/2014).

Se pone en marcha el PIVE-5, que apoyará la compra de vehículos eficientes con **175 millones** [de €].
(Mercados de las Infraestructuras y la Construcción, 26/01/2014).

España perderá casi **tres millones** de habitantes en **diez** años.
(Cinco Días, 27/03/2014).

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. MILLONES DE TONELADAS – KILÓMETRO (1963 - 2010)



Fuente: Anuario del Ferrocarril 2012.

Coordinación del número: Oscar Martínez
Comité de Redacción: Oscar Martínez, Pedro Barea, José Manuel García
Edición: Pedro Barea, José Manuel García