

Contenido

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

EDITORIAL

Aunque es un tema que viene de antiguo, recientemente vuelve a oírse del cobro por uso de la red viaria. En el ámbito interurbano, la obligación deriva del compromiso alcanzado “con Bruselas”. Tras la supresión del peaje en varias autopistas, que tanta repercusión mediática tuvo, surge ahora el reto de implantar un cobro en toda la red de alta capacidad, incluyendo esas mismas autopistas.

El impacto más obvio va a ser sobre los bolsillos de los usuarios de autopistas y autovías, y es también el impacto que despierta más reticencias. Asimismo parece evidente el efecto inflacionario, pues el transporte va a tener que repercutir unos costes que antes no soportaba. Pero no hay que olvidar que, adicionalmente, en algunos casos se pueden dar cambios de itinerario que sobrecarguen tramos libres de pago, como ha ocurrido con la eliminación del peaje de las autopistas recientemente liberadas. Y, con ello, la seguridad vial puede resentirse: parece evidente el impacto de una cantidad relevante de camiones sobre carreteras convencionales para evitar unos desembolsos significativos en las autovías paralelas.

En el ámbito urbano la cuestión es menos inminente y no es obligada. Pero la aplicación de peajes por entrar a las grandes ciudades, que puede ser una medida eficaz y eficiente en la lucha para limpiar el aire urbano, seguro que va a chocar con resistencias frontales de los cientos de miles de ciudadanos que todos los días acceden a las grandes metrópolis españolas. Aunque, mientras no se estabilice el panorama de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), no parece de esperar la apertura de un nuevo frente que puede ser social y políticamente tan conflictivo.

En sentido contrario ha sido noticia la gratuidad del transporte colectivo. Tomada como una medida coyuntural en el ferrocarril, pronto se ha extendido al autobús. Los resultados son, como casi todo en esta vida, duales. Por una parte, se ha incrementado la demanda de los servicios

Junto con la preocupación por el medio ambiente y las cuestiones sociales, los precios del transporte y del uso de la red viaria están entrando en la agenda política con fuerza.

subsidiados, lo que puede hacer pensar en un trasvase desde el coche, aunque las cifras no son conocidas o, al menos, no han sido publicadas. Pero también es lamentable el mal uso, afortunadamente muy minoritario, que se ha detectado entre algunos usuarios.

Pero si, con todos los matices, la experiencia es exitosa, ¿no convendría extenderla en el espacio y en el tiempo para luchar contra el cambio climático, reduciendo, o incluso eliminando, el precio del transporte colectivo? Ya hay algunas experiencias, todavía escasas, en otros países. La primera barrera obvia a ello es el aumento del gasto público. Otra es la posible mala asignación de recursos al tomar como prioridad absoluta las cuestiones ambientales. Pero también se reducirían costes de operación y control. Y, con un punto irónico, se conseguiría culminar el proceso de todas las elecciones de creación de nuevas bonificaciones, ahora que se van acabando los grupos bonificables (jóvenes, mayores, parados, etc.).

Mucha menos repercusión mediática tiene el modelo concesional español del transporte colectivo por carretera. De hecho, ni siquiera los propios usuarios tienen muy claro el papel del Estado en esto. Lo que resultan nítidas son las posturas de los diversos portavoces patronales: mientras unos manifiestan que se trata de un esquema rígido e ineficaz, otros lo ven como la única solución. Siendo parcialmente verdad todas las afirmaciones, es razonable pensar en que hace falta alguna adaptación al siglo XXI para mejorar un modelo que no es demasiado distinto de aquél implantado en 1947 en una España devastada por la guerra. Algunas declaraciones públicas de representantes ministeriales apuntan en un sentido prudente y racional. Esperamos que así sea.

Maersk lidera una inversión de **10.000 millones** para producir combustibles verdes en España.

(03/10/2022, *El Mercantil*)

El Gobierno pagará **81 millones** a Itínere para bonificar los peajes.

(09/10/2022, *El Economista*)

Aena adjudicará el nuevo contrato del “handling” de **5.000 millones** de euros a comienzos de **2023**.

(09/10/2022, *La Vanguardia*)

En **dos** años han desaparecido más de **300** empresas del sector.

(13/10/2022, *Autobuses y Autocares*)

El **57%** de los conductores corre más de lo permitido en autopista.

(13/10/2022, *La Vanguardia*)

El aeropuerto de Barajas estrena estación de autobuses para más de **un millón** de viajeros.

(14/10/2022, *Cinco Días*)

PROBLEMAS DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO

El 40% de los puntos de recarga en gasolineras no funciona y lastra el avance del coche eléctrico

El desarrollo del vehículo eléctrico en España (como en cualquier otro país) tiene un condicionante clave en el acceso a los puntos de recarga. Si no hay una red lo suficientemente densa, los usuarios pueden ser reacios a la hora de comprar estos coches que, además, tienen un alto coste. El problema es que todo avanza demasiado despacio. (02/10/2022, *Economía Digital*).

Propuesta del Parlamento Europeo para instalar puntos de recarga de VE cada 60 kilómetros

El Parlamento Europeo, a través de la Comisión de Transportes y Turismo, ha anunciado la adopción de un proyecto de mandato de negociación sobre el despliegue de infraestructura de combustibles alternativos, que propone puntos de recarga de vehículos eléctricos (VE) cada 60 kilómetros en las principales carreteras. El propósito es promover el despliegue de estaciones de recarga o reabastecimiento de combustible alternativo, como electricidad o hidrógeno, para coches, camiones, trenes y aviones (...). (07/10/2022, *Esmartcity*).

Chargers Every 60 km: Europe's Solution for the EV Charging Network

Among the clearest matters referred into the proposal stands the simplicity and easiness of the charging or refueling process for alternative fueled vehicle users, especially regarding payment. The EU Parliament release states that EV drivers “should be able to pay easily”, and the price of every transaction should be displayed per kWh, and be affordable, comparable, and accessible to all vehicle brands. (13/09/2022, *El Economista*).

PEAJES URBANOS

La Ley de Movilidad sostenible, en la recta final: los peajes urbanos, más cerca

Según el anteproyecto, “con el fin de ampliar el catálogo de medidas que los municipios pueden adoptar para garantizar la adecuada calidad del aire en sus términos municipales y minorar las emisiones producidas por los vehículos a motor, se crea la tasa por aprovechamiento especial de las zonas de bajas emisiones”. En este aspecto, la nueva normativa permitiría que los ayuntamientos cobren una tasa por la circulación en sus calles, siempre que tengan establecidas Zonas de Bajas Emisiones. (18/11/2022, *Motor 16*).

Peajes para entrar a las ciudades, una nueva posibilidad en 2023

El 1 de enero entra en vigor la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, que establece la obligatoriedad de instaurar Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en todas las ciudades españolas que tengan más de 50.000 habitantes. Aunque muchas todavía no las han delimitado y no estarán activas en la fecha prevista, los Ayuntamientos podrán establecer de manera voluntaria otra medida de restricción de acceso a la circulación: peajes para entrar en el centro de las ciudades. (18/12/2022, *Motor El País*).

El peaje para entrar en las zonas de bajas emisiones de las ciudades costará como aparcar en un parking público

La futura tasa que los ayuntamientos podrán crear para cobrar a los vehículos que accedan a las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) de las ciudades tendrá un precio similar al coste de aparcar en un parking público en ese mismo municipio. No obstante, la creación de esta nueva tasa es opcional y los ayuntamientos no estarán obligados a aplicarla. (21/12/2022, *La Razón*).

PEAJES INTERURBANOS

El Gobierno renuncia a implantar el sistema de peajes pactado con Bruselas en 2023

El Gobierno no implantará finalmente peajes en las autopistas españolas en 2023, tal y como era su intención y había pactado con Bruselas para recibir los fondos europeos. El Ejecutivo no ha previsto ningún ingreso por esta vía en los Presupuestos Generales del Estado del año que viene, que fueron aprobados el pasado martes en Consejo de Ministros y que han sido llevados hoy al Congreso de los Diputados. (06/10/2022, *20 Minutos*).

El Gobierno no prevé en los presupuestos de 2023 volver a poner peaje en las autopistas

Unos trabajos que no son incompatibles con el hecho de que el Ejecutivo no prevea en los nuevos presupuestos poner peajes, ya que la suma de estos dos factores apuntaría a que sería a partir de 2024 cuando el Ejecutivo de Pedro Sánchez estaría abierto a una medida, “a priori”, tan impopular. La alternativa al modelo de pago por uso es que toda la ciudadanía pague a través de las arcas públicas. (03/10/2022, *El Confidencial*).

Las cinco carreteras españolas que serán de peaje a partir de 2024

Las cinco vías que se van a incorporar a este sistema de peajes tal y como ha adelantado el periódico El Correo son: la BI-625 entre Basauri y Llodio, que se pretende que comience a funcionar a finales de este año; la N-240 que une el Valle de Arratia y el puerto de Barazar, cuyo funcionamiento también está previsto para finales de 2022; un tramo de la N-636 entre Durango y La Muga con Guipúzcoa; un tramo existente entre Basurto y Haya de la A-8; el Corredor del Txoreirri, entre Tontegi y Erentexes. (14/10/2022, *Cadena Dial*).

GRATUIDAD Y DESCUENTOS

Los viajes en tren se disparan un 40% en septiembre por la gratuidad de los bonos

Los viajes en trenes de Media Distancia crecieron un 40% el pasado mes de septiembre y en trenes de Cercanías un 24% respecto al mismo mes del año pasado, gracias al impulso que ha supuesto en la movilidad la gratuidad de los viajes en el transporte ferroviario. Así lo ha informado la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, durante su intervención en Nueva Economía Fórum, donde ha detallado que ya se han pedido 1,5 millones de bonos gratuitos y que el objetivo es alcanzar los dos millones en lo que queda de año. (03/10/2022, 20 Minutos).

El Gobierno prorroga los abonos de tren gratuitos durante todo 2023

El Gobierno ha decidido convertir en estructural una de las medidas antiinflación que mejor está funcionando y que fue fundamental para rebajar el IPC de septiembre. La ministra de Hacienda, María Jesús Montero, anunció ayer la prórroga durante todo el 2023 de la gratuidad de los abonos para viajar en trenes de Cercanías, Rodalies o media distancia, una bonificación que está sirviendo de banco de pruebas al Ejecutivo para comprobar si la movilidad está cambiando con estas ayudas destinadas esencialmente a las rentas medias y bajas, que son quienes más utilizan este medio de transporte. (04/10/2022, La Vanguardia).

Renfe empieza a retirar abonos gratuitos por su uso irregular

Renfe ha pasado de las advertencias a los hechos. La operadora ha retirado el abono recurrente y gratuito a 70 viajeros por su uso irregular tras haber puesto la lupa sobre más de 75.000 clientes. A los afectados, se les incauta la fianza de 20 euros y no se les volverá a expedir un nuevo abono hasta pasados 30 días desde la anulación, según ha explicado Renfe. (23/12/2022, Cinco Días).

DESCARBONIZACIÓN DE MERCANCÍAS

El ferrocarril copa las ayudas a proyectos de descarbonización del transporte de mercancías

El ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha concedido provisionalmente 435,8 millones de euros en ayudas a 69 empresas públicas y privadas para desarrollar proyectos de descarbonización y digitalización del transporte de mercancías. (24/10/2022, El Mercantil).

Transportes concede ayudas a 117 proyectos para descarbonizar el sector de mercancías

Los fondos NextGenerationEU cofinanciarán, de media, el 35% del coste de los proyectos. El Ministerio asegura que el transporte es el responsable del 27% de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas en España al año. El sector privado recibirá el grueso de las ayudas, con el 86% del total. Así, se destinarán 372,9 millones de euros a financiar 83 solicitudes de 61 compañías privadas. Por su parte, se subvencionarán 15 propuestas de ocho entidades públicas con 62,9 millones de euros de los fondos europeos de recuperación. (24/10/2022, Ruta del Transporte).

El Gobierno destina 445 millones a descarbonizar el sector del transporte

Entre las actuaciones subvencionables se encuentra la adquisición de 1.932 vagones y 59 locomotoras; la construcción o renovación de 14 terminales intermodales y cargaderos privados; el fomento de energías alternativas con 20 puntos de conexión en 17 puertos de interés general; la adquisición de 353 equipos de asistencia eléctricos y la remotorización de 41 equipos del lado aire en aeropuertos; y 19 proyectos de producción de pavimento sostenible para carreteras en 32 plantas fijas que abarcan diferentes comunidades y 5 plantas móviles. (15/12/2022, La Información).

LIBERALIZACIÓN DEL AUTOBÚS

Transportes aclara que el nuevo mapa concesional de autobuses no supondrá una "liberalización masiva"

La secretaria general de Transportes y Movilidad, María José Rallo, ha aclarado que el nuevo mapa de concesiones de autobuses planteado por el Gobierno no implica llevar a cabo una liberalización masiva de todos los contratos "de manera simultánea y desde el minuto uno". Durante su intervención en una Comisión de Transportes en el Congreso, Rallo ha explicado que, si bien la intención del Gobierno es "romper" con las subvenciones cruzadas en las concesiones de autobuses, esto no impide que en una determinada concesión se haga una aportación pública para su sostenimiento. (14/11/2022, Negocios).

El sistema concesional es demasiado rígido y poco eficaz, según ANETRA

"El modelo actual no es competitivo, porque las concesiones limitan la calidad y los precios", destacó el vicepresidente [ANETRA], para quien, de no producirse un cambio, en el futuro puede darse un riesgo para las pequeñas empresas que "no van a poder competir". No obstante, para ANETRA, en este momento donde se está debatiendo la nueva Ley de Movilidad Sostenible y el Nuevo Mapa Concesional, es "también muy importante" llevar a cabo una nueva lectura de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT), que se adapte a las exigencias que requiere la nueva movilidad. (14/11/2022, Diario del transporte).

Para Confebús, el modelo concesional es la única garantía de movilidad en toda España

El presidente de Confebús, Rafael Barbadillo, ha defendido el modelo concesional que opera en nuestro país para el transporte interurbano como el único capaz de garantizar la movilidad, como servicio público esencial. (15/11/2022, Autobuses y Autocares).

Cae el consumo y los aeropuertos españoles transportan un **10 por ciento** menos de mercancías.

(17/10/2022, Logística)

El Metro ya ha recuperado el **94%** del volumen de viajeros de antes de la pandemia.

(22/10/2022, La Vanguardia)

El uso de la bicicleta crece un **40%** desde **2019**.

(24/10/2022, Autobuses y Autocares)

El Gobierno eleva en **400 millones** el Plan Moves III de ayuda a la compra de coches eléctricos.

(24/10/2022, Cinco Días)

El **70%** de los vehículos que se vendan en España en **2030** serán electrificados.

(02/12/2022, El Confidencial)

Empresas de **500** empleados deberán elaborar planes de movilidad sostenible.

(13/12/2022, La Información)



**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:

Óscar Martínez
José Manuel García
Pedro Barea

Edición:

Blanca Gavilán

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

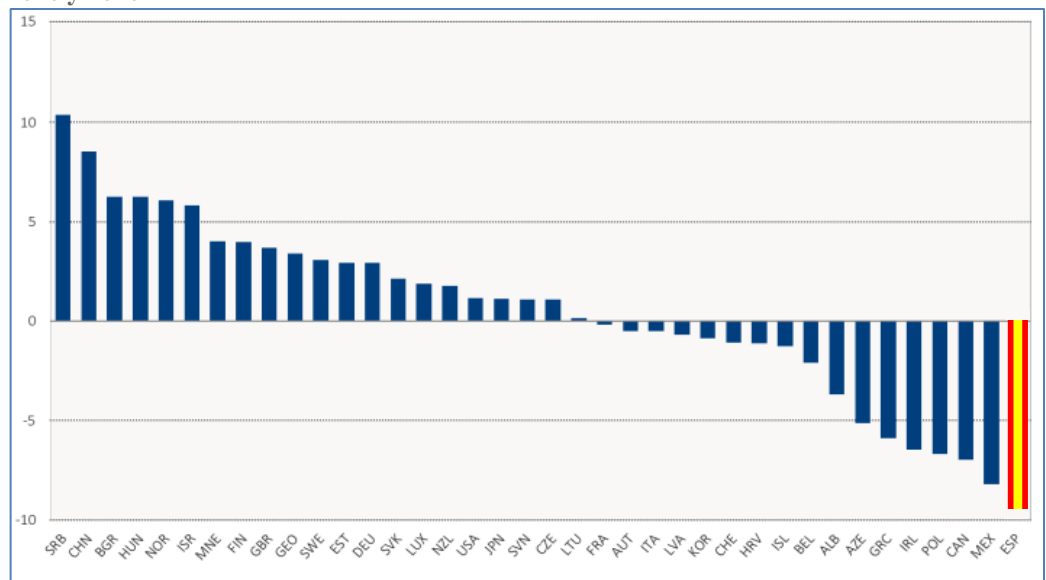
TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE ENTRE 2010 Y 2020

Dada la importancia de las inversiones en infraestructuras, vienen siendo un campo de análisis muy desarrollado y sobre el que existen numerosas publicaciones. La más reciente en esta materia ha sido editada por el prestigioso *International Transport Forum* (ITF), con una ordenación de los países según su evolución de inversiones en la década 2010-2020.

Los países con más crecimiento son Serbia (que parte de un déficit histórico) y, como era de esperar, China. Pero entre los países con más crecimiento de la inversión también aparecen, con cifras modestas, países como Noruega, Suecia y Alemania.

En sentido contrario, los decrecimientos más acusados se encuentran en Canadá, México y, en cabeza, España. Probablemente tras la euforia inversora previa y la crisis económica, era previsible este liderazgo español, pero podría tomarse como una señal de alerta.

Tasa de crecimiento anual de la inversión en infraestructura de transporte terrestre entre 2010 y 2020



Fuente: International Transport Forum. El resultado de España es elaboración propia.

LA DEMANDA DE APARCAMIENTO

El estudio de demanda de aparcamiento (fuera de viario) y de estacionamiento (en viario) es tan importante para evaluar la rentabilidad de la inversión como el correspondiente estudio de costes. Sin embargo, no es infrecuente ver análisis rudimentarios de demanda en los que se estiman cifras de ocupación sin ninguna base racional. Y las repercusiones pueden ser severas.

Probablemente, tal hecho esté provocado en buena parte por la aparente simplicidad del negocio. Pero nada más alejado de la realidad. La demanda de estacionamiento responde a la selección por parte de los usuarios de la que perciben como mejor alternativa entre todas las posibles, frecuentemente haciendo un balance entre costes monetarios e incomodidad (desplazamientos caminando, percepción de riesgo, etc.). Y para calcular todo ello existen herramientas que permiten objetivar los cálculos.

TOOL ALFA ha desarrollado cientos de estudios de aparcamientos de todo tipo: de residentes, de rotación pura derivada de actividades terciarias en el entorno, de Hospitales, de estaciones ferroviarias, etc. Las ciudades en las que se han trabajado cubren todo el territorio nacional (Madrid, Andalucía, Castilla y León, Canarias, Comunidad Valenciana, etc.) y también otros países (Chile, Polonia, etc.). Recientemente este campo de actividad ha tomado nueva fuerza, tanto para el estudio de nuevas operaciones como para la valoración de instalaciones ya construidas.