

Contenido

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

EDITORIAL

Cuando parecía que la realidad que contaba era la virtual, resulta que el encallamiento del *Ever Given* en el Canal de Suez ha trastocado la economía mundial. En los seis días de paralización del tráfico, los telediaros pintaban un escenario casi apocalíptico: subidas desbocadas del precio del Brent, paralización de los puertos, etc.

Se tardará en dilucidar la causa del accidente pero, sea cual sea, e independientemente de que haya muchas tecnologías que podrán reducir en el futuro estos eventos desgraciados, una lección obvia que parece que se nos había olvidado es que la realidad es terca. Y no es virtual. Las prendas que vestimos, la comida que ingerimos, los *gadgets* que compramos, todo viene en enormes cajas metálicas, cargadas en barcos, trenes y camiones, cargados con muchas toneladas y que recorren muchos kilómetros.

Por otra parte, si hubiera que buscar otra noticia o grupo de noticias peculiares de este trimestre, podría tratarse del tema de la gratuidad o no del transporte en general, incluyendo en ello el uso de las infraestructuras de carreteras.

Comenzando por el pago por uso de las carreteras, nos encontramos en un momento de cierta confusión, al menos aparente. Por un lado, se suprimen los peajes en vías que llevaban décadas cobrándolo y, por otro, se pretenden implantar en autovías que parecían nacidas con vocación de gratuidad.

Es un tema conceptualmente apasionante y que puede enfocarse de mil maneras, todas ellas con un punto de razón. Con un enfoque puramente práctico, es obvio que las carreteras alguien las tiene que pagar. Incluso cuando ya están construidas, hay que mantenerlas. De ello dan fe los miles de kilómetros de nuestro país que presentan un estado claramente mejorable. Las buenas infraestructuras no son baratas, ni de construir ni de mantener. Y si no las pagan los usuarios, serán los contribuyentes los que tengan que hacerlo. Es un juego de suma cero: lo que no paga uno, lo paga otro.

Es curioso que, en el siglo de la realidad virtual, los *bitcoins* y los *big data*, las noticias que han dominado el panorama durante bastantes días han estado relacionadas con algo tan tangible y prosaico como el encallamiento de un buque cargado de contenedores.

Pero de la existencia de las infraestructuras y de su estado se benefician no solamente los usuarios: todos somos beneficiarios, más o menos indirectamente. Si su diseño es inadecuado o su estado es malo, las entregas de mercancías tardarán más, y el tejido productivo se verá perjudicado, al tiempo que los turistas perderán interés por un país por el que moverse es una tortura. Y el número de víctimas de accidentes de tráfico crecerá exponencialmente.

Si lo que se pretende es que sean los camiones los que paguen para cubrir sus “costes externos medioambientales”, aparte de la equidad o no de la medida o de su impacto sobre la asignación de los recursos, lo más probable es que esos incrementos de costes del transporte se traduzcan en incrementos de los precios finales de los productos transportados. O sea, que al final pagaríamos todos.

En esta línea de debates, parece que la discusión sobre el del pago por el uso del transporte público va tomando cada vez más peso. En general, se ha comenzado por aplicar la gratuidad a los jóvenes y a los mayores. Y poco a poco se ha ido extendiendo. Ya se aplica en regiones completas. Incluso en países completos, aunque pequeños ciertamente, como Luxemburgo.

Los argumentos a favor y en contra de esta medida son muchos, prácticamente idénticos a los anteriores. Iremos oyéndolos con mayor frecuencia.

Los accidentes de tráfico [en vías interurbanas] se cobran **870** vidas durante el 2020 (a espera de los datos del INE).

(07/01/2021, Automoción.com)

All-electric cars hit **54%** market share of Norway's new cars sales in 2020 - **100%** achievable by 2025.

(07/01/2021, Electrek.co)

El uso del coche crece un **32%** en Europa en detrimento del transporte público.

(08/01/2021, Posventa de Automoción)

El Gobierno anuncia un Plan Moves 2021 con **400 millones** de euros.

(13/01/2021, Movilidadelectrica.com)

El déficit en conservación de las carreteras superará los **8.000 millones** pese al alza de la inversión.

(18/01/2021, El Economista)

La contratación logística en España alcanzó cerca de **1.800.000 m²** en 2020.

(19/01/2021, Nexotrans)

CIERRE TEMPORAL EN EL CANAL DE SUEZ

El bloqueo del canal de Suez por un buque encallado dispara al Brent

El barril de Brent sube cerca de un 6%, hasta los 62,2 dólares, impulsado por el bloqueo del Canal de Suez por un buque que transportaba contenedores y que se ha encallado. El bloqueo del Canal puede provocar problemas en el suministro de las refinerías de EE. UU. y Europa, que dependen fundamentalmente de la llegada de los cargamentos de Oriente Medio. (24/03/2021, Cinco Días).

El canal de Suez restablece el tráfico tras desencallar y reflotar el "Ever Given"

Finalmente, el trabajo de las excavadoras, las dragas y los remolcadores dieron sus frutos. Esas pequeñas máquinas, en apariencia diminutas comparadas con el portacontenedores "Ever Given", lograron desencallar el gran mastodonte que había quedado atravesado en el Canal de Suez. Pasaron seis días desde que se produjo el accidente el pasado martes 23 hasta que el buque consiguió volver a navegar. (29/03/2021, La Razón).

El bloqueo de Suez paraliza el tránsito de más de 8.000 millones diarios en mercancías

El atasco en el Canal de Suez, la ruta por la que pasa un 12% del tráfico mundial de cargueros y petroleros, empieza a crispar la economía. La parálisis afecta diariamente un tránsito de 8.100 millones de euros en mercancía, según la estimación de Lloyd's List, y tras tres días de maniobras sin éxito para liberar el "Ever Given", uno de los barcos más grandes que existen, la congestión hace presión. (26/03/2021, Cinco Días).

FIN DE LOS PEAJES EN AUTOPISTAS

Las autopistas AP-7 y AP-2 serán gratuitas en Cataluña a partir de septiembre

A partir del próximo 1 de septiembre se liberalizan las autopistas de peaje AP-7 desde Tarragona a La Junquera y la AP-2 desde Zaragoza a El Vendrel [sic] (Tarragona) ambas utilizadas masivamente por los transportistas en dirección a la frontera francesa. El ministro Ábalos confirma en el Senado que ambas autopistas serán gratuitas una vez venzan las concesiones (...), aunque abre la posibilidad a un futuro debate sobre cómo financiar el mantenimiento de la red viaria española. (15/03/2021, Logística Profesional).

El fin de varios peajes deja en el aire el mantenimiento de las autopistas

Los coches que han salido a la carretera tras el fin del confinamiento comarcal topan, todavía, con las barreras artificiales que son los peajes de autopista. Pero son los últimos capítulos de una muerte anunciada. El próximo 31 de agosto termina la concesión de diversos tramos de las autopistas AP-7, AP-2, C-32 y C-33, que pasarán a ser gratuitas y públicas. El final de los peajes llega, sin embargo, con la incertidumbre sobre cómo se costeará a partir de ahora el mantenimiento de las vías. Y deja en el aire, además, unos 400 puestos de trabajo del personal de los peajes. (21/03/2021, El País).

El Gobierno destina 627,8 millones a la conservación de las autopistas que quedarán libres de peaje el 31 de agosto

El Consejo de Ministros autorizó este martes la celebración de seis contratos, por un importe de 627,8 millones de euros, para la conservación y explotación de los tramos de las autopistas AP-2 y AP-7 en Aragón y Cataluña que finalizarán sus concesiones y quedarán libres de peaje. Las autopistas de peaje AP-2 Zaragoza-El Vendrell y AP-7 Tarragona-La Junquera, que suman 375 kilómetros en Cataluña y 102 en Aragón, finalizarán sus contratos concesionales el 31 de agosto de 2021. (30/03/2021, Diario Siglo XXI).

GRATUIDAD DEL TRANSPORTE DE AUTOBUSES

La gratuidad del servicio de autobuses urbanos en Marbella alcanza en 2020 al 85% de los viajes

El concejal del ramo, Enrique Rodríguez, que ha detallado que la cifra de titulares de la tarjeta se eleva ya a las 65.476 personas, ha destacado que los viajes gratuitos "han subido 16 puntos con respecto al año 2019, cuando el porcentaje total se situó en el 69 por ciento". (07/01/2021, 20minutos).

El transporte a la demanda será gratis desde 2022 [en Castilla y León]

La gratuidad del transporte a la demanda estará completada en el año 2022 y de ella se beneficiarán 5.000 poblaciones con 1,2 millones de habitantes a los que habría que sumar sus potenciales visitantes puntuales, que tendrán a su disposición 1.900 rutas. Hasta ahora los usuarios pagaban 1 euro por trayecto, pero con su eliminación será la administración regional (y por tanto el conjunto de los contribuyentes) los que pasen a asumir un sobrecoste de 600.000 euros anuales respecto al presupuesto actual. (27/02/2021, Diario de Burgos).

Las personas de menos de 21 años viajarán gratis en bus por toda Galicia

La conselleira de Infraestructuras e Mobilidade, Ethel Vázquez, avanzó que la Xunta ampliará en mayo a toda Galicia la Tarxeta Xente Nova para que los menores de 21 años puedan viajar gratis en el transporte interurbano por toda Galicia. La Xunta prevé duplicar el número de personas que se beneficiaban en el ámbito de las áreas metropolitanas y la inversión que destina a pagar estas bonificaciones, pasando de 1,9 millones de euros a 4,3. (24/03/2021, El Correo Gallego).

PEAJES EN AUTOVÍAS

El Estado ingresaría 9.525 millones de euros anuales por el pago por uso en las autovías

El debate sobre el sistema de financiación para la conservación de las vías de gran capacidad está encima de la mesa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma). Para su incorporación en el análisis, la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de infraestructuras (Seopan) calcula que el Estado podría ingresar 9.525 millones de euros anuales si el Gobierno apostara por el pago por uso en la red española de autovías (...). (23/02/2021, El Español).

El Gobierno abre la puerta a poner peaje en las autovías si hay consenso político

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha señalado la importancia para el Gobierno de que cualquier reforma en la política de movilidad que introduzca el peaje por uso en las autovías, algo que ocurre en gran parte de los países europeos, se lleve a cabo a través del consenso político, económico y social. (23/02/2021, La Información).

El Gobierno aprieta para implantar los peajes [en las autovías]

Oficial y públicamente, el Gobierno no se ha pronunciado a favor de implantar peajes en todas las vías de alta capacidad para sufragar sus gastos de conservación. Pero la realidad es que cuando se suscita el debate, desde el Mitma no dejan de deslizarse argumentos que dan a entender la inevitabilidad de una medida muy controvertida. Ayer, fue el secretario de Estado del ministerio, Pedro Saura, el que habló del asunto advirtiendo al resto de partidos de que las autopistas, o las pagan los que las usan, o las terminarán pagando todos los contribuyentes. (24/02/2021, La Razón).

FALSOS AUTÓNOMOS

La Seguridad Social derrota a Deliveroo: un juez sentencia que sus “riders” son falsos autónomos

El juzgado social número 24 de Barcelona ha dictaminado que los repartidores de Deliveroo son falsos autónomos y ha avalado la actuación que llevó a cabo la Inspección de Trabajo en 2018, cuando reclamó a la firma 1,3 millones de euros en concepto de cotizaciones sociales no abonadas. (12/01/2021, Cinco Días).

Trabajo dará tres meses a Deliveroo y Glovo para contratar a todos los “riders”

El Ministerio de Trabajo dará un máximo de tres meses a las plataformas como Glovo, Deliveroo, Stuart o Uber Eats para convertir en asalariados a los “riders” una vez se apruebe el Real Decreto Ley contra la huida del derecho del trabajo a través de las plataformas digitales de reparto (...). Aunque no hay fecha para que la normativa vea la luz, el Ministerio tiene previsto darle salida cuánto antes, independientemente de que logre o no el apoyo de los agentes sociales, con los que sigue negociando cuestiones técnicas. (17/02/2021, El Economista).

El Tribunal Supremo de Reino Unido rechaza que los conductores de Uber sean trabajadores autónomos

Duro golpe para la empresa de vehículos con conductor Uber. El Tribunal Supremo de Reino Unido, en una sentencia unánime, ha dejado claro que los conductores de la compañía no son trabajadores autónomos con contratos de servicio sino trabajadores por cuenta ajena, con derecho a salario mínimo o vacaciones pagadas, así como a acogerse a la legislación laboral. (19/02/2021, OK Diario).

NUEVOS COMBUSTIBLES PARA EL TRANSPORTE

De Ámsterdam a Madrid, primer vuelo de pasajeros con combustible sintético

Por primera vez en el mundo, un vuelo de pasajeros entre Ámsterdam y Madrid ha sido operado parcialmente con combustible sintético producido de forma sostenible. Se llevó a cabo en los Países Bajos, en un vuelo entre Ámsterdam y Madrid el pasado 22 de enero. Los Países Bajos son uno de los principales países de Europa que quieren estimular el desarrollo y la aplicación de combustibles de aviación sostenibles para que las aerolíneas europeas puedan volar totalmente con combustible sostenible en 2050. (10/02/2021, Hosteltur).

Maersk sumará a su flota el primer buque propulsado con metanol en 2023

La naviera con la flota de portacontenedores con mayor capacidad del mundo, Maersk, se ha marcado el objetivo de disponer de su primer buque con tecnología dual instalada (metanol o fueloil) en 2023. De esta forma, la embarcación podrá elegir el tipo de combustible con el que operar: metanol o fueloil muy bajo en azufre. (17/02/2021, El Mercantil).

La basura, un nuevo combustible limpio para los aviones

Con la demanda de combustible para aviones establecida en el doble de los niveles prepandémicos para 2050 y las aerolíneas incrementando sus compromisos para reducir las emisiones, las innovaciones en combustibles, motores y tecnologías emergentes son críticas para cerrar la brecha a cero neto. Esa tarea acaba de recibir una explosión de energía con la publicación de un nuevo artículo sobre combustible de aviación sostenible (SAF) con carbono negativo por científicos del Laboratorio Nacional de Energía Renovable (NREL), la Universidad de Dayton, la Universidad de Yale y el Laboratorio Nacional Oak Ridge. (20/03/2021, El Periódico de la Energía).

Transportes espera trasladar unos **5.700 millones** de los fondos europeos al ferrocarril.

(09/02/2021, Cinco Días)

Los gigantes aéreos europeos se consumen entre pérdidas por **30.000 millones**.

(03/03/2021, El País)

Crece casi en un **90%** el número de conductoras de autobús.

(08/03/2021, Nexobús)

Solo el **12%** de los españoles utiliza actualmente medios de movilidad sostenible para desplazarse por la ciudad.

(23/03/2021, GN Diario)

En España circulan **562.000** coches híbridos y eléctricos.

(29/03/2021, Posventa de Automoción)

Las ventas de autobuses eléctricos suben un **18%** en Europa en 2020, pero bajan un **51%** en España.

(30/03/2021, El Periódico de la Energía)



**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:
Óscar Martínez.

Comité de redacción:
Óscar Martínez
José Manuel García
Pedro Barea

Edición:
Álvaro Rodríguez

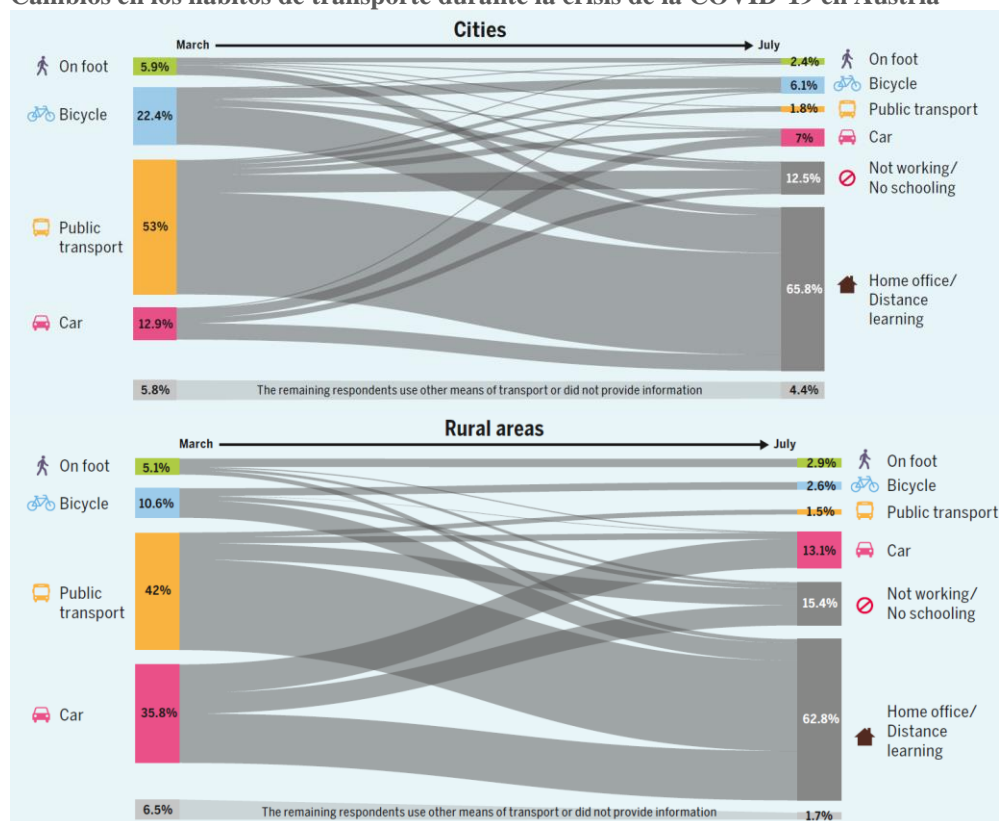
Las noticias seleccionadas o su redacción no reflejan necesariamente la opinión de este Boletín.

LOS CAMBIOS EN LOS HÁBITOS DE TRANSPORTE DURANTE LA CRISIS DE LA COVID-19: EL CASO DE AUSTRIA

Durante la primera fase de la pandemia de la COVID-19, los patrones de movilidad diarios cambiaron masivamente. Los impactos en cada país han dependido de la severidad de los confinamientos y de la estructura de su movilidad. El análisis de los datos de Austria muestra unos comportamientos muy interesantes y que probablemente son representativos de lo ocurrido en la mayor parte de países europeos.

El teletrabajo y la educación a distancia han sido los principales beneficiarios. Y el principal damnificado ha sido el transporte público, que ha perdido una importante cuota de mercado: a favor del resto de formas de transporte en las ciudades, y al coche en las zonas rurales.

Cambios en los hábitos de transporte durante la crisis de la COVID-19 en Austria



Fuente: European Mobility Atlas. Heinrich-Böll-Stiftung European Union, February 2021.

NUEVA SECCIÓN EN LA WEB: LECTURAS DEL MES

Desde hace unos meses se viene completando una nueva sección en nuestra página web, denominada "Lecturas del Mes" (<http://tool-alfa.com/lecturas-del-mes/>). En ella se recogen, con una periodicidad mensual, documentos relevantes de la actualidad de la movilidad en España y en el mundo, con una extensión que va desde unas pocas páginas de lectura rápida a largos textos que requieren una mayor tranquilidad.

Muchos de los documentos recogidos están redactados en castellano, pero también son frecuentes en inglés, que es la lengua en que se publican muchos textos particularmente interesantes. El elemento común que caracteriza a todos los documentos seleccionados es el interés, que es puramente subjetivo y puede venir dado por muy diversos motivos, tanto coyunturales como estructurales, bien sea por su visión crítica o por su carácter divulgativo. El enfoque es intencionadamente amplio, y, como en el caso de este boletín, su selección no debe interpretarse como apoyo a las opiniones en ellos expresadas.