

Transporte

elEconomista

Revista mensual

10 de diciembre de 2014 | Nº 26

EL AVE LOGRARÁ EN 2015 LA MAYOR MEJORA DE TIEMPOS DE LA HISTORIA

La alta velocidad conseguirá reducir
horarios hasta en 27 trayectos **Actualidad | P8**



Manuel Casal Pita Presidente del Superpuerto Ártabros **P20**



Luis Tapia Jefe de la sección sindical del Sepla-Iberia **P30**



Ramón Sotomayor, presidente de
ThyssenKrupp para el Sur de Europa,
África y Oriente Medio

“Debemos mejorar la
movilidad de las personas”

Entrevista | **P22**

Las aerolíneas facturan por
los negocios adicionales
39.000 millones **Aéreo | P26**

12. Marítimo y Portuario Crecen los tráficos portuarios en España

Los puertos dan por zanjada la crisis y entrarán en una dinámica de crecimiento para 2015

16. Ferroviario El tren se prepara para combatir el invierno

Adif activa un plan de prevención para actuar en una red de 15.000 kilómetros de vía

36. Tecnología 'eTicketing': el transporte inteligente de Siemens

Con sólo una tarjeta, el usuario podrá utilizar todos los medios de transporte de una ciudad

38. Carreteras Los retos del autobús para la próxima década

El sector se encuentra en un momento crucial por la dura competencia del tren de alta velocidad

Edita: Editorial Ecoprensa S.A. **Presidente de Ecoprensa:** Alfonso de Salas
Vicepresidente: Gregorio Peña **Director Gerente:** Julio Gutiérrez **Director Comercial:** Juan Ramón Rodríguez **Relaciones Institucionales:** Pilar Rodríguez
Subdirector de RRH: Juan Carlos Serrano **Jefe de Publicidad:** Sergio de María

Director de elEconomista: Amador G. Ayora
Director de 'elEconomista Transporte': Miguel Ángel Gavira **Diseño:** Pedro Vicente y Alba Cárdenas **Fotografía:** Pepo García **Infografía:** Nerea Bilbao **Redacción:** Felipe Alonso y Diego Alonso

Actualidad El AVE lanza la mayor mejora de horarios de su historia

Con la puesta en servicio de más de 1.000 kilómetros en 2015, se reducirá notablemente el tiempo de viaje en 27 trayectos

8



26



Aéreo Las ventas adicionales de las aerolíneas suman 39.000 millones

Las compañías aéreas refuerzan su facturación con otros negocios paralelos que no tienen que ver con la venta de billetes

Entrevista "Debemos buscar mejorar la movilidad de las personas"

Ramón Sotomayor, presidente de ThyssenKrupp para el Sur de Europa, África y Oriente Medio



22



32

Logística El negocio encuentra su hueco entre las pymes españolas

Las pequeñas y medianas empresas se dan cuenta de la importancia de la logística para su desarrollo económico

Donde había una estación diseñada por Moneo o Foster, se ha reemplazado por otra más austera. Donde se habían asignado casi 500 millones para que varias docenas de kilómetros fueran soterrados, se han construido al aire libre

Del AVE de las grandes obras faraónicas al AVE funcional

Cuando el actual Ministerio de Fomento tomó posesión hace prácticamente tres años, uno de los mayores problemas con los que se encontró en el traspaso de poderes era la deuda envenenada que suponía continuar las obras del AVE. Los anteriores Gobiernos ya habían invertido más de 40.000 millones de euros y, lo que es peor, el antiguo Peit (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte) todavía preveía invertir 29.000 millones en nuevas rutas y otros 14.000 en obras, para terminar de ejecutar las que ya estaban en marcha.

A Fomento no le quedó más remedio que convertir estas grandes obras faraónicas en un proyecto mucho más funcional. Así, con una inversión de 5.000 millones de euros durante este ejercicio y el siguiente se finalizarán 1.000 kilómetros nuevos de vía del AVE y, lo que es más importante, se logrará reducir el tiempo de viaje en 27 destinos. Aunque siempre habrá quien opine que la monstruosa apuesta por alta velocidad ha sido un error de los diferentes Gobiernos, lo cierto es que ya está tan avanzada que lo más coherente es finalizarla con la inversión mínima. Para ello, donde había una estación diseñada por Moneo o

por Foster, se ha reemplazado por otra más austera. Donde se habían asignado casi 500 millones de euros para que varias docenas de kilómetros fueran soterrados a la entrada de una ciudad, se han sustituido por una entrada al aire libre mucho más económica.

Cuando finalice la red de alta velocidad española, que ahora mismo sólo es comparable a la infraestructura que existe en países como Japón o China, se podrá hacer realidad un gran reto que ayudará al desarrollo de todos los españoles, ya que 9 de cada 10 ciudadanos estarán a menos de 30 kilómetros de una estación de alta velocidad.

Esta es la clave del éxito del AVE. Una vez que se ha implantado la alta velocidad entre dos grandes poblaciones ha quedado demostrado que, a la larga, las relaciones comerciales se han incrementado. Pasó entre Madrid y Sevilla, se acentuó mucho más entre la capital de España y Barcelona y pasará entre el centro de la Península y el norte de España. Si a eso se le suma una correcta gestión de la entrada de los operadores privados por parte del Ministerio de Fomento, el resultado será muy positivo para el ciudadano, que conseguirá viajar rápido, cómodo y seguro por un precio asequible para su bolsillo.



Trabajamos para que tus mercancías tengan el mejor viaje: rápido y seguro

En **Aena** nos esforzamos cada día para adaptarnos a tu negocio y por eso 37 aeropuertos de nuestra red cuentan ya con instalaciones destinadas a la carga aérea, en distintos modos de operación y siempre con la rapidez y seguridad que ofrece el transporte aéreo.

A través de nuestros aeropuertos, tus mercancías podrán llegar a multitud de destinos, con gran

cantidad de frecuencias y también contar con centros específicos para su tratamiento.

Un compromiso con tu empresa que nos ha llevado a renovar tarifas y precios, para que nuestros aeropuertos sean la plataforma de desarrollo que tu negocio necesita.

Aena. Comprometidos con tu negocio.



El Rey Felipe VI visita la planta de Seat en Martorell

El Rey Felipe VI ha apoyado a Seat en el 30 aniversario del lanzamiento del 'Ibiza'. Junto al ministro de Industria y el presidente de la Generalitat, el Rey pudo comprobar in situ la alta tecnología de una de las fábricas más modernas del mundo. La comitiva también pudo ver los prototipos que la marca lanzará durante los próximos cinco años, entre los que se incluye un todoterreno urbano, planificado para 2016.



11

Jornada sobre el transporte

La Asociación Española de Usuarios del Transporte de Mercancías (Aeutrasmer) celebra en Madrid una jornada sobre el transporte internacional de mercancías por carretera y el comercio exterior, para analizar la situación de este tipo de servicio.

Transporte de viajeros

El Instituto Nacional de Estadística (INE) publica el comportamiento de los transportes públicos en sus diferentes modalidades, urbanos e interurbanos, a lo largo del mes de octubre, así como en el acumulado de los primeros diez meses del año.

14

17

Comportamiento de las aerolíneas de bajo coste

El Ministerio de Industria, Energía y Turismo publica las estadísticas del mes de noviembre del comportamiento de las líneas aéreas de bajo coste y su comparación con las aerolíneas de red, durante el periodo acumulado de todo el año.

Movimiento de pasajeros de IAG

La sociedad IAG, resultado de la fusión de Iberia y British, a la que se ha sumado también Vueling, ofrece el número de pasajeros que ha movido durante el mes de diciembre y en el acumulado del 2014, así como su índice de puntualidad.

8

12

Estadística de los aeropuertos españoles

El ente público Aena, dependiente del Ministerio de Fomento, aborda el comportamiento de los aeropuertos españoles durante el mes de diciembre y en el acumulado del año, y su comparación con las cifras referidas al año anterior.

Nuevas tarifas de los medios de transporte públicos

Con la llegada del nuevo año, los medios de transporte públicos ajustan sus tarifas para todo el año 2015.



1



13

Conferencia anual del fabricante Airbus

El fabricante aeronáutico europeo Airbus celebra en Toulouse su tradicional conferencia anual.

12:34 PM

UNA NUEVA FORMA DE ACCEDER AL TREN

DESCARGA
LA NUEVA APP
RENFE TICKET



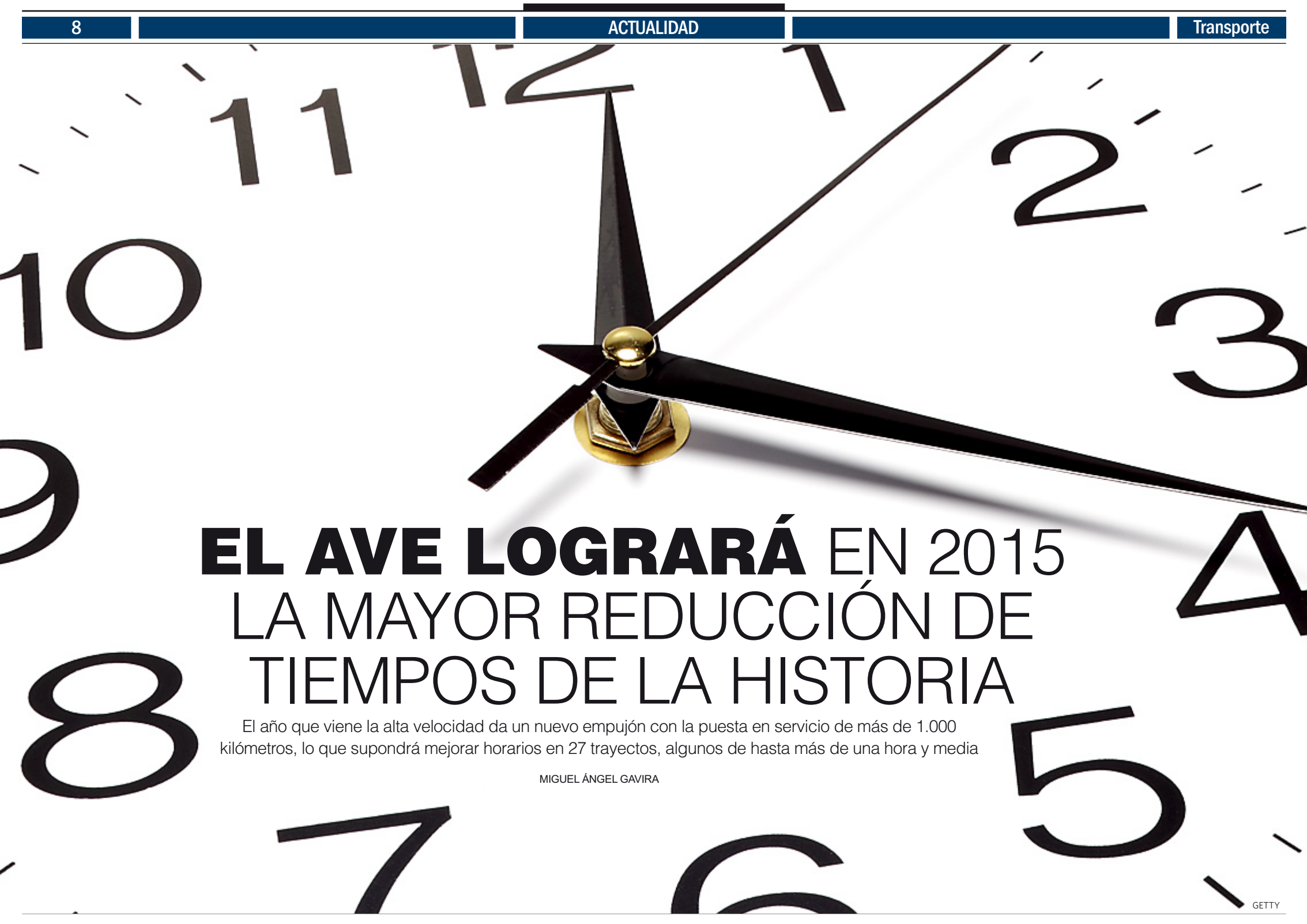
renfe

Conecta tu modo tren



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO



EL AVE LOGRARÁ EN 2015 LA MAYOR REDUCCIÓN DE TIEMPOS DE LA HISTORIA

El año que viene la alta velocidad da un nuevo empujón con la puesta en servicio de más de 1.000 kilómetros, lo que supondrá mejorar horarios en 27 trayectos, algunos de hasta más de una hora y media

MIGUEL ÁNGEL GAVIRA

El año 2015 supondrá un empujón casi definitivo a la alta velocidad española gracias a la puesta en servicio de más de 1.000 kilómetros de vía que tendrán como consecuencia la reducción de los tiempos de viaje en 27 destinos de la red ferroviaria española, la mayor mejora de horarios de toda la historia. Ello supondrá ahorros de hasta una hora y media en cinco trayectos, llevándose la palma el Valencia-Murcia, que pasará de las 3 horas 52 minutos a las 2 horas y 25 minutos (1 hora y 48 minutos menos de tiempo).

Además de los mejores tiempos de viaje, el aumento de rutas de alta velocidad y los precios competitivos harán que en 2018 la red del AVE alcance 24 millones de pasajeros, una cifra que supone duplicar los actuales registros de pasajeros en este segmento de mercado.

Y es que en el próximo ejercicio coincidirán varios fenómenos a la vez. En primer lugar, no se puede obviar que es el año electoral por antonomasia, ya que primero se celebrarán las elecciones municipales en primavera y en el otoño, si no se adelantan o se retrasan algunos meses, se llevarán a cabo las elecciones generales y, ya se sabe: *año de elecciones, año de inauguraciones*. Pero hay otros motivos mucho más técnicos que explicó la ministra de Fomento durante la presentación de los últimos Presupuestos Generales del Estado para 2015. En los tres primeros años de la legislatura, su ministerio se ha dedicado casi en exclusiva a pagar las deudas que se habían acumulado con el anterior equipo de Fomento, pero en el último año del mandato de Mariano Rajoy habrá más dinero para inversión.

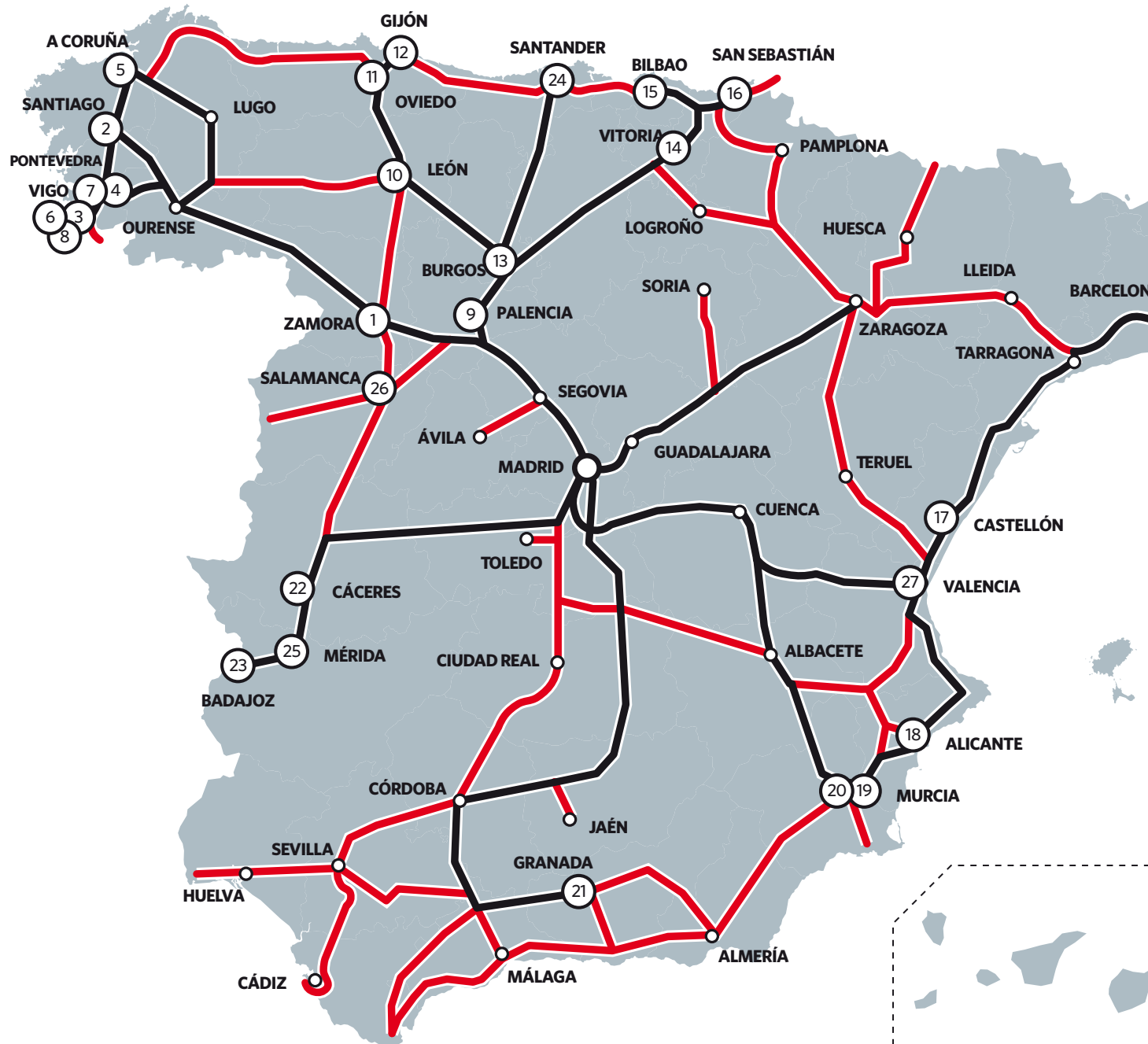
Así, de un total de 9.570 millones de euros que tiene previsto invertir el Grupo Fomento en 2015, 5.199 millones de euros se destinan al ferrocarril en general y 3.561 millones -aproximadamente un tercio del total- van a parar al AVE. Traducido en líneas, supone que para el próximo ejercicio se pondrá toda la carne en el asador en el Corredor Noroeste de Alta Velocidad, el Corredor Mediterráneo, el Corredor Norte de Alta Velocidad y, en menor medida, algunas actuaciones relacionadas con el AVE a Extremadura.

Pero estas inversiones se han logrado realizar con un presupuesto mucho menor al que se había asignado en un primer momento, ya que el Ministerio de Fomento se encontró con un problema casi insalvable cuando Ana Pastor asumió la cartera hace tres años. Según datos ofrecidos por Adif, las inversiones que se necesitaban para culminar todas las líneas de alta velocidad que ya estaban en ejecución o que estaban contempladas en el anterior Peit (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte) se valoraban en 29.000 millones de euros, una cifra a la que había que sumar otros 14.000



Entrada en servicio de las líneas AVE

- **Abril 1992**
Madrid-Sevilla
- **Octubre 2003**
Madrid-Zaragoza-Lérida
- **Noviembre 2005**
Madrid-Toledo
- **Diciembre 2006**
Lérida-Campo de Tarragona
- **Diciembre 2006**
Córdoba-Antequera
- **Diciembre 2007**
Madrid-Valladolid
- **Diciembre 2007**
Antequera-Málaga
- **Febrero 2008**
Camp de Tarragona-Barcelona
- **Diciembre 2010**
Figueras-Túnel de Pertús y Nudo Mollet-Gerona
- **Diciembre 2010**
Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia
- **Diciembre 2011**
Ourense-Santiago-A Coruña
- **Enero 2013**
Barcelona-Figueras
- **Junio 2013**
Albacete-Alicante



El AVE 'acerca' a los pasajeros

Trayectos y ahorros de tiempo

TRAYECTO	TIEMPO ACTUAL	TIEMPO FUTURO	AHORRO
1 Madrid-Zamora (255 km)	1:55	1:25	0:30
2 Madrid-Santiago (605 km)	5:25	4:55	0:30
3 Madrid-Vigo (595 km)	6:29	5:59	0:30
4 Madrid-Pontevedra (615 km)	6:32	6:02	0:30
5 Madrid-Coruña (590 km)	5:58	5:28	0:30
6 Santiago-Vigo (90 km)	1:21	0:44	0:37
7 Santiago-Pontevedra (65 km)	0:50	0:32	0:18
8 Coruña-Vigo (160 km)	1:57	1:10	0:47
9 Madrid-Palencia (255 km)	1:35	1:15	0:20
10 Madrid-León (335 km)	2:42	1:45	0:57
11 Madrid-Oviedo (445 km)	4:40	3:15	1:25
12 Madrid-Gijón (465 km)	5:06	3:41	1:25
13 Madrid-Burgos (245 km)	2:15	1:45	0:30
14 Madrid-Vitoria (355 km)	3:33	2:57	0:36
15 Madrid-Bilbao (400 km)	4:47	4:11	0:36
16 Madrid-San Sebastián (455 km)	5:18	4:42	0:36
17 Madrid-Castellón (420 km)	2:57	2:25	0:32
18 Valencia-Alicante (156 km)	1:28	0:55	0:33
19 Valencia-Murcia (230 km)	3:08	1:20	1:48
20 Madrid-Murcia (395 km)	3:52	2:25	1:27
21 Madrid-Granada (420 km)	4:25	2:50	1:35
22 Madrid-Cáceres (300 km)	3:28	2:58	0:30
23 Madrid-Badajoz (400 km)	5:09	4:18	0:51
24 Madrid-Santander (455 km)	4:25	3:30	0:55
25 Madrid-Mérida (345 km)	4:30	3:14	1:16
26 Madrid-Salamanca (215 km)	2:36	1:24	1:12
27 Barcelona-Valencia (350 km)	2:55	2:20	0:35

millones de euros de las obras en desarrollo o en ejecución. Adif se puso manos a la obra para reducir estos costes y entre el actual ejercicio y el próximo invertirá 5.000 millones de euros para completar y poder poner en marcha las líneas de alta velocidad que estaban más avanzadas, que supondrán los ya comentados 1.000 nuevos kilómetros de vía y la reducción de tiempos de viaje.

Para los próximos ejercicios, el trabajo se centrará en las líneas que todavía quedarán pendientes de ejecutar, como es el caso de la conexión Madrid-Galicia, el tramo Zamora-Ourense, la conexión entre Murcia y Almería y la Y Vasca.

De los tramos que entrarán en servicio para el próximo año destacan el Olmedo-Zamora, el Alicante-Murcia, el Antequera-Granada, el Valladolid-Venta de Baños-Burgos, el Valencia-Castellón, el Plasencia-Badajoz o el último tramo de la línea Sevilla-Cádiz. Al mismo tiempo, las mejoras en otras infraestructuras ferroviarias como la que une Medina del Campo y Salamanca, o la conexión de la capital helmántica con Madrid o la mejora de la ruta entre Palencia y Santander son fundamentales en la reducción de tiempos de otras líneas del norte de España que se inaugurarán más allá de 2015.

Menos soterramientos y estaciones sencillas

La política del Ministerio de Fomento para reducir los costes de todos estos proyectos se han basado principalmente en dos grandes líneas de trabajo puestas en marcha en los últimos años. En la primera de ellas, se han intentado eliminar los soterramientos a la entrada de las ciudades. Además, se ha abaratado en gran medida el coste de muchas estaciones que, pese a su papel secundario en la red de alta velocidad española, presentaban un presupuesto inicial muy elevado -entre otras cuestiones, porque algunas de ellas habían sido encargadas a los arquitectos más prestigiosos del mundo, como puede ser el caso de Norman Foster-.

Sólo por poner un par de ejemplos ilustrativos, cuando el equipo de Ana Pastor asumió la cartera de Fomento se encontró con una sorpresa porque había un presupuesto de 80 millones de euros para construir la estación de Orense, con diseño de Foster. Algo parecido ocurría con la de La Coruña, cuya inversión se había fijado en 180 millones de euros. En el caso



de Granada, también se habían destinado 135 millones de euros para poner en marcha una estación que había diseñado por Rafael Moneo. Todas estas previsiones faraónicas se han sustituido por otras mucho más funcionales.

Eso sí, el objetivo de la alta velocidad continúa intacto para que, como le gusta repetir a la ministra de Fomento en muchas de sus intervenciones, "9 de cada 10 ciudadanos en España estén a menos de 30 kilómetros de una estación de alta velocidad". Y este reto no va por mal camino. Según datos facilitados por Adif Alta Velocidad, con más de 3.100 kilómetros en servicio se logra que haya 31 estaciones de alta velocidad en 21 provincias, lo que supone cubrir de manera directa las necesidades del 60 por ciento de la población española. Además, de manera indirecta otras 50 ciudades se benefician de más que notables reducciones de tiempo gracias a los trenes que pueden circular en ancho internacional -empleado para la red del AVE- y ancho nacional. Estos convoyes llevan una tecnología de cambio de eje para poder circular por ambas infraestructuras.

multiplica por cinco

Desde que se inauguró la alta velocidad en abril de 1992 entre Madrid y Sevilla hasta ahora, más de 13 grandes tramos han entrado en servicio. Sólo desde 2005 hasta el pasado ejercicio, España ha logrado multiplicar por más de cinco el número de kilómetros de alta velocidad en servicio al pasar de los 550 kilómetros en explotación a los 3.100 kilómetros, pasando de conectar directamente 31 ciudades desde las 7 de mediados de la década pasada.

El último tramo oficial que se inauguró en alta velocidad fue en junio de 2013 al ponerse en servicio el AVE entre Albacete y Alicante, acto en el que estuvo presente el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, y el por entonces Príncipe de Asturias. Esta imagen -ahora con Felipe VI como Rey- se repetirá en varias ocasiones durante el próximo ejercicio. La alta velocidad ferroviaria llega cada vez más cerca de todos los ciudadanos españoles y acorta sus distancias de viaje, dos ventajas que le han dado gran competitividad frente al avión en distancias cortas y que, para los próximos años, pretenden también suponer un valor añadido a la hora de captar nuevos pasajeros del coche particular.

CRECEN LOS TRÁFICOS PORTUARIOS

Los puertos españoles parecen haber superado la crisis y entrado en una dinámica de crecimiento, aumentando sus tráficos y los ingresos de las diferentes autoridades portuarias

FELIPE ALONSO



El conjunto de los puertos españoles van a cerrar el presente ejercicio con un movimiento de 485 millones de toneladas de mercancías y una perspectiva para 2015 de superar los 500 millones de toneladas, lo que supondría un crecimiento de un 5 por ciento, según ha anunciado el presidente del ente público Puertos del Estado, José Llorca. Este movimiento de mercancías se aproxima al que tuvieron los 46 puertos de interés general integrados en las 28 Autoridades Portuarias, en el año 2012, cuando se cerró con 475,2 millones de toneladas y es muy superior a los 458 millones de 2013.

Este mayor movimiento va a generar, cuando se haga el balance del actual ejercicio, mayores ingresos, y así el importe neto de la cifra de negocio de todo el conjunto de puertos se puede aproximar, según Llorca, a algo más de los 1.000 millones de euros, y se espera que para 2015 crezca por encima del 2,5 por ciento, de acuerdo con los presupuestos presentados por Puertos del Estado, hasta alcanzar los 1.040 millones de euros. Según el presidente de Puertos, la competitividad de los diferentes centros ha mejorado gracias a que se está consolidando una de las tendencias ya iniciadas en los “tres últimos años” y a que, además, se está cumpliendo uno de los objetivos trazados, como es el de garantizar la viabilidad de los puertos asociada a su autosuficiencia económica, modelo que rige la forma de gestión de los puertos españoles. Ello permite que se vaya consiguiendo que estas infraestructuras sean mucho más competitivas, “con costes e instalaciones marítimas y terrestres mucho más modernas y alineadas con los requerimientos que demanda del sector”. En esta serie de mejoras, entre las que se encuentra la decisión adoptada por el Gobierno de reducir en 50 millones las tasas portuarias, se basa el crecimiento que se espera alcanzar en los próximos años tanto en el número de mercancías movidas, como en los ingresos.

Para el próximo trienio se espera continuar con facturaciones superiores a los 1.000 millones de euros, que den lugar a unos ebitda de entre 500 y 600 millones, con unos resultados de entre 150 y 200 millones, posibilitando la exigible amortización del endeudamiento del orden de 150 millones de euros anuales y una medida de inversión pública en el escenario plurianual superior a los 500 millones de euros por año. Es una situación de la economía de todo el sistema que se refleja en los presupuestos individuales de cada una de las autoridades portuarias. La intermodalidad del transporte, el poder integrar tanto la carretera como el ferrocarril con los puertos para la mejora de los servicios y atraer así a más *clientes* a los puertos españoles, es uno de los

Los puertos españoles mejoran su competitividad

■ Tráfico

Los 46 puertos dependientes de las 28 Autoridades Portuarias prevén cerrar 2014 con un movimiento de 485 millones de toneladas de mercancías. Se espera llegar a los 500 millones en el 2015.

■ Facturación

La cifra prevista de ingresos globales supera los 1.000 millones y para el 2015 se

habla de alcanzar una crecimiento de un 2,5 por ciento.

■ Crecimiento próximos años

El presidente de Puertos del Estado, José Llorca, ha anunciado que se van conseguir ingresos en cifras superiores a los 1.000 millones de euros, que darán resultados del orden de 150 a 200 millones de euros y unos ebitda de entre 500 y 600 millones.

■ Primeros nueve meses

Las 28 Autoridades Portuarias han cerrado los primeros nueve meses del año con un movimiento de 346,9 millones de toneladas de mercancías, lo que supone un aumento del 4,26 por ciento con respecto a 2013.

■ Graneles sólidos

Es la mercancía que más ha crecido en los puertos españoles, un 12,76 por ciento.



principales retos que tienen ante sí las diferentes autoridades portuarias, que además ven la oportunidad de conseguirlo merced a la inversión público-privada en su conjunto. En el 2014, la inversión pública va a llegar a los 500 millones de euros, se espera que para el 2015, suba hasta los 680 millones, ya que la nueva normativa incluida en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante permite, no sólo consolidar estos valores, sino que a juicio de Llorca, “eivarlos”, incluso por encima del 20 por ciento, sobre las previsiones que se han realizado, y permitir en el medio plazo “bascular” en mayor medida la inversión pública a inversión privada.

Atender a la demanda

Desde Puertos del Estado se considera que las infraestructuras portuarias básicas en el lado del mar, las obras de abrigo y accesibilidad marítima, están preparadas para atender la demanda que se efectúe en los próximos 20 a 25 años, por lo que el objetivo es orientar la mayor parte del esfuerzo inversor hacia el lado tierra, donde la conectividad debe de ser completada y mejorada. El Gobierno aprobó hace unos meses la creación del denominado Fondo Financiero de Accesibilidad terrestre-portuario, que está pendiente del desarrollo del oportuno reglamento que, desde el ente público, se espera esté dispuesto y publicado en el primer semestre de 2015.

Gracias a él se va a mejorar la entrada de capital privado en los puertos y mejorar las tasas para los proyectos de conexión. Los Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 han aprobado 864 millones de euros para las inversiones públicas en Puertos del Estado, con una mayor dotación para el abrigo y accesos marítimos, un 21 por ciento, es decir, 181,4 millones de euros; para accesos terrestres a zonas de los servicios, 155,7 millones (18 por ciento); y, 151,9 millones (17,6 por ciento) a muelles y a los atraques.

En cuanto a los gastos previstos, va a alcanzar los 958,5 millones de euros, de los que 263 corresponden al personal, y los de explotación se sitúan en los 272 millones. Al cierre del tercer trimestre del año, los puertos habían movido un total de 346,9 millones de toneladas, es decir, un 4,26 por ciento más que en el mismo periodo del año anterior, destacando los graneles de tipo sólidos, con un crecimiento del 12,76 por ciento (64,9 millones de toneladas), mientras que los líquidos aumentaron un 3,52 por ciento (119 millones), y en el caso de la mercancía en general, el incremento fue de un 1,74 por ciento, hasta los 163,06 millones de toneladas. El único descenso destacable fue el de los cruceros, que cayeron en un 2,38 por ciento el número de barcos de este tipo que atracaron en algún puerto español y la caída en un mínimo 0,02 por

Varias grúas
en las dársenas
del Puerto
de Málaga.
GETTY



864

Son los millones que destinará Fomento para las inversiones en los puertos en 2015

ciento la cifra de pasajeros de esos buques (5,3 millones). Por autoridades portuarias, la de mayor crecimiento es la de Pasajes, que en el movimiento de mercancías aumentó un 18,37 por ciento; seguida de Santander, con un 12,38 por ciento, y Huelva, con un 11,37 por ciento; mientras que en la parte negativa destaca Málaga, con una caída en nueve meses del 38,9 por ciento; Coruña, con menos 14,7 por ciento; y, Cádiz con un descenso del 13,33 por ciento. Los puertos de Algeciras, Barcelona y el de Valencia, considerados los más importantes del conjunto, tuvieron hasta septiembre resultados dispares, pues mientras que Algeciras creció casi un 4 por ciento y Barcelona, un 2,54 por ciento, Valencia retrocedió un 0,15 por ciento, en parte por la caída del tráfico de contenedores. A la vista de la luz de las diferentes declaraciones que ha realizado el presidente del ente público, todo parece indicar que 2015 va a ser el año del despegue.



Air France-KLM pone a la venta un 2,2% de Amadeus

Air France-KLM ha puesto a la venta un 2,2 por ciento de su participación en la sociedad Amadeus, con un valor aproximado de unos 318 millones de euros. La aerolínea ha suscrito un acuerdo con Deutsche Bank como entidad encargada de la colocación acelerada de la participación. Ese 2,2 por ciento equivale a 9,9 millones de acciones y se espera lograr una colocación acelerada del 1,4 por ciento entre inversores cualificados: 6,18 millones de títulos.



Airbus entrega el primer avión 'A400M' a la RAF

Airbus Defence & Space, ha entregado a las Fuerzas Aéreas Británicas (RAF) el primer avión A400M, de los 22 aparatos de este modelo que están encargados por el Reino Unido. Todas las unidades van a recibir el nombre de A400M Atlas cuando estén en servicio operativo. Reemplazará a los C-130 actualmente en servicio en la RAF. El nuevo Airbus de transporte militar es el único avión de su categoría capaz de volar a la misma velocidad y altitud de un aparato a reacción.



La UE y la conexión ferroviaria entre el sur y Alemania

La UE apoyará con 1 millón de euros estudios para la mejora de las conexiones ferroviarias entre el sur de Europa -Portugal, España y Francia-, con Alemania. Se trata de ver las formas que permitan incrementar el tráfico de mercancías por tren y se pueda potenciar su competitividad global. El estudio definirá en particular las medidas de gestión estratégica y de carácter operativo para el desarrollo del ferrocarril y se evaluará la limitación en materia de infraestructuras.



Euroconsult compra Proes por 8,9 millones

La sociedad de ingeniería Euroconsult ha adquirido el cien por cien del capital de la empresa Proes por 8,9 millones de euros, con el objetivo de impulsar sus actividades en las áreas de diseño de proyectos y de infraestructuras terrestres y marítimas, además de ir aumentando su presencia internacional, tanto en el continente asiático como en el americano. La compra se va a llevar a cabo en dos fases. La primera será por el 51 por ciento y el resto se adquirirá en 2017.



Alstom y el metro mexicano de Guadalajara

Alstom España y OHL se han adjudicado la construcción del metro de la localidad mexicana de Guadalajara, por un importe de 380 millones de euros. Alstom se encargará de la fabricación de los trenes y de todas las instalaciones de seguridad e información, y OHL, de la obra civil. En su conjunto, serán 18 trenes los que entregará Alstom para la línea 3 de metro de la ciudad mexicana. Serán similares a los de la línea 9 del metro de Barcelona.

EL FERROCARRIL COMBATE EL INVIERNO

El ente público Adif, responsable de las infraestructuras ferroviarias, se prepara para combatir el invierno y el riesgo que entraña para el tráfico la lluvia y la nieve

FELIPE ALONSO





Cifras del Plan Invernal de Adif

■ Se actúa sobre toda la red viaria.

El Plan afecta a los 15.000 kilómetros de la red viaria, tanto convencional, como de ancho europeo y de ancho métrico.

■ La principal fuente de referencia.

La Agencia estatal de Meteorología (Aemet), que es la fuente primaria de alerta e información.

■ Quita nieves

Un total de 14 locomotoras diesel son aptas para acoplar cuñas quitanieves.

■ Estaciones

Dispositivo especial en 252 estaciones.

Los fenómenos meteorológicos propios del invierno, lluvias, que pueden arrastrar lodos a las vías, nieve que tapen las mismas, aludes, fuertes vientos que dificulten la circulación de los trenes... y, por ende, pongan en riesgo el perfecto desarrollo de uno de los medios de transporte más utilizados en esta época del año, hace que al llegar estas fechas se pongan en marcha un operativo importante que pueda contrarrestar esos problemas naturales. Desde el 15 de noviembre y hasta el 1 de marzo, el ente público Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) tiene en activo el Plan Director de Medidas Invernales, con el que se pretende atender cualquiera de las posibles alteraciones que se produzcan en el tráfico ferroviario por la caída de lluvia y por las nevadas, para evitar, precisamente, que se pueda interrumpir el paso de los trenes.

El Plan actúa sobre 15.000 kilómetros de vías de ancho convencional, de ancho estándar europeo y de ancho métrico. Todo el operativo estará coordinado por el Centro de Gestión de Red H24 (CGRH24), que tiene su ubicación en la estación de Atocha (Madrid). Desde ese punto se va a actuar

tanto con las empresas operadoras de transporte ferroviario, como con las propias áreas de mantenimiento de la infraestructura, de gestión de tráfico, de estaciones y de protección civil, con el fin de prevenir los riesgos derivados de los factores meteorológicos adversos, propios del invierno, y asegurar la calidad en la prestación del servicio. Esta coordinación estará en constante contacto con la Agencia Estatal de Meteorología (Aemet), sobre las alertas de riesgo de fuertes lluvias, vientos racheados, nieve, u olas de frío que se localicen en las líneas de la red ferroviaria de titularidad del ente público Adif, dependiente del Ministerio de Fomento.

Con esta información, el CGRH24 puede elaborar y distribuir a todos los integrantes que intervienen en la explotación ferroviaria, ya sean órganos de la propia Adif, como de empresas operadoras del servicio ferroviario, los comunicados oportunos para que se puedan activar los planes propios de actuación de medidas preventivas, tanto en las áreas del mismo ente público, como en el material rodante de las operadoras de transporte de viajeros y mercancías. Adif, en su ámbito de competencia, es decir, en los cuidados de

las infraestructuras ferroviarias, como en su mantenimiento y la gestión de su capacidad, en función de la meteorología y de su intensidad, recoge en el Plan Director de Medidas de cara al invierno, un catálogo de riesgos y medidas, tanto preventivas ante el riesgo, como de actuación cuando ya se ha desencadenado el fenómeno natural adverso.

Desde Adif se identifican y analizan los diferentes riesgos y se dispone la actuación correspondiente. Asume llevar a cabo aquellas acciones que sean precisas para que el transporte ferroviario pueda continuar realizándose sin perjuicio para sus usuarios. Tomando como base toda la información que se tiene de años anteriores de este tipo de incidentes, Adif acopia, por ejemplo, balastro en lugares estratégicos de la red ante posibles inundaciones, riadas, aludes..., que desguarnezcan la infraestructura, se localizan recursos, tanto humanos como materiales y técnicos en puntos de riesgo, se revisan los sistemas de calefacción de las agujas, así como de los 17 cambiadores de ancho de ejes dispuestos por la red, y la descongelación de los rodales de los trenes. Así mismo, están preparadas en puntos de la red considerados estratégicos 14 locomotoras de tracción diesel aptas para acoplar cuñas quita nieves y una específica y exclusiva para la línea entre Cercedilla y Cotos (en la sierra madrileña) de ancho métrico. En cuanto a las estaciones, hay 252 consideradas estratégicas, a la hora de fijar la prioridad para la limpieza de desvíos, agujas y escapes que puedan verse afectadas por alguno de los fenómenos meteorológicos invernales. Estas estaciones se localizan tanto en núcleos de cercanías, como en la red viaria de ancho convencional, 200, así como de ancho métrico, 52. En cuanto a las líneas de alta velocidad, existe personal fijo en todas y cada una de sus estaciones, para el mantenimiento de los desvíos, y además cuentan con calefactores en las agujas.

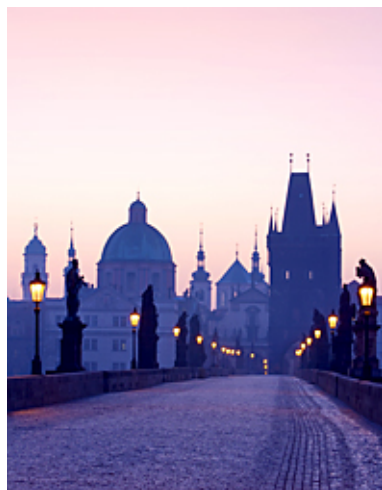
Este Plan Director establece para todas las empresas operadoras, ya sean de viajeros, como de mercancías, una amplia serie de recomendaciones que deben de estar recogidas en sus propios planes de contingencia invernal. Con este operativo se busca evitar que en algunas ocasiones pueda verse afectado el tráfico de trenes en todo el país, y que no ocurra como en algún año que se quede bloqueado un convoy, sobre todo en zonas del norte de España, como sucedió hace tiempo, por ejemplo en el paso de Pancorbo, en Burgos, cuando un alud bloqueo la vía y retuvo varias horas un tren de pasajeros, o que se pueda llegar a interrumpir un tráfico ferroviario importante como es el de las conexiones de aquellos lugares donde el transporte más empleado es, por ejemplo, el tren de cercanías, o que los convoyes que llevan mercancías no puedan alcanzar sus destinos puntualmente.





Air France prueba el servicio 'wifi' de pago en sus vuelos

Air France probará durante el próximo verano, y por espacio de tres meses, el servicio *wifi* de pago en dos aviones A320 destinados a trayectos de corto y medio alcance, tras el acuerdo al que ha llegado la compañía con el operador Orange. El servicio responde, según la aerolínea, a la petición de muchos de sus clientes, en especial los que viajan por negocios, de mantenerse conectados durante el vuelo con su tableta, ordenador, *smartphone*, consultar el correo electrónico, etc.



Nueva conexión aérea entre Praga y Bilbao

La compañía checa, Czech Airlines, ha anunciado que a partir de finales de marzo se abre una conexión entre Bilbao y Praga. Dicha ruta tiene previsto comenzar el 30 de marzo y contará con dos frecuencias semanales hasta el 30 de septiembre. Los vuelos tendrán lugar los lunes y viernes, y para ellos se utilizarán aviones A320. Con este destino, la aerolínea nacional checa amplía sus rutas entre la capital de la República de Chequia y España, donde ya vuela a seis aeropuertos.



Vueling, premiada por la asociación Ascame

Vueling ha sido premiada por Ascame -Asociación de Cámaras de Comercio del Mediterráneo-, por su contribución al desarrollo y la prosperidad de la cuenca mediterránea a través de las conexiones que realiza desde este mar con el resto del mundo. A juicio de los miembros de Ascame, la aerolínea crea valores que transmiten una imagen del Mediterráneo positiva como zona de paz y tolerancia de todo el mundo y ayuda a impulsar la economía en otros países.



Swissport hará el 'handling' para Air Maroc y Tunisair

La empresa Swissport hará el *handling* a las compañías Royal Air Maroc y Tunisair en los aeropuertos de Aena durante los próximos tres años. En el caso de Royal Air Maroc serán 5.400 los vuelos que se atenderán en Madrid, Barcelona, Málaga y Valencia. Mientras que en el caso de Tunisair, serán 1.300 los vuelos servidos en Madrid y Barcelona. Por otra parte, Swissport se ha presentado al concurso de Aena para prestar servicios de *handling*, y lo ha hecho en 19 aeropuertos.



Vuelos de Transavia desde España a Francia

La aerolínea de bajo coste del grupo Air France-KLM abrirá en la temporada de verano nuevos vuelos entre España y Francia. El 12 de abril, se iniciará la operación entre Madrid y Nantes y el 1 de junio, se abrirá el vuelo entre Valencia y París Orly. Con el inicio de estas rutas, serán ya 10 las ciudades de España que contarán con vuelos de Transavia. La compañía también tiene previsto incrementar las rotaciones desde Barcelona y desde Madrid a lo largo del próximo verano.



Manuel Casal Pita

Doctor Ingeniero Naval
y presidente de
Superpuerto Ártabros

Por poner un ejemplo, sólo la actividad de la multinacional Inditex podría justificar un puerto para grandes navíos en la ría de Ares, pero parece que tener esta empresa en nuestro país no es un orgullo como para facilitarle la actividad

Ártabros, la solución portuaria para Galicia

Dicen que el tiempo siempre da la razón a quién la tiene. La frase viene a cuento a raíz de la medida adoptada por el Ministerio de Fomento, declarando una parte de la ría de Ares como zona de servicio de los puertos de Ferrol y de A Coruña. Es el reconocimiento de un hecho tangible y contrastado, ya que la ría de Ares, por sus condiciones naturales de abrigo, opera históricamente como lugar de fondeo. Sirve de abrigo a los buques que van a la refinería coruñesa y, cuando hay temporal, a los buques que pasan por la zona, pero debería aprovecharse para bastante más. Muchas mercancías de empresas gallegas se transportan por toda España para ser embarcadas o desembarcadas en los puertos de Valencia o Algeciras, donde atracan los grandes buques, lo que supone un encarecimiento extra de las mismas y un desplazamiento de la actividad de estas empresas hacia otros lares. Por ejemplo, solo la actividad de la multinacional Inditex podría justificar un puerto para grandes navíos en la ría de Ares, pero parece que tener esta empresa en nuestro país no es un orgullo como para facilitarle la actividad.

Todo el mundo sabe que Ártabros es un proyecto diseñado en 1994 para la construcción de un superpuerto en la ría de Ares, que no obtuvo nunca el visto bueno de la clase política

dominante. Eran tiempos en que las grandes obras construidas con dinero público no dejaban espacio a la iniciativa privada y así este país se inundó de aeropuertos peatonales, AVEs sin pasajeros, autopistas a ninguna parte, etc. Nuestro país disponía de muchos recursos económicos procedentes de las privatizaciones y de los fondos europeos, y con esta riqueza y la prepotencia dominante de los políticos, era imposible que un grupo de ingenieros pudieran promover un puerto capaz de competir con los del Mediterráneo y también con Róterdam. Los múltiples intentos de las empresas interesadas en el proyecto chocaban con un Ministerio de Fomento exultante de obras y que impulsaba por el contrario sendos puertos exteriores en Ferrol y A Coruña, que al final sirven solo para el uso y disfrute de los pájaros. Un fracaso por el que nadie paga, ni pagará, salvo los ciudadanos con nuestros dineros.

Por el Corredor del Noroeste pasa un 30 por ciento del comercio mundial y un 88 por ciento del europeo, es decir unos 45.000 buques/año, siendo un 28,5 por ciento (34 buques/día) de mercancías peligrosas. Estas cifras dan idea del intenso tráfico marítimo que soporta el mar de Galicia, por donde surca la autopista náutica (la M-30 del Atlántico) que transcurre frente a sus costas. Pero los buques continuarán pasando de largo, como se verá con el paso de los años, porque para que se

detengan necesitan no solo abrigo, sino una amplia superficie portuaria, grandes líneas de atraque, y una alta actividad económico-industrial. Y esa actividad solo es capaz de generarla la iniciativa privada.

Galicia, y en especial la ría de Ares, tienen una situación estratégica envidiable para desempeñar una función relevante en el futuro del transporte marítimo. Ártabros, el puerto que no se quiso hacer porque no participaba del famoso 3 por ciento citado por Maragall, sigue siendo una alternativa porque además de la favorable vocación marítimo-territorial de su emplazamiento, tiene como aliado la suavidad de su orografía, la proximidad a las infraestructuras de comunicación terrestre y las condiciones óptimas para garantizar de partida su función como “hub global”, es decir, como uno de los grandes puertos mundiales. La idea de un gran puerto en Galicia es buena, porque la situación geográfica de nuestra Comunidad la hace propicia para una instalación portuaria de primer orden, a la que no se debe renunciar y por la que se debe seguir luchando. Pero los lugares elegidos nunca fueron los adecuados, ya que los criterios estuvieron basados en motivos políticos y nunca técnicos, y por eso el Eje Atlántico carece de un enclave relevante.

En el pasado, el Ministerio de Fomento boicoteó Ártabros, desalentando a las empresas socias y a las interesadas en Ártabros. Operadores como Hanjin Shipping, Hutchison Port Holdings y D. P. World, cansados de esperar, acabaron instalándose en el Arco Mediterráneo, puesto que era la única salida que les ofrecían los estamentos políticos. En otros casos, las inversiones no se realizaron o se fueron a otros países. Parece que ahora la cordura y la sensatez han llegado al Ministerio de Fomento, y han optado por dar un importante paso reconociendo lo obvio, y tantas veces solicitado por Ártabros.

Todavía se está a tiempo de construir este superpuerto siempre y cuando el Gobierno lo autorice, sin interferencias y con voluntad política de hacer algo por Galicia y el resto del Eje Atlántico, en una España orientada cara al Mediterráneo.

Según Fomento, la decisión pretende “ganar ventajas competitivas en la captación de tráficos marítimos, para equipararlos a los mejores puertos del mundo”. Los barcos fondeados en el puerto natural de Ares podrán hacer el relevo de sus tripulaciones, reparaciones menores que no precisen de entrada en astillero o recibir avituallamiento de víveres, combustible y otras provisiones. Desde Ártabros opinamos que este paso es importante pero no suficiente, son solo migajas, porque se puede aspirar de un gran puerto competitivo, que genere riqueza, sea refugio y además compita con los mejores del mundo. Los puertos interiores ferrolano y coruñés apenas llegan a un 0,8 por ciento del PIB gallego (los exteriores 0 por ciento, lo cual demuestra el error de dicha inversión), pero la construcción de Ártabros supondrá un incremento aproximado del 4 por ciento lo que da una idea de su impacto en la economía gallega. Todo ello sin tener en cuenta el polígono industrial anexo y los beneficios indirectos. Bienvenido sea este avance, aunque a todas luces es insuficiente. Se necesita algo más para que Galicia pueda aprovechar el inmenso tráfico que pasa frente a sus costas y disponga de un puerto refugio. Al menos, se podría demostrar este nuevo talante con la autorización de la terminal energética (según solicitud del 03-09-2009, que se planteó como alternativa al almacenamiento Cástor cuyo fracaso es de todos conocido) y parte del polígono industrial anexo, dejando para más adelante las terminales de: carga general, contenedores, vehículos, reparación y mantenimiento de buques. No creemos que el país esté para desperdiciar inversiones industriales.

Manuel Casal Pita

Doctor Ingeniero Naval
y presidente de
Superpuerto Ártabros

Operadores como
Hanjin Shipping,
Hutchison Port
Holdings y D. P. World,
cansados de esperar,
acabaron instalándose
en el Arco
Mediterráneo, puesto
que era la única salida
que le ofrecían los
estamentos políticos

Ramón SOTOMAYOR

Presidente de ThyssenKrupp
para el Sur de Europa, África y Oriente Medio

FELIPE ALONSO

La movilidad de los ciudadanos es una cuestión que preocupa cada vez más a éstos, y a los administradores de las ciudades y de las infraestructuras de transporte, tanto metros, como estaciones de ferrocarril o aeropuertos, y que, a juicio de Ramón Sotomayor, especialista en la materia, “precisa de más soluciones innovadoras y eficientes”.

Usted defiende la cada vez mayor necesidad de soluciones para la movilidad de las personas.

Desde la sociedad se pide que se busquen soluciones para que las personas se puedan mover cada vez con una mayor eficiencia, y ese es nuestro trabajo. Desde ThyssenKrupp llevamos años aportándolas, tanto de una forma vertical como horizontal.

Sin embargo son más conocidos por los ascensores.

Pero la realidad es que no sólo tenemos productos de ese tipo, es decir, de movilidad vertical, sino también horizontal. Tenemos en el mercado una serie de productos como son las escaleras mecánicas o los pasillos rodantes que así lo atestiguan, y además estamos en las grandes infraestructuras, allí donde hay que mover a miles de personas a la hora. Tenga en cuenta que un pasillo rodante puede mover hasta 14.000 personas a la hora. ThyssenKrupp



N. MARTÍN

“No sólo fabricamos
productos de
**movilidad
vertical**”

“Un pasillo rodante
mueve **14.000
personas
a la hora**”

tiene esos medios que desarrollan un trabajo muy eficiente. Por ejemplo, una escalera en un metro debe de estar preparada para que cuando llega un convoy este pueda desalojarse con rapidez y dé paso a nuevos viajeros. O la actuación de un *finger* en un aeropuerto, que curiosamente es en España en el único lugar del mundo que se conoce con este nombre, ya que su verdadera denominación es “puentes de embarque”.

La movilidad en general es su objetivo...

Sí, porque es un reto que cada vez resulta mayor en las ciudades y en su entorno, es decir, en las infraestructuras de los transportes. Hay que saber gestionar las percepciones de los usuarios. No solamente los hechos en concreto, sino la sensación de control por parte del usuario. Que una persona

“Nuestra obligación es buscar **soluciones
para mejorar la movilidad de las personas**”

pueda estar en donde tenga que estar a la hora que tienen que hacerlo y que no deba depender de un tercero, y eso debe llevarse a cabo de forma continuada, no de una manera aislada. No nos podemos quedar en un servicio vertical únicamente (ascensor), sino que se logre que las soluciones de conexión sean más eficaces, dado que cada vez pueden ser mucho más distantes, piense lo que pueden aportar en los aeropuertos, o en las estaciones de ferrocarril.

¿Por ello acaban de presentar el proyecto ACCEL?

Esa es una solución que se ha desarrollado en nuestro centro tecnológico de Gijón. Se trata de un pasillo que está preparado para conectar dos puntos a una velocidad sorprendente en este tipo de equipamiento, ya que puede ir a tres veces la velocidad de un pasillo de los que habitualmente utilizamos y que puede modular la velocidad de arranque y de finalización.

¿Se podrá ver alguna vez un pasillo de este tipo en las ciudades?

Parece algo de ciencia ficción, del futuro.

Hemos sido punteros en este aspecto trabajando también para aumentar la movilidad en las ciudades, porque claramente hay una necesidad de que se conecten determinadas zonas de las urbes, y un pasillo de aceleración si se instalase en una ciudad permitiría cubrir una distancia de un modo más eficaz, sobre las aceras, en lugar de bajo tierra. El problema es que hace falta un espacio para su instalación y que esa ciudad que lo quiera lo proyecte para su futuro y que lo planifique adecuadamente. Pero técnicamente es absolutamente viable.

¿Y ya tienen algún posible cliente?

En principio las ciudades están más preocupadas hoy en el uso de este tipo de equipamientos para las conexiones de transporte urbano. Es de un uso más inmediato porque permite hacer una inversión menor y genera en la ciudad una huella muchísimo mayor. Es cierto que ha habido más de un acercamiento, alguna pregunta al respecto, pero en la actualidad no hay un proyecto concreto. Podemos decir que estamos en una fase de consultas, pero sobre todo para aeropuertos y metros. Muchos proyectos en análisis, pero no para emplearlo como sistema rodante de movilidad en las calles. Hace falta una mayor perspectiva de futuro. Aunque estamos convencidos de que todo llegará en su momento porque aporta grandes soluciones a los movimientos de los ciudadanos de un punto a otro.



F. VILLAR

“Hay que hacer que las conexiones en los centros de transporte sean más eficientes”

“En España contamos con centros en Madrid, Guipúzcoa y Asturias”

“En Gijón apostamos por un laboratorio de desarrollo de I+D+i de gran importancia”

Hablemos de España.

Aunque formamos parte de un grupo alemán, se nos reconoce también por nuestra implantación en España. Aquí tenemos centros de fabricación y desarrollo en Madrid (Móstoles), Guipúzcoa (Andoain) y Asturias (Mieres y Gijón). Somos una de las grandes referencias del mercado de elevadores y nuestras instalaciones de I+D+i en Gijón aportan soluciones tecnológicas como la de ACCEL y la que ahora estamos investigando de ascensores que puedan desplazarse no sólo verticalmente, sino también horizontalmente, en virtud del uso de motores de tracción magnética, que permitan un movimiento de varias unidades en función del hueco de que se trate. Ese es un nuevo lanzamiento que nos parece que puede aportar nuevas soluciones. En el año 2006, España era el cuarto mercado por detrás de China, Japón y Estados Unidos. Ahora, con la crisis, estaremos en el puesto séptimo. Pero en lo que se refiere al grupo, somos una referencia junto con Alemania y Francia.

Habla de la crisis, ¿cómo les ha afectado?

Se ha notado. Yo llevo una zona amplia (Europa del Sur, África y Oriente Medio), y aunque ha habido una situación desigual, en todas partes se ha notado. Por ejemplo, en Oriente Medio se registró un fuerte parón en 2008, aunque parece que ahora se está recuperando la situación. Tengo en cuenta que nosotros exportamos el 70 por ciento de la fabricación española. Se han pasado unos años difíciles, pero lógicamente la salida de la crisis no ha aportado un modelo de negocio diferentes. Por el lado más positivo ha enseñado a la empresa a ser mucho más eficiente, a diversificar mercados, a ir a lograr una expansión por el mundo entero, y eso es algo que va a perdurar en el futuro.

Sin embargo, en Oriente Medio se están llevando a cabo nuevas obras de infraestructuras.

Sí. Por ejemplo en Arabia estamos en las estaciones de conexión del tren de alta velocidad entre La Meca y Medina, y continuamos participando en otros grandes proyectos en la zona. En el metro de Riad hemos colocado mil escaleras, o también hemos colaborado en Doha y en el nuevo aeropuerto de Dubai. Y mucho más cerca está el caso de Turquía, donde la movilidad es muy importante en ciudades como Estambul, que tiene retos singulares, por su situación, población o, incluso por el Bósforo. Estamos allí en la nueva línea de metro. Y vamos a participar en otros proyectos que por el momento no puedo comentar.



F. VILLAR

“El sistema ACCEL es un pasillo que **va tres veces más rápido**”

“Da igual la financiación pública o privada en los **aeropuertos**”

“La capacidad tecnológica española está muy **fragmentada**”

Usted es un experto en aeropuertos. Responsable en Dallas, del grupo a nivel mundial en esas infraestructuras. ¿Cómo ve estas instalaciones en la actualidad?

No creo que se pueda hablar de colapso. Hay un crecimiento sostenido y sostenible porque las cifras del crecimiento del transporte así lo indican, y el aéreo está en constante aumento. Hay que considerar la condición que tiene de conexión que hace crecer a un lado y a otro. Además, se ha desarrollado un nuevo modelo de negocio que ha llevado a que se mantenga una amplia competencia entre los aeropuertos, y hay que invertir para que se utilice esta instalación y no otra. Hay aeropuertos que pueden parecer consolidados, como es el caso del londinense de Heathrow, y sin embargo allí todos los años se invierte de manera constante. Y que decir de los existentes en Oriente Medio, donde han aplicado un modelo propio gracias al sistema de conexiones, a crear verdaderos *hubs* que permiten tomarlos como base para otros viajes. Como ejemplo, tenemos Dubai, donde el 75 por ciento de sus pasajeros lo emplean para realizar conexiones con Asia, Australia, África... Tienen una visión de futuro que no hemos tenido otros países. En España, si hubiese las mismas inquietudes y una misma sintonía se podría alcanzar algo semejante en el futuro. Nuestra capacidad tecnológica está ahí, es importante, pero quizás demasiado fragmentada, si aunamos esfuerzos...

¿Con financiación pública o privada?

Da igual cualquiera de los dos modelos. Hay aeropuertos públicos que están fantásticamente gestionados, y privados también. Conozco situaciones de ambos modelos, y por ello creo que el concepto no es el de dónde viene el capital, sino a dónde vamos. Cuando se tiene claro hacia donde se quiere ir, el desarrollo del modelo de capital es secundario. Lo importante es que se tenga claro eso, que se quiere hacer y una vez se tenga decidido, da lo mismo que se trate de unas infraestructuras que tengan de soporte una financiación pública o privada.

¿Cómo ve entonces el aeropuerto del futuro?

Es difícil, porque yo lo veo lleno de ascensores y pasillos. Pero seguro que tendrán una dimensión mayor y una experiencia a nivel tecnológico también mayor. Con tarjetas electrónicas, mayor movilidad para entrar y salir, para saber hacia dónde tenemos que ir, nos van a dirigir hacia nuestros lugares de embarque... Con sistemas inteligentes, y desde luego mucho más eficientes que en la actualidad.

The GLT logo is displayed in a large, stylized, red-outlined font on a solid red background.

SAFETY AND JUST IN TIME



TRANSPORTAMOS sus MERCANCÍAS entre EUROPA y MARRUECOS de la manera más segura, fiable y rápida.

GLT DESTACA

- Fiabilidad.
- Flexibilidad.
- Certificación OEA y “*catégorisation douanière*” en Marruecos.
- Agilidad en las gestiones aduaneras gracias a nuestras oficinas en Algeciras y Tánger.

- La flota más grande de remolques, 260 unidades, blindados especialmente adaptados al tráfico Europa/ Marruecos.
- Disponibilidad de doble conductor en todas las líneas.
- Situación financiera saneada con endeudamiento nulo.
- Reconocimiento de grandes compañías multinacionales, tanto en el sector de la automoción como en el textil.

Tfno (Centralita): 00 34 943 64 72 64 · WWW.glnet.com · glnet@glnet.com



LAS VENTAS ADICIONALES DE LAS AEROLÍNEAS SUMAN 39.000 MILLONES

Las compañías aéreas buscan, desde hace pocos años, nuevos ingresos que complementen la venta de los billetes, y que les permita mejorar sus cuentas de resultados. Cantidades que cada vez son más importantes

FELIPE ALONSO

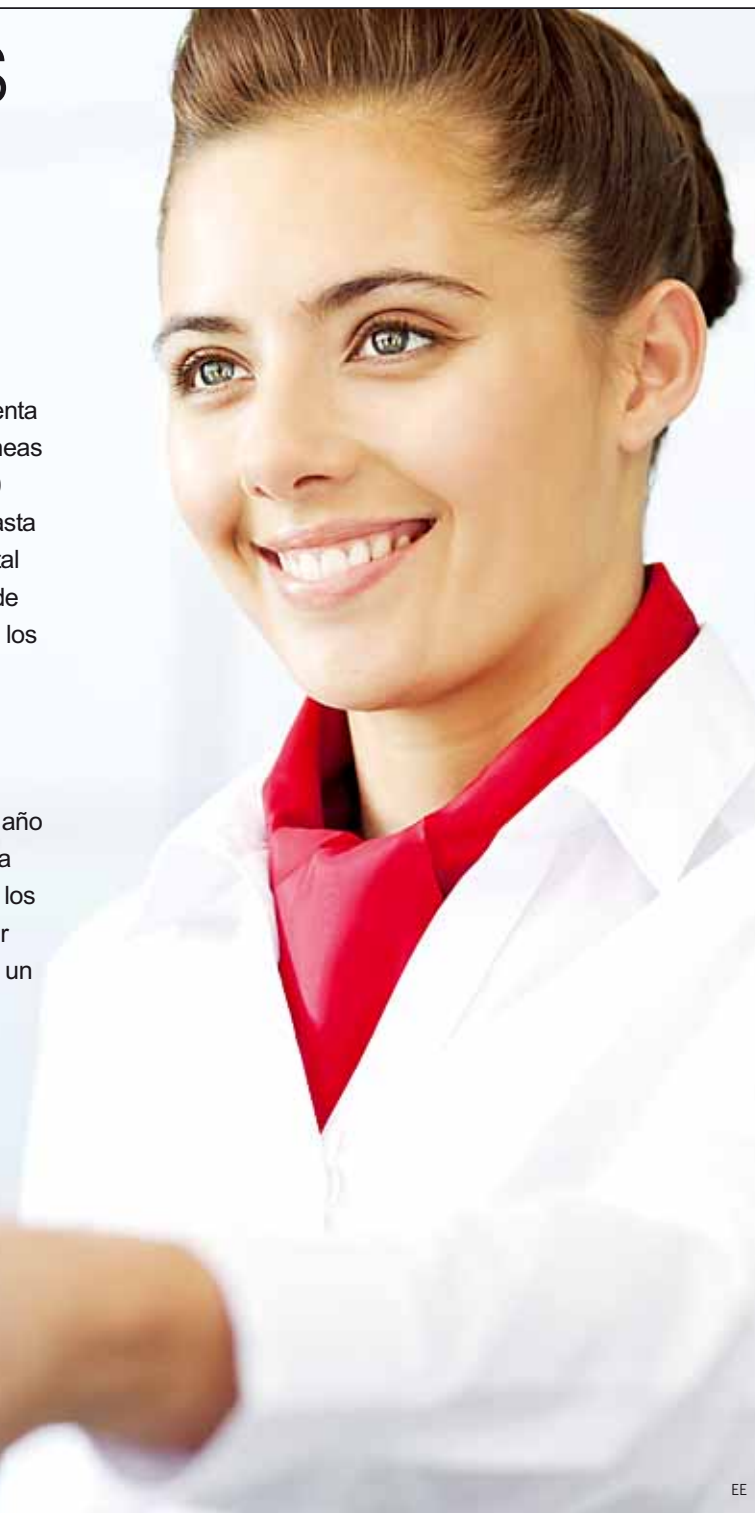
El negocio de los denominados servicios complementarios de las compañías aéreas va a generar en el ejercicio 2014 unos ingresos superiores a los 49.900 millones de dólares, algo más de 39.000 millones de euros. Atrás

quedan aquellos años en los que todas las compañías, desde la más grande a la más pequeña, desde el itinerario doméstico y de corto radio, hasta el de larga distancia, ofrecían un sinfín de servicios totalmente gratuitos. Ahora muchas aerolíneas, por no decir casi todas, han tomado la decisión de cobrar hasta por el aire que se respira en sus aviones. De acuerdo con un análisis que ha llevado a cabo la empresa tecnológica CarTrawler, y la compañía de asesoramiento a las aerolíneas IdealWorks, los ingresos por estos servicios considerados desde hace menos de diez años complementarios y de pago alcanzaron en el 2013, los 42.600 millones de dólares,



aproximadamente 31.000 millones de euros, lo que representa un 6 por ciento del total de los ingresos mundiales de las líneas aéreas, unos 708.000 millones de dólares, más de 560.000 millones de euros. Y esta cantidad ha crecido en el 2014 hasta los 49.900 millones de dólares, con un impacto en el total de un 6,7 por ciento, dado que se anuncia el total de ingresos para este año en un entorno próximo a los 746.000 millones de dólares, unos 600.000 millones de euros.

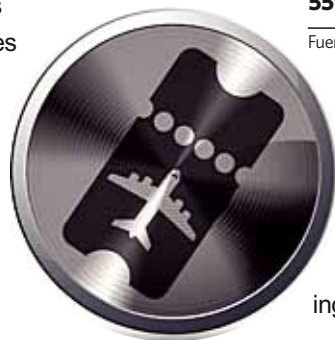
Estas cantidades muestran el avance que ha tenido para la cuenta de resultados de las aerolíneas esta serie de servicios que desde el año 2010, cuando comenzaron a implantarse de forma clara en las 180 compañías analizadas en el estudio, los ingresos han pasado de 22.600 millones de dólares (4,8 por ciento del total de ingresos) a los 49.900 ya señalados, con un crecimiento del 121 por ciento. Pero... ¿qué son los denominados servicios complementarios?, pues simple y



llanamente forman parte de todas las actividades de las compañías aéreas distintas de los billetes. Es, por lo tanto, un amplio abanico de servicios que incluyen, entre otros, las comisiones obtenidas a través de la reserva de hoteles, la venta de programas de viajero frecuente a asociados, la venta a bordo de alimentos y bebidas, la facturación de equipajes, que si antes se cobraba sólo por exceso de kilos, ahora se le ha sumado un nuevo de acuerdo con los bultos que puedan llevarse en la cabina y que tamaño deben tener, aquellos que sean de más o que no cumplan con ese requisito se convierte en “caja” para la compañía. También los servicios a la carta, la asignación de asientos, quien quiera ir más cómodo por ejemplo en las salidas de seguridad debe pagar un suplemento, o, incluso, y sobre todo en las líneas de bajo coste (*low cost*), se debe pagar por asignación de asiento. También están las atenciones en tierra e incluso la oferta de un embarque rápido. Y eso sin contar las implantaciones de las nuevas tecnologías con la posibilidad de llamadas telefónicas desde los aviones, o el uso de internet... (siempre de pago).

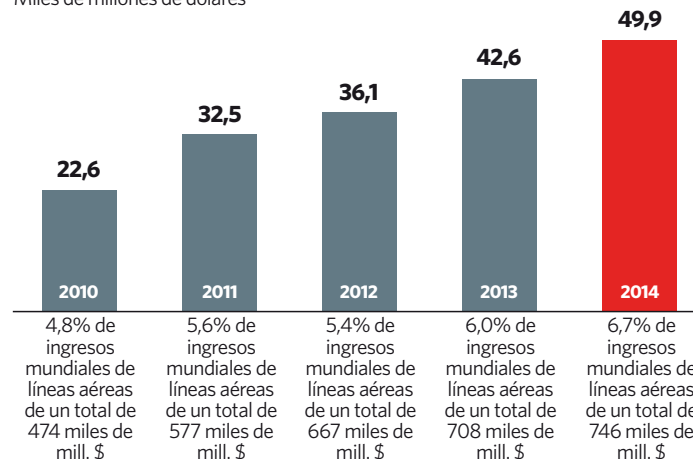
Cuatro categorías de líneas aéreas

El análisis realizado sobre los ingresos complementarios de las compañías aéreas, permiten llevar a cabo una catalogación de las 180 principales aerolíneas en cuatro amplios grupos. En primer lugar, se encuentran las líneas aéreas tradicionales, es decir, la categoría más común y que reúne al mayor número de las consideradas en el estudio. Sus ingresos por servicios de carácter complementario pueden proceder de recargos por exceso de equipaje, ya sea en función del peso o del número de bultos, del espacio extra entre asientos (puertas de seguridad), y de las actividades asociadas a los programas de viajero frecuente. En Europa es muy normal que se cobre un recargo, incluso, por la primera maleta facturada. La cifra calculada para el cierre del presente año de ingresos de este tipo de aerolínea es de 17.500 millones de dólares (13.000

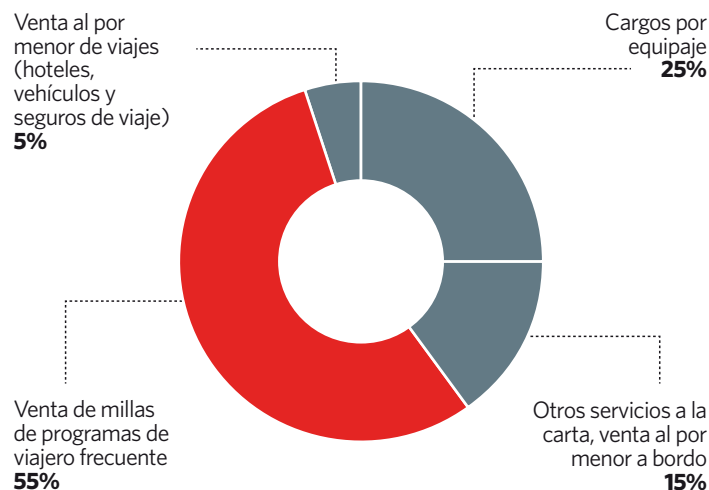


El 'otro negocio' de las aerolíneas

Estimación mundial de ingresos por servicios complementarios
Miles de millones de dólares



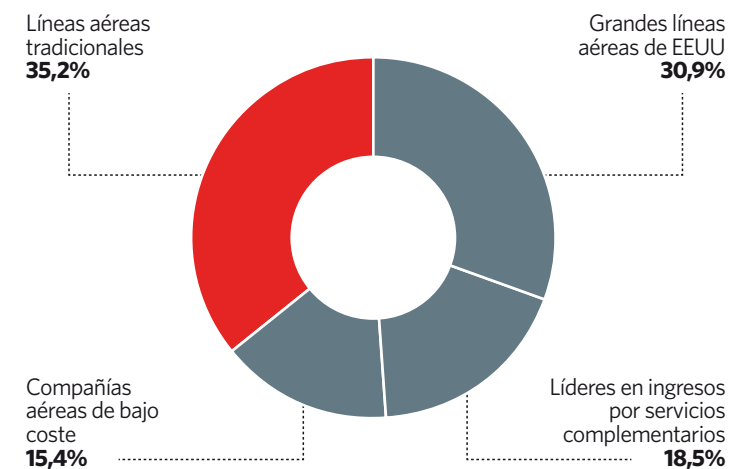
Servicios complementarios en grandes aerolíneas de EEUU



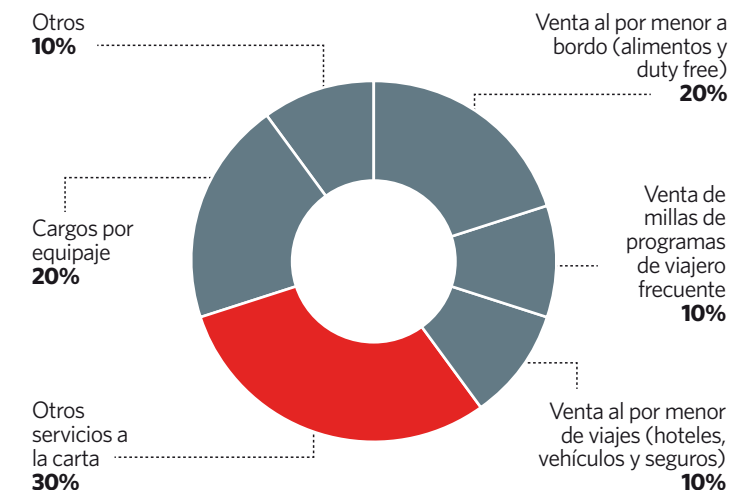
Fuente: IdeaWorks y CarTrawler.

millones de euros), que corresponden a actividades a la carta, 7.000 millones de dólares (5.600 millones de euros), y 10.500 millones de dólares (7.400 millones de euros) de los servicios de viajeros frecuentes y comisiones. En este ejercicio van a representar el 3,6 por ciento del total de los ingresos de compañías como Lufthansa, British Airways,

Estimación según tipo de compañía



Servicios complementarios en aerolíneas tradicionales no estadounidenses



elEconomista

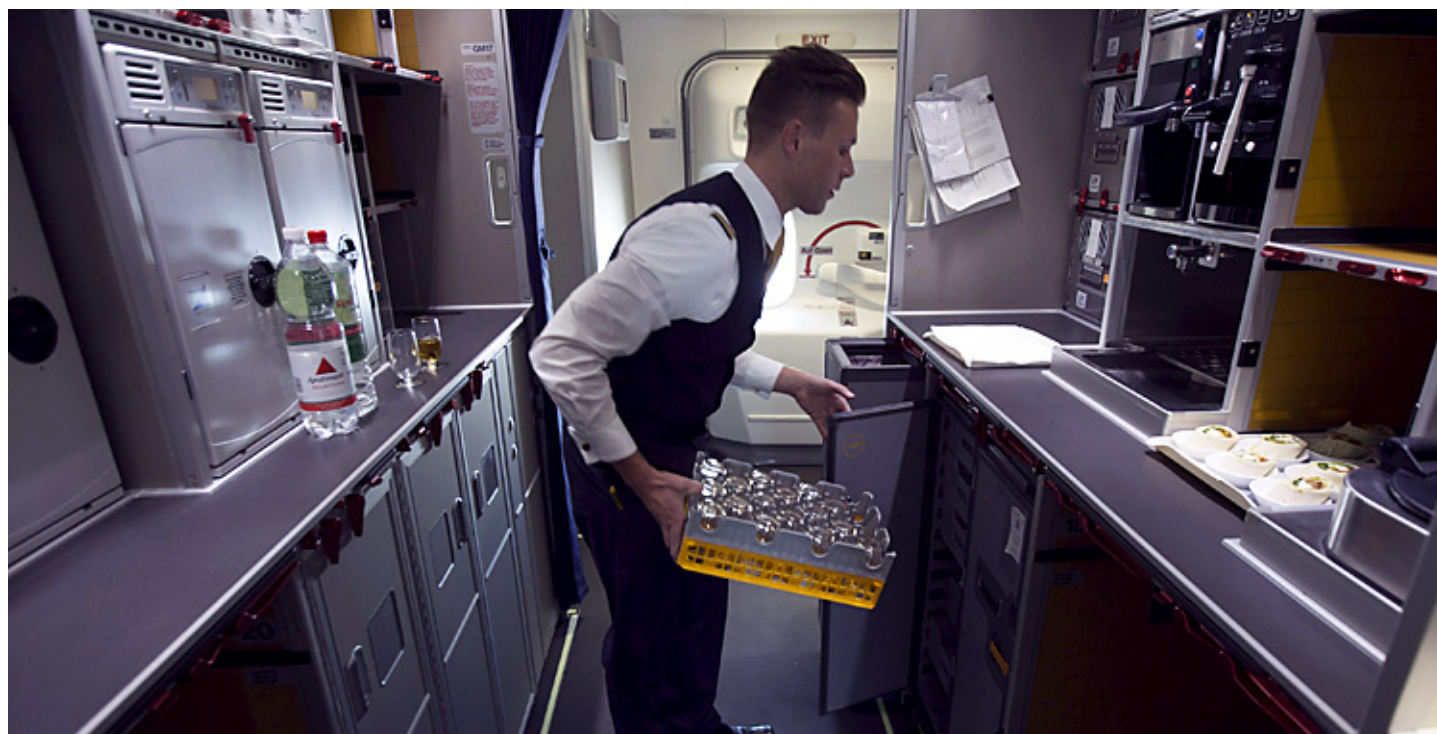
Iberia, Etihad o Air France- KLM, entre otras. El segundo grupo o categoría se corresponde con las grandes compañías de Estados Unidos, que son las que generan un alto volumen de ingresos de este tipo, 15.400 millones de dólares (12.000 millones de euros), de los que 5.400 millones corresponden a las actividades a la carta y los 10.000 restantes, a ingresos por

viajeros frecuentes y comisiones. La tercera categoría es la que acoge a los líderes de ingresos por servicios complementarios, que generan la mayor actividad en términos de porcentaje, llegando incluso a superar en 2014 el 23,6 por ciento de sus ingresos totales.

Compañías como Air Asia, Allegiant, Pegasus y Wizz Air, estarían dentro de este grupo que factura unos 9.300 millones de dólares (7.200 millones de euros), con 500 millones de ingresos por viajeros frecuentes y comisiones y 8.800 millones por actividades a la carta. Y, por último, la cuarta categoría que reúne a las líneas de bajo coste. Su generación de ingresos por estos servicios son elevados en virtud del aprovechamiento de las actividades a la carta. Aerolíneas como JetBlue, Norwegian, Ryanair, easyJet y IndiGo cuentan con un porcentaje de un 12,1 por ciento de ingresos complementarios sobre sus facturaciones totales.

La cifra total es de 7.700 millones de dólares (6.000 millones de euros), de los que 400 millones forman parte del segmento de viajeros de carácter frecuente y de las comisiones y los 7.300 millones restantes corresponde a las actividades a la carta. En conjunto se puede decir que los 49.900 millones de dólares con que se va a cerrar la facturación de esas 180 aerolíneas por servicios complementarios, se reparten en 21.400 millones por el concepto de viajeros frecuentes y comisiones y 28.500 millones por las actividades a la carta. Extrapolando estos datos a cada una de las cuatro categorías para considerar el impacto que tienen en la “tarta” de los servicios complementarios y en sus cuentas de resultados, resulta que “el quesito” más amplio lo tienen las líneas tradicionales, un 35,2 por ciento; en segundo lugar están las grandes aerolíneas de EEUU, un 30,9 por ciento; después los líderes con mayor porcentaje de ingresos, un 18,5 por ciento; y en último lugar las *low cost*, con un 15,4 por ciento.

Respecto al reparto de los ingresos por los servicios, para las aerolíneas tradicionales los servicios a la carta son el 30 por ciento del total,



BLOOMBERG

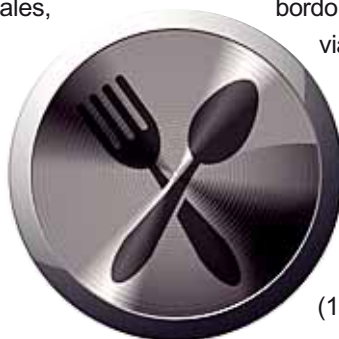
mientras que la venta a bordo supone el 20 por ciento, lo mismo que los cargos por equipaje (20 por ciento) y la venta al por menor de viajes (hotel, vehículos...), otro 20 por ciento, y el 10 por ciento restante corresponde a la venta de las millas del programa del pasajero frecuente. Para las aerolíneas estadounidenses, el principal ingreso se encuentra registrado en la venta de millas de viajero frecuente, un 55 por ciento; mientras que los cargos por los equipajes llegan al 25 por ciento; la venta a bordo es el 15 por ciento, y la venta al por menor de viajes (hotel, vehículos...) es el 5 por ciento.

Ingresos por regiones

La importancia que tiene la aviación en Estados Unidos, marca la diferencia con respecto al resto de zonas del mundo, con unos ingresos del orden de los 18.700 millones de dólares (14.400 millones de euros), de los que 10.500



corresponden a los viajeros frecuente y comisiones, y el resto, 8.200 millones, a la actividad a la carta. En cuanto a Europa, la facturación alcanza los 14.900 millones de dólares (11.200 millones de euros), de los que 3.900 millones llegan a través del concepto de viajero frecuente y de las comisiones, y los 11.000 millones restantes, de la actividad a la carta. Asia-Pacífico, llega a los 11.200 millones de dólares de ingresos (8.800 millones de euros), con 4.700 millones por los viajeros frecuentes y las comisiones; y 6.500 millones, por la actividad a la carta. África y Oriente Próximo, vende por unos 3.000 millones de dólares (2.400 millones de euros), con 1.600 millones por viajeros frecuentes y 1.400 millones por la actividad a la carta. América Latina y Caribe, cuentan con 2.100 millones de dólares, con 700 millones por viajeros frecuentes y comisiones, y los restantes 1.400 millones por actividades a la carta.





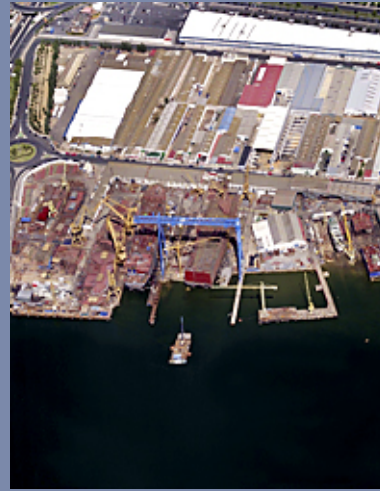
Adif adjudica el suministro de gasóleo B

Adif ha adjudicado a Galp Energía España y a Repsol el suministro de gasóleo B para el transporte ferroviario por 72,9 millones de euros para 2015. El consumo se estima en 92,7 millones de litros anuales. Los puntos de suministro del gasóleo están agrupados en cuatro lotes o áreas de gestión, de tal forma que Madrid, Castilla-La Mancha; Extremadura y Andalucía; y Murcia, Valencia, Aragón y Cataluña, corresponden a Repsol; y, toda la zona del norte a Galp.



Madrid cuenta con nueva 'app' para aparcar autobuses

El Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha una aplicación para teléfonos de última generación, *Madrid aparca bus*, donde se incluye el sistema de estacionamientos. A través de un navegador se puede saber la ubicación y el tipo de *parkings* que hay por las zonas y como ir hacia ellos. El sistema ofrece un total de 152 plazas, distribuidas entre 20 de 5 minutos; 95 de dos horas y 37 plazas de larga duración. La idea es favorecer la movilidad en la ciudad de los autobuses.



Nuevo puesto transfronterizo en el puerto de Huelva

El puerto de Huelva estrena un puesto de inspección de fronteras para fomentar el tránsito de mercancías con Tánger. Las instalaciones han supuesto una inversión de 2,6 millones de euros y se componen de un edificio principal de 1.100 metros cuadrados, dotado con los muelles precisos, cámaras de congelación y almacén, así como de un módulo de carácter administrativo. Con ello se quiere agilizar las inspecciones veterinarias y fitosanitarias de productos que entren por Huelva.



La UE y el azufre del combustible de uso marítimo

La UE insta a España, al igual que a Bélgica, Hungría y Chipre, a que envíen los detalles de la incorporación al derecho nacional de la legislación relativa al azufre contenido en el combustible de uso marítimo, obligación que tenían que cumplir el 18 de junio. Los estados miembros de la UE deben cumplir de forma correcta y armonizada las normas establecidas. Los países señalados tienen un plazo de dos meses para hacerlo o serán denunciados.



El transporte por carretera y la economía

El transporte de mercancías por carretera aporta a las arcas del Estado más de 22.000 millones de euros en impuestos. Según un estudio realizado por la Fundación Francisco Corell. Por el pago de la fiscalidad específica, las empresas del sector aportaron 7.244 millones de euros en 2012, y según el informe, entre los años 2005 y 2012, la presión fiscal para el sector ha aumentado un 16 por ciento. A ello hay que añadir la tasa por hidrocarburos, las ITV, revisión tacógrafo, etc.



Luis Tapia

Jefe de la sección sindical
del Sepia-Iberia

Las compañías aéreas, en realidad todas las empresas, tienen una responsabilidad con la sociedad que va más allá de la obtención del beneficio que retribuya al inversor, aún reconociéndolo como fundamental

Iberia, un futuro por construir

Como no puede ser de otra manera teniendo en cuenta el medio en el que nos movemos, todo cambia rápida y vertiginosamente en el sector de la aviación. Las empresas tradicionales, entre las que se encuentra Iberia, se ven presionadas desde diferentes ángulos. Por un lado, proliferan empresas de bajo coste, cuya receta se ha analizado hasta la saciedad, pero que podría resumirse en términos simples: su juventud por el lado del coste y su imaginación por la del ingreso. Por otro lado, irrumpen nuevas compañías, especialmente de Oriente Medio, en las que debido a sus especiales circunstancias importa menos el concepto del coste, pero que ofrecen un servicio y a la vez realizan unas inversiones al alcance de muy pocas aerolíneas competidoras.

Para contrarrestar el empuje de tantos nuevos actores, las aerolíneas se han centrado en diversos frentes. 1) La consolidación del sector, intentando aunar esfuerzos para capturar los ahorros derivados del tamaño y las economías de escala (las famosas “sinergias”) y también para tener mayor influencia estratégica en los mercados que operan. 2) La

reducción casi obsesiva del coste, con medidas que a estas alturas ya son música familiar para muchos españoles: reestructuración de plantillas, racionalización de procesos, eliminación de gastos superfluos. 3) La búsqueda de fórmulas que permitan el aumento de los ingresos.

Desde un punto de vista sindical no se puede sino aplaudir cualquier esfuerzo orientado a la supervivencia de una compañía y como consecuencia inmediata la salvaguarda de puestos de trabajo. Sin embargo, preocupa la posibilidad de que la ley del péndulo nos lleve más allá de donde debemos ir. Las compañías aéreas, en realidad todas las empresas, tienen una responsabilidad con la sociedad que va más allá de la obtención del beneficio que retribuya al inversor, aún reconociéndolo como objetivo fundamental. Es una responsabilidad que se dirige hacia el cliente (el pasajero) y hacia el trabajador que dedica su vida, aunque sea temporalmente, a la compañía en la que presta servicio.

En la Sección Sindical de Sepia-Iberia se produce estos días el relevo del equipo que representa a los pilotos. Después de un proceso electoral en el que se presentaron tres

candidaturas, número que ofrece una muestra de la vitalidad del colectivo, los pilotos nos han otorgado su confianza para representarles durante un periodo de cuatro años, hasta el mes de diciembre de 2018. No cabe duda que los últimos años han sido extremadamente difíciles por el conflicto prolongado, desatado a raíz de una reestructuración que ha sido recientemente calificada como “cruel”, que ha reducido la plantilla en miles de trabajadores y que ha supuesto una pérdida enorme de trabajo en términos de flotas, horas de vuelo y destinos, algunos de ellos históricos.

Pero eso ya forma parte del pasado y por delante aparecen retos que van paralelos a los que afronta la propia Iberia, porque el rumbo de unos condiciona el de los otros, y son desafíos que tienen que ver con la recuperación de la compañía. Iberia ha cambiado sustancialmente (integración en el grupo IAG, relevo de equipo directivo, cambio de sede, renovación e imagen, etc). Y los pilotos se han sumado al cambio, en la medida en que nos sitúe en la senda ascendente: recuperación de destinos, flota, horas de vuelo, nuevos aviones... en resumen, de futuro para la compañía y sus empleados.

Sabemos que el objetivo es compartido con muchos sectores de nuestra sociedad y de nuestro entorno, que desean volver a ver una Iberia fuerte y con el peso e influencia que corresponde a sus 87 años de historia, tanto en IAG como en los mercados en los que opera, fundamentalmente España,

Europa y Latinoamérica. Sabemos también que la dirección está trabajando en esa línea y por esa razón los pilotos aportarán todo lo que esté a su alcance y sea razonable para impulsarla.

Como primer paso, en el VIII Convenio Colectivo firmado hace pocos meses se sentaron las bases de una considerable rebaja de nuestro coste para contribuir a la superación de una crisis de varios años, con pérdidas millonarias recurrentes. El resto de colectivos también hizo sus deberes. Y los frutos de esos esfuerzos tienen que revertir en aquellos que los firmamos, y no sólo en términos salariales cuyas condiciones quedaron allí fijadas, sino en términos de reconocimiento, respeto a su labor y proyección profesional, en concreto en lo que se refiere a la mayor asignatura pendiente de Iberia con sus pilotos: la progresión de los copilotos, después de una década de estancamiento y retroceso constante.

En Sepla estamos seguros de que el futuro está lleno de oportunidades y de que Iberia las va a aprovechar. El tablero de juego es claro; un grupo trasnacional (IAG) que enmarca la actividad de –por ahora– tres operadores distintos: Iberia, British Airways y Vueling. Hasta la fecha, el grupo ha centrado su desarrollo en las dos últimas, priorizando en Iberia la reestructuración. El panorama ahora es otro y el grupo no debería permanecer indiferente al inmenso potencial de una compañía renovada, eficiente, puntual y ante todo, segura. Ése es el rumbo de los pilotos de Iberia.

Luis Tapia

Jefe de la sección sindical
del Sepla-Iberia

Los pilotos se han sumado al cambio, en la medida en que nos situé en la senda ascendente: recuperación de destinos, flota, horas de vuelo, nuevos aviones... en resumen, de futuro para la compañía y sus empleados



ISTOCK

LA LOGÍSTICA ENCUENTRA SU HUECO ENTRE LAS PYMES

Las pequeñas y medianas empresas se dan cuenta de la importancia de la logística para su desarrollo económico, comprobando que son algo más que meros transportistas de mercancías

FELIPE ALONSO

Tanto para las grandes industrias del país, como las pymes, están reconociendo cada vez más la importancia que tiene para su desarrollo la logística, que a juicio de Miguel Borrás, director general para España y Portugal de DHL Express, “es, tanto al principio como al final de la cadena, el pegamento que cohesiona todo el desarrollo económico e industrial del país”. Poder tener los productos en el momento y lugar adecuado es el cometido que tienen los operadores de este tipo de servicios, “entregar las mercancías en esas condiciones en cada punto”. DHL, como otras empresas del sector, ha

superado esa imagen ancestral que tenía la sociedad de “considerarnos meros transportistas”, porque hoy en día “se han dado cuenta de que somos algo más” y afortunadamente, según el director general, se ha cambiado esa forma de ver el sector y esa mentalidad.

Las pequeñas y medianas empresas son las que más necesitan de un sistema logístico integrado, y desde DHL se apoya su desarrollo, porque “el tejido industrial en España se basa en las pymes, y por lo tanto, el crecimiento del país y de las empresas de logística se tiene que nutrir de ellas”. Pero ese apoyo que afirma llevar a cabo desde su empresa Borrás no se reduce únicamente a las fronteras propias, sino que es preciso “apoyarlas a nivel internacional, porque suelen tener algún tipo de problema al salir al exterior”. La crisis económica ha afectado al sector ya de por sí bastante atomizado, con multitud de pequeñas empresas sobre todo de carácter de mensajería y pequeña paquetería, causando una cierta concentración, tendencia a compras y algunas compañías que no han podido mantenerse, han desaparecido. No obstante, según el máximo directivo en España de DHL, la crisis “tienen diferentes puntos de vista”.

Desde el punto de vista del mercado interno, la primera parte del año ha sido bastante buena para el sector, porque “había confianza, y se veía que el mercado doméstico comenzaba a moverse un poco, pero después del verano “hemos notado un cierto parón, que quizás pueda ser psicológico, pero que a ciencia cierta nos está afectando, de forma que la segunda parte del año no es tan buena como podía esperarse”. Y en el mercado internacional, en el negocio internacional, sí que “se ha notado ese parón en todas nuestras exportaciones”.

La logística, con parón o sin él, está creciendo en España. De hecho, no hace mucho un informe de la consultora DBK indicaba que el 2014 iba a cerrar con un crecimiento por encima del 1 por ciento en la facturación global y que en el 2015 ese porcentaje subiría. En este aspecto, DHL supera esa previsión, ya que en el año 2013 cerraron en la división de España y Portugal con una facturación de 550 millones de euros y este año se espera llegar a superar esa cifra en un 4 por ciento, y no sólo eso, sino que “tenemos fijado como objetivo crecer por encima del 4,5 por ciento en el 2015”.

La importancia que la logística está desarrollando en España tanto a nivel nacional como internacional, en este último caso por la situación geográfica del país, hizo que meses atrás la ministra de Fomento, Ana Pastor, anunciase la idea de conformar una plataforma logística en el país para atender al sur de Europa, algo que a Miguel Borrás le parece “una magnífica



Algunas reflexiones de la logística DHL

■ Preparados para crecer

En 2013, DHL Express cerró con unos ingresos de 550 millones de euros en España y Portugal y se espera crecer por encima de un 4 por ciento en 2014.

■ Sector atomizado

En España, el sector logístico se encuentra muy atomizado, con presencia de muchas pequeñas empresas.

■ Plataforma logística

El director general de DHL para Iberia (España y Portugal), Miguel Borrás, considera una magnífica decisión hacer de España una plataforma logística para el sur de Europa y Arco Mediterráneo.

■ Corredores

Los Corredores (Atlántico y del Mediterráneo) deben contribuir a que se invierta el tránsito de las mercancía, tradicionalmente de norte a sur, y así España puede ser esa plataforma logística que se quiere llevar a cabo.

■ Las pymes

Son las que necesitan un mayor apoyo por parte de las grandes empresas logísticas, no sólo a nivel doméstico, sino a nivel de desarrollo internacional, ya que en España es el tejido industrial en el que se basa la economía del país.

decisión”, porque además de reinvertir los flujos, “puede ser un nexo de unión con la zona mediterránea africana donde por posición geográfica tenemos una ventaja competitiva muy importante”. Parece que “desde el ministerio se está llevando a cabo una línea bastante ordenada y coordinada”, añade.

A este anuncio se puede unir para un perfecto desarrollo de la cadena logística los diferentes corredores ferroviarios del Mediterráneo y del Atlántico, que “son fundamentales”, según Borrás, para que España sea ese centro logístico para el sur de Europa mencionado por la ministra. “Se pueden invertir los flujos de mercancías que tradicionalmente van de norte a sur, porque si somos capaces de desarrollar nuestros puertos, aeropuertos y ferrocarriles, tenemos capacidad en España para ser mucho más competitivos que otros países vecinos”, y en ello “ganamos todos”.

Desde DHL se apunta más en este escenario, a un desarrollo intermodal de puerto y carretera y aeropuerto que de ferrocarril, porque “queda mucho por hacer para que el tren sea realmente una alternativa al transporte por carretera”, si bien es cierto que el transporte ferroviario cubre en determinadas zonas “las necesidades logísticas, siempre habrá lugares donde tenga que emplearse la carretera”. No obstante, el director general de DHL para España y Portugal es consciente de que “nosotros somos una división exprés, y como tal usamos la carretera a nivel doméstico, y a nivel internacional sobre todo los aviones, que es nuestro fuerte”. De hecho, son 13 los aparatos que salen y entran de España llevando mercancía de DHL, que cuenta con una cuota de mercado del 17 por ciento en el mercado nacional y hasta un 50 por ciento en el internacional.

Con esas cifras, la aportación al conjunto del grupo Deutsche Post DHL, desde el conjunto Iberia es “muy pequeña”, será de un cinco por ciento aproximadamente. “Pero eso no quiere decir que no desarrollemos una política de inversiones en el país”, enfatiza Borrás, quien apunta que se ha hecho una inversión en el almacén del aeropuerto de Barcelona por unos 10 millones de euros y que se quiere realizar un hub internacional en Madrid-Barajas, así como diversas obras en Sevilla, Valencia y La Coruña, así como una mejora de la mecanización en los almacenes de Alicante. Se habla en España de la existencia de un sector muy atomizado, de gran número de pequeñas empresas, que sin ser competencia de las grandes, como DHL y otras similares, sí ocupan un nicho que en un momento determinado puede interesar a estas multinacionales de la logística. “No pensamos ir al

Miguel Borrás,
director general
para España y
Portugal de DHL
Express.
D. ALONSO



**La base de la
logística es tener
el producto
en el momento y
en el lugar adecuado**



mercado por el momento”, señala el directivo del grupo de correos y logística, porque la estrategia que tiene DHL es “llevar a cabo un desarrollo orgánico”. No obstante, desde esta sociedad se está atenta a cualquier oportunidad que se pueda presentar. “Lo dicho no quiere decir que renunciemos a adquirir puntualmente alguna empresa que nos pueda interesar, pero quiero dejar claro que no es nuestra estrategia”.

En cuanto a los productos que mueve esta sociedad, tanto a nivel nacional como internacional, se encuentran moda, automoción, bienes de equipo... y, desde hace menos tiempo, “productos farmacéuticos” que son, a juicio de Borrás, “uno de los sectores más importantes para un servicio exprés como el nuestro”. La logística ha entrado en todos los hogares dando un salto de calidad, creando una necesidad, sobre todo desde que ha crecido el comercio electrónico.

Viaja con tus amigos y disfrutad de un 60% de descuento con la Tarifa 4 Mesa



renfe

Conecta tu modo tren



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

www.renfe.com

902 320 320





SIEMENS CREA LA **TARJETA ÚNICA DE TRANSPORTE**

El desarrollo de medios inteligentes, tecnológicamente hablando, que hagan más fáciles los accesos a los diferentes servicios que se pueden y deben realizar en una ciudad a la hora de tomar el transporte urbano, ha llevado a empresas como la alemana Siemens a plantearse conseguir un sistema que facilite a los usuarios su operatividad.

DIEGO ALONSO

Se llama *e-Ticketing* y es una tarjeta que permite a los usuarios utilizar todos los medios que hay en una ciudad relacionados con la movilidad, ya que no sólo se puede emplear para acceder a los transportes públicos, sino que también se logra con ella acceder a otro tipo de servicios, como el alquiler de vehículos (coches, motos, bicicletas...) o reservar plazas de aparcamiento. El fin primordial de esta tarjeta inteligente es el de simplificar los actos que deben realizar los pasajeros, al coger varios medios de transporte. Con su uso, se elimina la necesidad de sacar un billete al cambiar de un transporte a otro, o de una zona urbana a otra. Además, el sistema permite que el precio se calcule al final del viaje y que los usuarios sólo paguen por los servicios que han usado. En este sentido, la

tecnología que ha aplicado Siemens a la *e-Ticketing* permite pagar con comodidad, sin necesidad de sacar resguardo, es decir un billete, o usar dinero en efectivo, ya que quien la use deberá registrarse, y podrá emplear entre varias opciones, la de asociarla a una cuenta bancaria, a una tarjeta de crédito o de débito, o incluso hacer un prepago. Con esta innovación se quiere promover una movilidad sostenible en la ciudades, ya que se espera para los próximos años un aumento importante de la población urbana y este crecimiento conllevará más desplazamientos. Según los expertos, entre los años 2005 y 2025 los trayectos de personas van a aumentar en una media próxima a los 2,5 billones por día, lo que significa que habrá un mayor número de atascos para los transportes en superficie y más congestión en metros y trenes.

Con esta tarjeta, Siemens intenta lograr que las ciudades refuercen su red de movilidad y que se puedan gestionar de manera más sostenible todos los tipos de transporte urbano. Este novedoso sistema, que ya se utiliza en Lisboa con excelentes resultados, al integrar la interoperabilidad de todos los servicios, como son el metro, el tren, el autobús, el tranvía y el ferry, no sólo facilita al viajero el desplazamiento, sino que resulta muy interesante para los operadores de los transportes públicos, porque favorece la movilidad de los usuarios al no tener que hacer colas ante las taquillas para adquirir los billetes, se protegen contra posibles falsificaciones, se crea una mayor satisfacción en los viajeros, y se reducen los costes de operación al digitalizar los procesos de ventas, y los gastos de mantenimiento, la instalación de expendedoras de billetes...



La venta del WTC de Barcelona se cerrará en abril

La venta de la concesión del centro World Trade Center, donde el Puerto de Barcelona tiene el 52 por ciento de la sociedad, un 16,51 por ciento es de FCC y otro 16,51 por ciento de Acciona Trasmediterránea, quedando un 9,99 por ciento para el Banco Santander, y el 4,71 por ciento restante es de ACS, se cerrará en abril. Se espera que en primavera se pueda adjudicar a la nueva empresa la explotación de este centro, valorado en 60 millones de euros.



Obras de mejora de accesos a cruceros en Mallorca

La Autoridad Portuaria de Baleares, ha iniciado las obras de mejora del acceso a la terminal de cruceros de Palma de Mallorca con el fin de mejorar el enlace entre la terminal y la ciudad. Estas obras, en el ampliado muelle de Poniente, están a cargo de la empresa Vías y Construcciones y debe de finalizar antes del inicio de la próxima temporada de cruceros. La finalidad se centra en evitar el paso de peatones sobre el muelle y facilitar el acceso directo a la primera planta de la T1.



CAF Signallig participa en 'Shift2Rail'

La compañía CAF Signalling participa en el proyecto de carácter europeo Shift2Rail. Una iniciativa que tiene como objetivo investigar y dar una respuesta a la necesidad de los ciudadanos de Europa de tener más movilidad y de aumentar el uso del ferrocarril como medio de transporte. CAF Signalling contribuye al programa con el desarrollo de nuevos sistemas de señales y de control que optimicen la capacidad y el rendimiento del sistema ferroviario.



La UE y el gas licuado en las Islas Canarias

La UE da apoyo financiero a las Islas Canarias para que se implante el uso del gas licuado (GNL) con el fin de frenar la dependencia actual del petróleo y que se contribuya a la reducción de los costes energéticos y se mejore la calidad del aire. La ayuda de la UE está en el Programa RTE-T y será de 500.000 euros para el estudio de sus posibilidades y su uso, sobre todo, en los trayectos marítimos cortos entre las islas. El proyecto tiene una inversión de 979 millones de euros.



TUI Cruises aumentará su capacidad

TUI Cruises aumentará su capacidad en 7.500 plazas hasta 2017, con la entrada en operación de 3 nuevos barcos, el *Mein Schiff 4*, que lo hará en el 2015; el *Mein Schiff 5*, en 2016; y el *Mein Schiff 6*, en el 2017. Los tres barcos han sido diseñados con dimensiones iguales. Van a tener 295 metros de eslora, contarán con 1.253 cabinas y con una capacidad para 2.500 pasajeros. Con la llegada de los tres nuevos buques, TUI Cruises, va a duplicar su flota en el 2017.

LOS RETOS QUE EL AUTOBÚS DEBE AFRONTAR PARA LA PRÓXIMA DÉCADA

El transporte de pasajeros se encuentra en un momento crucial ante la serie de decisiones que deben tomar las empresas para diseñar las actuaciones que afrontará en los próximos años

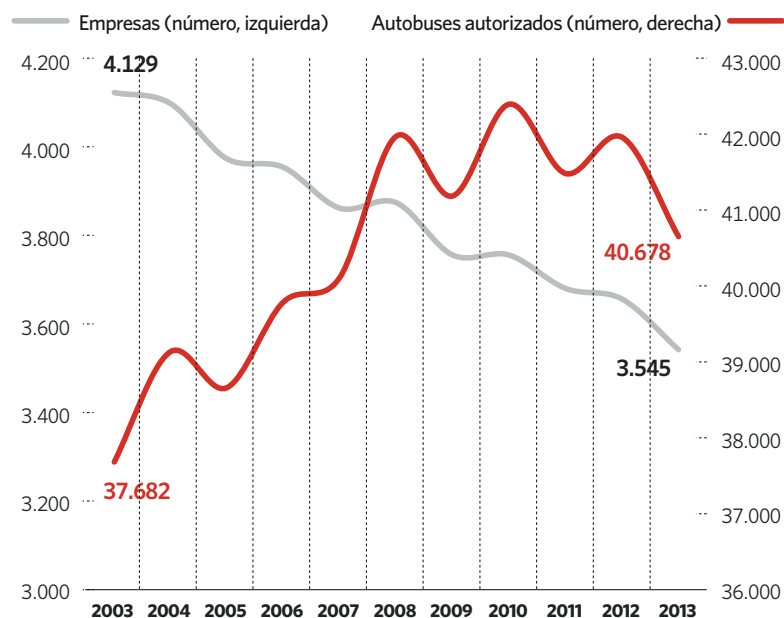
FELIPE ALONSO

El sector del transporte por carretera ha experimentado una importante transformación en los últimos años, tanto por las exigencias de los viajeros, como por la competencia de otros medios de comunicación, como es el caso del ferrocarril, en especial el tren de alta velocidad, o las normativas del medio ambiente de la Unión Europea, e incluso las licitaciones concursales para los diferentes servicios realizadas por el Ministerio de Fomento y por las propias Comunidades Autónomas. Con todo, este tipo de traslado de personas a lo largo y ancho del país es el único que en realidad vertebra toda la nación, pues es el único que llega a los lugares más inverosímiles y a los pueblos más recónditos de la geografía española. Pero eso no significa que su imagen sea óptima, ni que sus resultados vayan mejorando, ya que de acuerdo con las últimas cifras aportadas por el Instituto Nacional de Estadística (INE), a mes de septiembre (publicadas oficialmente en

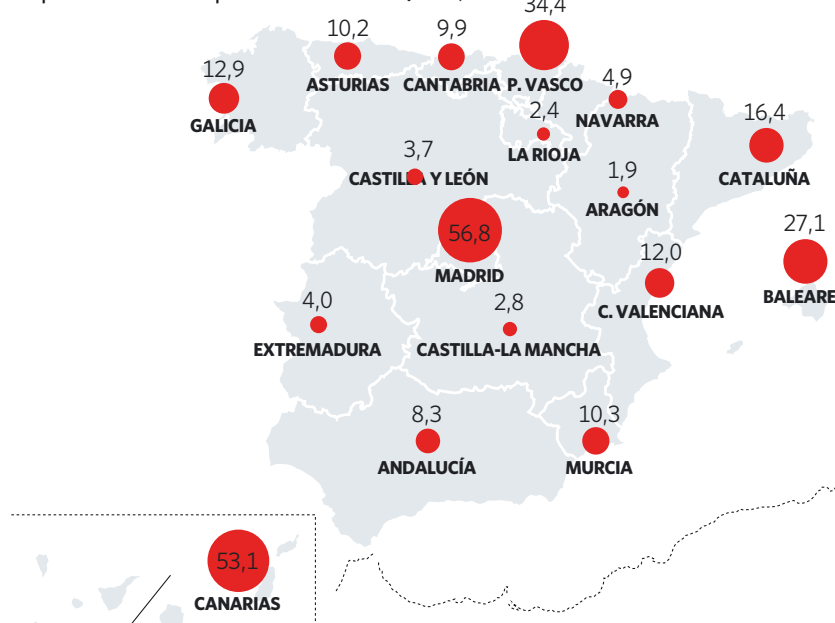


La evolución del autocar

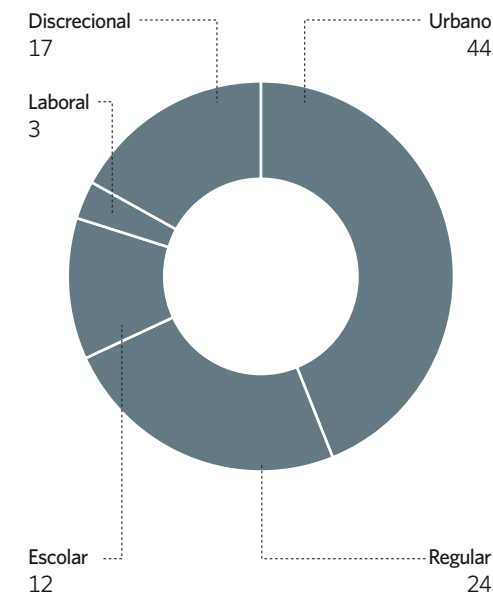
El sector del transporte de viajeros en autobús



Empresas de autobús por cada 1.000 km² (2014)



Peso relativo de la facturación de las modalidades de transporte terrestre de viajeros (%)



Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento. Estadística de Productos en el Sector Servicios, INE.

elEconomista

Datos del servicio de transporte en autobús

■ Descenso de empresas

De las 4.129 empresas censadas en 2003, el número se ha reducido hasta las 3.545 de 2013, 584 empresas menos.

■ Concentración empresarial

El mayor número de empresas del sector se encuentra en Madrid, el 56,8 por ciento; y en Canarias, el 53,1 por ciento.

■ Ingresos por modalidad

El servicio urbano es quien factura más, el 44 por ciento, seguido del regular con el 24 por ciento, discrecional y escolar.

noviembre), el transporte por los autobuses ha caído en esos nueve meses un 2 por ciento, con un importante descenso en la larga distancia, un 4,1 por ciento, mientras que su competidor en ese servicio, el ferrocarril, va ganando posiciones y, de hecho, al cierre de la misma estadística, ha crecido por encima de 14,5 por ciento. Ante la situación, las empresas de autobuses y las patronales tiene que comenzar a plantearse cuáles son las actuaciones que desarrollar de cara al futuro, cuáles son los retos a los que deben hacer frente para detener esa "sangría" y demostrar que sigue siendo el transporte público más importante de España. Para ello, el pasado mes de octubre, Fenebús y Asintra, las dos principales patronales del sector decidieron aunar esfuerzos, y sus dos presidentes, Juan Calvo y Rafael Barbadillo, respectivamente, firmaron la creación de Confibus, al unir ambas sectoriales, como ya adelantó *elEconomista*. Desde este ámbito se quiere apoyar todas las reformas que precisa el sector, desde el punto de vista tarifario, de inversión en infraestructuras (estaciones), legislación de la UE,

licitación de contratos de transporte, pero sobre todo, demostrar que el transporte de viajeros en autobús es un eje fundamental que garantiza la movilidad por el territorio de España.

De la situación actual al reto del futuro

La situación actual no es nada "boyante", en la última década, y en especial con motivo de la crisis económica el transporte por carretera de pasajeros ha experimentado una importante transformación. De las 4.129 empresas que había censadas en 2003 por la Dirección General de Transportes Terrestres, se han reducido hasta 3.545 en el 2013, lo que supone la desaparición de un 14,1 por ciento de las mismas (584). El mayor número de empresas lo tiene la Comunidad de Madrid (56,8 por ciento) y Canarias (53,1 por ciento). También cuentan con una importante cifra País Vasco (34,4 por ciento) y Baleares (27,1 por ciento). Se nota que son los lugares donde hay mucho movimiento de personas y, sobre todo, en algunas de ellas no hay tren que



Imagen de la estación
de autobuses de
Méndez Álvaro en
Madrid. E. SENRA

comunique a las poblaciones, y que su única posibilidad de moverse sea a través del autobús. Por contra, Aragón, (1,9 por ciento), Castilla-La Mancha (2,8 por ciento) y Castilla y León (3,7 por ciento), son las que menos empresas de este servicio tienen, quizás porque en una gran parte sus comunicaciones se sirven por concesiones a empresas de ámbito nacional que tienen su sede en otra comunidad. El descenso del número de pasajeros, según el INE, en septiembre se movieron 56,6 millones de un total de 134,3 millones, obliga a estas empresas a adecuar la capacidad de sus autobuses a una ocupación media estable, reduciéndose el número de vehículos con más de 50 plazas. La ocupación media se sitúa en 23,6 pasajeros, con lo que el parque de los autobuses de capacidad superior a 50 plazas se ha reducido en los últimos años en un 17 por ciento. Pero la cuestión es, a la vista de estos datos, ¿cómo van las cifras de las empresas? ¿cuáles son sus ingresos y beneficios?. En este apartado, hay que incorporar el transporte urbano, que resiste mucho mejor cualquier crisis que el de

3.250
millones son los que
facturó el autobús
en 2013: 1.427
millones los generó
el transporte urbano

carretera, sea de cercanías, media distancia o de larga distancia, dado que en las ciudades la competencia con otros medios, llámense coches particulares, taxis o metropolitanos es mucho menor. En su conjunto, el año 2013 se cerró con un volumen de negocio de 3.250 millones de euros, de los que 1.427,6 (44 por ciento) corresponde al urbano; 786,1 millones de euros al regular (24 por ciento); el 12 por ciento, es decir, 381,3 millones para el escolar; 102,9 millones (12 por ciento) del laboral, y el 17 por ciento, unos 552, 2 millones, para el discrecional. Con estos ingresos el aporte que este tipo de transporte ha dado a las arcas públicas en el año 2013 fue de 942,8 millones de euros, el equivalente al 0,1 por ciento del Valor Añadido Bruto (VAB) de la economía. Además de esta aportación dineraria, desde el sector se recuerda que el autobús cumple un papel importante en la vertebración de la movilidad en España, ya que, por ejemplo, el interurbano representa más del doble de los desplazamientos que realiza el ferrocarril y cinco veces los realizados por el avión y, además, se trata del medio de transporte terrestre que menos contamina por pasajero, y más tras la Euro6, norma aplicable por los países de la UE sobre el uso de combustibles menos contaminantes, más seguro y que está sometido a una mayor regulación por parte de la Administración. Con esta base, el futuro del autobús se enfrenta a unos retos considerados fundamentales para poder mantenerse y crecer en el futuro.

A juicio de la nueva Confibus, hay que optimizar el rendimiento económico por medio de la flexibilización de tarifas adaptándolas a la demanda, y contando con una igualdad de oportunidades con respecto a los otros medios de transporte, ya que el descenso de un servicio público como ha sido el del ferrocarril, en especial el de larga distancia, ha causado en el último año mucho impacto en el mismo trayecto de los autobuses, sobre todo donde coinciden de alguna forma con la alta velocidad (AVE). También se ve como una necesidad para los próximos años que continúe el proceso de concentración empresarial, que ya comenzó a avanzar con motivo de la crisis, porque es la forma de dotar de una mayor robustez a las empresas a la hora de enfrentarse a un entorno de carácter intermodal cada vez más competitivo. La imagen es otro de los retos que se deben afrontar. No hay una buena imagen del autobús, y eso que en la actualidad se ofrecen todos los servicios que un usuario quiera tener a la hora de hacer un viaje. El gran problema son las estaciones, infraestructuras un tanto obsoletas que se quieren mejorar con acuerdos de financiación entre las empresas y las administraciones, para que se trate de una inversión público-privada. Otro de los grandes retos del autobús para los próximos años.

DISFRUTE DE LAS REVISTAS DIGITALES de elEconomista.es

SÁBADO

Último de
cada mes

Inversión
elEconomista a fondo

 eleconomista.es/inversion  @Eco_bolsa1

VIERNES

Quincenal

Iuris&lex
elEconomista

 eleconomista.es/ecoley  @Ecoley_iuris
www.ecoley.es

LUNES

3º de
cada mes

Gestión
elEconomista Empresarial

 eleconomista.es/pymes  @EEmprendedores

MIÉRCOLES

3º de
cada mes

Tecnología
elEconomista

 eleconomista.es/tecnologia  @eETecnologia

JUEVES

1º de
cada mes

Sanidad
elEconomista

 eleconomista.es/sanidad  @eESanidad
www.ecosanidad.es

MARTES

3º de
cada mes

Alimentación
elEconomista y gran consumo

 eleconomista.es/alimentacion  @EAlimentacion

MIÉRCOLES

2º de
cada mes

Transporte
elEconomista

 eleconomista.es/transporte  @eETransporte

JUEVES

2º de
cada mes

Seguros
elEconomista MAGAZINE

 eleconomista.es/seguros  @SegurosMagazine

MARTES

1º de
cada mes

Agua
elEconomista y medio ambiente

 eleconomista.es/agua  @eMedioambiente

MARTES

2º de
cada mes

Franquicias
elEconomista y Emprendedores

 eleconomista.es/franquicias/  @eEFranquicias

MIÉRCOLES

Último de
cada mes

Consumo
elEconomista

 eleconomista.es/consumo  @eEConsumo

JUEVES

Último de
cada mes

Energía
elEconomista

 eleconomista.es/energia  @eEEnergia

LUNES

Último de
cada mes

Andalucía
elEconomista

 eleconomista.es/andalucia/  @eEAndalucia

MARTES

Último de
cada mes

Fundaciones
elEconomista

 eleconomista.es/fundaciones/  @eEFundaciones

LUNES

1º de
cada mes

Catalunya
elEconomista




 eleconomista.es/catalunya/  @eECatalunya

Acceso libre descargándolas en:



Disponibles en todos los dispositivos electrónicos

• Descárguela desde su ordenador en www.eleconomista.es/kiosco

• También puede acceder desde su dispositivo Android en Play Store  o Apple en App Store  escribiendo elEconomista en el buscador 



PABLO Radanal

Consejero delegado de Reclamador.es

FELIPE ALONSO

Los usuarios de las compañías aéreas tienen cada vez más claros sus derechos de reclamar a las aerolíneas por la pérdida de una maleta, por retrasos..., pero no tienen ganas de enfrentarse a un sistema burocrático que les hace perder más tiempo de lo que les va a compensar la denuncia. Por ello, han aparecido empresas que se encargan de llevar a cabo esos trámites y de proporcionar al afectado la satisfacción de saber que su reclamación ha surtido efecto y que además tiene derecho a una pequeña compensación económica. Una de estas empresas es Reclamador.es, a la que Pablo Radanal, su Consejero Delegado y fundador, define como un “Robin Hood con ánimo de lucro”. Imagen que añaden a su logo donde aparece un enmascarado.

Ustedes se definen como una especie de Robin Hood del siglo XXI, pero a diferencia de este personaje novelesco, con ánimo de lucro...

Somos una plataforma de reclamación *online* que representa a aquellas personas que han tenido problemas con las compañías aéreas, e intentamos llegar a un arreglo con estas aerolíneas, sin cobrar nada al cliente hasta que está satisfecha su demanda, entonces y sólo entonces, se les cobra el 25 por ciento de la indemnización. Si hay que hacer una reclamación judicial, nuestros abogados se encargan de una forma gratuita.

En España, hasta hace poco tiempo no había una cultura de la reclamación, ¿qué ha cambiado?

Cada vez somos más conscientes de nuestros derechos. Aunque la verdad es que no se reclama todo lo que se debiera porque hay una burocracia que es atroz y hace que se pierda mucho el tiempo. Pero para eso estamos nosotros, para llenar el vacío y ayudar a quienes ven vulnerados sus derechos. Algo que las compañías aéreas hacen casi constantemente.

¿Cuántos clientes tienen?

Más de 30.000, y ya llevamos un 98,5 por ciento de éxito en nuestras demandas. Calculamos que en España puede haber más de 1,5 millones que tienen cada año derecho a reclamar por pérdidas de equipaje o retrasos.

“El viajero no quiere reclamar porque la burocracia es atroz”