

T

Transporte

elEconomista

Revista mensual

12 de noviembre de 2014 | Nº 25

DIEZ GRUPOS PUJARÁN POR EL SERVICIO EN TIERRA DE LOS GRANDES AEROPUERTOS

Compiten por un negocio de 540 millones en los 19 mayores 'hubs' de la red de Aena [Actualidad | P8](#)



Rafael Barbadillo, presidente de la Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros (Asintra)

“En el transporte, queremos una competencia intermodal equilibrada” [Entrevista | P22](#)



Clemente González Soler Presidente del Grupo Alibérico [P20](#)



David Barrientos Director de Comunicación de Anfac [P32](#)



16. Ferroviario Turquía, en el punto de mira del tren español

La industria ferroviaria nacional sigue de cerca los proyectos de alta velocidad del país

30. Entrevista "España tiene exceso de empresas de transporte"

Luis Doncel, consejero delegado de ASM, cree que debe continuar la concentración sectorial

39. Tecnología ThyssenKrupp mejora el movimiento del peatón

Diseña en su centro de I+D de Gijón un sistema para aumentar un tránsito más rápido

40. Carreteras El sector se preocupa por el estado de la red

Fomento aumenta el presupuesto un 14 por ciento, pero las empresas hablan de abandono

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 RRII: 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 Elena Herrera **Fotografía:** Pepo García **Infografía:** Nerea Bilbao **Redacción:** Felipe Alonso, Diego Alonso y Violeta Vidal

Actualidad Diez empresas pujarán por el 'handling' de 19 aeropuertos

Los candidatos pujan por los mayores 'hubs' de la red de Aena, un negocio que factura 540 millones de euros anuales



8



22

Entrevista "El transporte de viajeros quiere una competencia equilibrada"

Rafael Barbadillo, presidente de Asintra, se queja del trato de favor que recibe el tren por parte del Ministerio de Fomento

Marítimo y Portuario La afluencia de pasajeros en el Paso del Estrecho se dispara

Aunque Algeciras sigue siendo el mayor puerto por número de viajeros, Tarifa gana cada vez más protagonismo



12



26

Aéreo España logra 'apagar' el impacto de los incendios

La campaña 2014 cierra con un balance muy positivo, con una superficie calcinada un 22 por ciento menor del año 2013

Aena debe continuar haciendo bien los deberes

El gestor de los aeropuertos lleva más de tres años apostando por un proceso de reestructuración, reducción de costes y aumento de la eficiencia que no se puede tirar por la ventana porque se retrase la salida a bolsa

Independientemente de que al final salga o no a bolsa en esta legislatura –una decisión que parece depender más de un ámbito político, que de uno relacionado con la lógica empresarial–, Aena tiene que continuar haciendo bien sus deberes. El gestor de la red de aeropuertos españoles lleva más de tres años apostando por un proceso de reestructuración, reducción de costes y aumento de la eficiencia que no puede tirar por la ventana porque el proyecto de salida al parqué se paralice o se retrase. Tarde o temprano, con este Gobierno o con el siguiente, se recuperará esta idea de dar entrada al capital privado y la compañía presidida por José Manuel Vargas debe seguir luciendo músculo financiero. Prueba de ello es el concurso del *handling*, un negocio que mueve al año 540 millones de euros y del que Aena quiere aprovechar la renovación de las licitaciones para exigir a los nuevos responsables de los servicios aeroportuarios en tierra una mayor calidad en el servicio y una apuesta por la modernización de la flota de vehículos. La calidad de un servicio aeroportuario depende de que todos los actores de un gran *hub* funcionen de forma coral. Las tripas del aeropuerto (la gestión de las maletas, de la carga, del tiempo

de escala de los aviones...) son esenciales para que cada día puedan despegar o aterrizar del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, por poner un ejemplo, más de mil aviones. Los candidatos que se presentarán el próximo lunes 17 de noviembre al concurso de servicios en tierra saben que deberán de subrogar la plantilla en las licitaciones que se adjudiquen y que tienen que prepararse para incrementar sus servicios en los próximos años, ejercicios en los que se prevé que Aena aumente su tráfico por encima de los dos dígitos. Para entonces, el valor teórico de la compañía debería de dispararse por la mejora anual del beneficio de explotación (*ebitda*), uno de los multiplicadores clave que se emplean a la hora de valorar una empresa que quiere salir a bolsa. De momento, como publicaba *elEconomista* recientemente, los resultados del primer semestre de Aena de 2014 siguen confirmando que la compañía ha puesto velocidad de crucero por encima de su futuro accionarial. Aunque prácticamente repitió el volumen de facturación que en el mismo periodo del pasado ejercicio, de enero a junio duplicó su beneficio neto, superando los 200 millones de ganancias en el semestre tradicionalmente más flojo del año. Aena continua haciendo los deberes por encima de cualquier examen parcial.

Los viajes al espacio de Virgin Galactic, en serio peligro

El accidente del pasado 31 de octubre, en el que se estrelló el *SpaceShip Two* de Virgin Galactic, pone en serio peligro el proyecto de llevar a turistas al espacio. El aparato se desintegró en pleno vuelo y el piloto falleció en el acto. Desde la compañía se asegura que podrían tener una nueva nave espacial lista para volar en 2015, pero el serio percance pone en peligro un proyecto en el que ya se han invertido 500 millones de dólares.



La NOCHE de la ECONOMÍA

IV Edición PREMIOS **elEconomista**.es



Miércoles 3 de diciembre de 2014 · CaixaForum Madrid

En el marco de La Noche de la Economía, tendrá lugar la IV Edición de los Premios elEconomista, que tienen como finalidad reconocer las acciones más relevantes llevadas a cabo a nivel nacional o internacional en el ámbito empresarial, financiero, económico y educativo, entre otros, desarrolladas durante el año en curso.



Patrocinadores:



Socio Tecnológico: *Telefónica*

12

Deutsche Post presenta resultados

El gigante alemán del correo y la paquetería presenta resultados del tercer trimestre del año. En esta ocasión se espera que confirme la buena evolución de los seis primeros meses del año. Periodo en el que se incrementó el beneficio neto un 27 por ciento, hasta 725 millones de euros.

'International Cruise Summit 2014'

Una nueva edición de este encuentro de especialistas en el mundo de los cruceros se celebra en Madrid durante los días 12 y 13, con la presencia de representantes de las principales compañías del sector. El acto de clausura será presidido por el presidente de Puertos del Estado, José Llorca.

12

13

Feria de logística 'Intermodal'

La localidad holandesa de Rotterdam celebra una nueva edición de la feria *Intermodal Europa*, donde se presentan las últimas novedades en los sectores de logística, transporte y servicios, con la presencia de las principales empresas del ramo.

'Aero Expo Perú'

Se celebra en Lima la III edición del congreso y exposición *Aero Expo Perú*, un encuentro internacional con la presencia de las principales marcas de la aeronáutica en la base aérea de Las Palmas, donde se podrán seguir diversas demostraciones aéreas.

19

05

Tráfico de los aeropuertos españoles

La sociedad estatal Aena ofrece la situación de los aeropuertos españoles durante el mes de noviembre, y el acumulado de todo el año, así como una comparación entre todas las infraestructuras y sus resultados parciales y acumulados.

Compañías aéreas de bajo coste en España

El Ministerio de Industria publica las estadísticas de actividad de las aerolíneas de bajo coste en el mes de octubre.



17



03

Estadísticas del tráfico de IAG correspondientes a noviembre

La sociedad IAG, formada por Iberia, BA y Vueling, presenta los resultados de su tráfico aéreo del mes de noviembre.

DISFRUTE DE LAS REVISTAS DIGITALES

de **eEconomista**.es

SÁBADO
Último de cada mes

Inversión
elEconomista a fondo

 eleconomista.es/inversion  @Eco_bolsa1

VIERNES
Quincenal

Iuris&lex
elEconomista

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

LUNES
3º de cada mes

Gestión
elEconomista Empresarial

 eleconomista.es/pymes  @EEEmprendedores

JUEVES
Último de cada mes

Energía
elEconomista

 eleconomista.es/energia  @eEEnergia

MIÉRCOLES
3º de cada mes

Tecnología
elEconomista

 eleconomista.es/tecnologia  @eETecnologia

JUEVES
1º de cada mes

Sanidad
elEconomista

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

MARTES
3º de cada mes

Alimentación
elEconomista y gran consumo

 eleconomista.es/alimentacion  @EAlimentacion

MIÉRCOLES
Último de cada mes

Consumo
elEconomista

 eleconomista.es/consumo  @eEConsumo

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

LUNES
Último de cada mes

Andalucía
elEconomista

 eleconomista.es/andalucia  @eEAndalucia

MARTES
Último de cada mes

Fundaciones
elEconomista

 eleconomista.es/fundaciones  @eEFundaciones

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



DIEZ GRUPOS PUJARÁN POR LOS SERVICIOS EN TIERRA DE LOS GRANDES AEROPUERTOS

El 17 de noviembre es el último día para que los candidatos presenten sus ofertas para el 'handling' de los 19 mayores 'hubs' de la red de Aena, un negocio que factura 540 millones

MIGUEL ÁNGEL GAVIRA

Una decena de gigantes del *handling* ultimán sus propuestas para pujar el próximo lunes 17 de noviembre, hasta las 13:30 horas, por los servicios en tierra de los 19 mayores aeropuertos de la red de Aena, un negocio que en conjunto factura al año 540 millones de euros. Según explican fuentes conocedoras del proceso a esta publicación, se espera que no haya demasiadas sorpresas y que acudan a la licitación las mismas grandes empresas que ya presentaron sus ofertas por los 22 aeropuertos de menos de un millón de pasajeros a finales del pasado mes de marzo.

Aunque en un primer momento se esperaba que el ganador del primer concurso se conociera antes de que se pusiera en marcha el segundo proceso, al final Aena ha decidido esperar a que finalice todo el calendario de presentación de propuestas para dar a conocer los nuevos responsables del *handling* de cada aeropuerto. Fuentes oficiales del gestor de las



infraestructuras aeroportuarias recuerdan a este periódico que ya se hizo así, hace ocho años, la última vez que se puso en marcha un concurso de estas características. Es una manera de poder realizar un reparto más equilibrado de los aeropuertos, “para que todos los grandes ofertantes que realicen una propuesta competitiva tengan su premio”, matizan fuentes del sector.

En las ofertas que Aena recibió en marzo se incluyeron todos los grandes gigantes del sector, entre los que se encuentran Globalia, Menzies, Iberia, Clece (grupo ACS), Acciona y Swissport. También participarán otras empresas con gran experiencia como Lesma, Wisag, World Wide Flight Services y ACL.

Siete años de explotación

El periodo de duración de la explotación tendrá siete años e incluye a todos los aeropuertos con más de un millón de pasajeros al año. De hecho, contarán con dos o tres agentes de asistencia en tierra, dependiendo del tamaño de los mismos. Por poner un ejemplo, tanto Barcelona El Prat como el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas tendrán hasta tres agentes de asistencia en tierra. Málaga, Alicante y Mallorca también necesitarán el mismo número por lo que sólo en estos cinco aeropuertos se sacan a concurso hasta 15 licencias.

Después habrá otro grupo de aeropuertos en los que sólo se demandarán dos agentes. En total, 14 infraestructuras que renovarán 28 licencias: Asturias, Bilbao, Fuerteventura, Gerona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Tenerife



Sur, Tenerife Norte, Reus, Santiago, Sevilla, Valencia y Gran Canaria. Por último, existe un grupo de dos aeropuertos con un agente único. Así, La Gomera y el Hierro sacan a concurso una sola licencia cada uno.

La intención de Aena en este proceso es premiar las ofertas que planteen a las aerolíneas soluciones de asistencia en tierra más competitivas, debido a la actual competitividad del negocio del transporte aéreo, cuya eficiencia en costes vuela cada vez más hacia una política de vuelos baratos.

Aena premiará las ofertas que ofrezcan unos estándares mínimos de calidad que optimicen la relación entre la calidad y el precio. También se tendrán en cuenta conceptos como la renovación del material que se utiliza para todos estos procesos -coches, jardineras, etc-. El gestor de la red de los aeropuertos españoles también exige que haya una coordinación total entre los agentes, las compañías y la propia entidad.

El concepto de *handling* en rampa -ver apoyo- incluye los servicios de asistencia de equipajes, asistencia a las operaciones en pista y asistencia de la carga y correo en lo referido a la manipulación física de la carga del avión y del correo entre la respectiva terminal del aeropuerto y el propio avión.

En los grandes aeropuertos de la red, los denominados *hubs*, también se les pedirá a los candidatos unos servicios adicionales a las aerolíneas mucho más específicos y costosos, como es el caso del servicio de deshielo de aeronaves para eliminar la nieve, el hielo y la escarcha antes de una operación de despegue. Para proporcionarlos, los operadores candidatos deberían realizar una notable inversión.

El negocio del 'handling' visto por Iberia de la A a la Z

A De Aeropuerto y de Agente de 'handling'. Iberia es el principal agente de 'handling' en España y presta servicios a la propia aerolínea y a otras 200 compañías aéreas en 41 aeropuertos.

B De BRS -sistema de reconciliación de equipajes- o de BIP -'Baggage Improvement Programme'-. Ambos sistemas están muy ligados al control de los equipajes desde la entrada al aeropuerto hasta el destino final.

C De Coordinador (en la imagen). Es una de las figuras claves del proceso de *handling*, ya que realiza la hoja de carga de cada avión y coordina el resto de los trabajos: limpieza, repostaje, catering, mantenimiento, etc.

D De Deshielo. Iberia es la proveedora del servicio de deshielo en Madrid y cuenta con una plataforma y tecnología de las más avanzadas para tener listo el avión en pocos minutos.

E De Escalera y de EPA: las primeras son vehículos autopropulsados -en contra de lo que pueda suponerse-. En el caso de Iberia son todas eléctricas, con lo que ello representa en el cuidado del medio ambiente. Las siglas EPA dan nombre al 'parking' para los vehículos que se reserva en las propias pistas con el objetivo de que no entorpezca la maniobrabilidad del avión o el resto de servicios en tierra que tienen que ofrecerse durante su estancia.

F De Fuel o de 'Finger'. El repostaje se realiza en el propio estacionamiento del avión y uno de los servicios añadidos que se ofrecen en el 'handling' en tierra es la posibilidad de embarcar a través de finger -por pasillo, sin pisar la pista-.

G De 'Groundhandling' y Grupo eléctrico. La primera denomina en inglés los de servicios de tierra. La segunda es esencial para recargar todos los sistemas eléctricos del avión antes de despegar.

Aunque todas las empresas de *handling* podrán ofertar por los aeropuertos licitados en esta segunda fase, se prevé que los grandes gigantes del sector -la media docena de empresas enumerada al principio- serán los que más posibilidades tienen de adjudicarse los servicios en los cinco mayores aeropuertos de la red, los que necesitan hasta tres agentes para poder cubrir la demanda de las aerolíneas.

Según datos de la consultora DBK, el negocio del *handling* en rampa mueve en España hasta 540 millones de euros. Si se suma cualquier tipo de servicio de asistencia en tierra a terceros, el negocio se dispara en la red nacional hasta los 830 millones de euros. Sólo el pasado ejercicio, se atendieron en los aeropuertos españoles más de un millón y medio de operaciones de estas características, lo que dio empleo a 18.000 personas. Entre las dos fases del concurso, se licitarán un total de 48 licencias de *handling* de rampa en 41 aeropuertos.

Iberia, primer operador

En la actualidad, el primer operador de este servicio fundamental para las aerolíneas en España es Iberia. Según datos de la aerolínea presidida por Luis Gallego, el pasado ejercicio asistió 310.000 aviones y más de 70 millones de pasajeros. Cuenta con una plantilla de 7.000 empleados y con una flota de más de 8.000 vehículos. Bajo su filial Iberia Airport Services se engloba un negocio en el que presume de tener más de 85 años de experiencia, ya que lo oferta desde el nacimiento de la propia aerolínea.

Aena obliga a subrogar a la plantilla a los ganadores del concurso

■ Una de las condiciones más llamativas que ha impuesto Aena en el concurso de los servicios en tierra aeroportuarios es que los ganadores de las diferentes licitaciones están obligados a subrogar la plantilla. Esta condición ha despertado cierto grado de polémica en los candidatos, ya que algunos de ellos consideran que las condiciones de esta plantilla no son de mercado y que es un esfuerzo demasiado grande, puesto que hay que sumarlo también a otras peticiones del gestor aeroportuario como la renovación de la flota de vehículos. En apenas cinco días se conocerán los candidatos a ofrecer este servicio en los 19 aeropuertos más grandes de la red. Los ganadores finales de las dos fases se darán a conocer en la primavera de 2015.

Después de Iberia, se encontraría el servicio de asistencia en tierra que ofrece Globalia a través de su filial de Groundforce, que presta asistencia en aeropuertos tan estratégicos como El Prat, Bilbao, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur y Las Palmas de Gran Canaria.

El tercer puesto en discordia se lo disputan dos gigantes del negocio internacional: Swissport y Menzies. Mientras que la primera -que es líder mundial- cuenta con licencia de rampa en nueve aeropuertos -entre ellos Madrid y Barcelona-, el segundo proveedor en todo el mundo de esta actividad quiere aprovechar el proceso para situarse entre los tres primeros operadores del país, arrebatándole esa posición a Swissport, que ahora mismo controla aproximadamente un 15 por ciento del negocio en España.

En una entrevista con *elEconomista* publicada a comienzos de año, el grupo irlandés apostaba fuerte y se presentaba como el gran rival de Iberia en el proceso. El presidente de Menzies Aviation, Craig Smyth, explicaba en enero que su intención -además de presentarse a los aeropuertos de toda la red- era prestar especial atención a los cinco grandes: Madrid, Barcelona, Palma, Málaga y Alicante. En España ya operan en Alicante, Murcia, Almería y Jerez. Además, es la responsable del servicio en tierra de la terminal de aviación privada en Barcelona El Prat.

Tampoco hay que olvidar en esta media docena de grandes candidatos a las filiales de *handling* de dos grandes grupos constructores españoles. Clece (de ACS) y Acciona también quieren aprovechar este proceso para ganar protagonismo en uno de los negocios con más potencial del sector aéreo.

H De 'Hub' de control: desde este centro Iberia administra los recursos humanos (3.000 personas) y técnicos para lograr eficiencia y puntualidad.

I De Isos. Iberia cuenta con un sistema Integrado de Calidad y Medio Ambiente, según las normas ISO 9.001 y 14.001, para servicios aeroportuarios.

J De Jardinera. Es el autobús que lleva de la terminal al propio avión.

K De puertas K. Son los 'parking' de aviones de Iberia en el aeropuerto de Barajas, que van del 300 al 342.

L De Limpieza.

M De Maletas. Todos los días, Iberia gestiona miles en España.

N De 'Narrow Body'. Es así como se denominan los aviones de fuselaje estrecho: A319, A320, A321.

O De Operaciones. Iberia atiende diariamente en todos los aeropuertos 1.000 al día -de la propia aerolínea y otras compañías a las que le hace el 'handling'.

P De 'Push Back'. Es el pequeño camión que dirige las maniobras del avión desde el 'parking' hasta rodadura.

Q De Quebec. Alfabeto aéreo.

R De Rampa. Es el 'handling' que

se ofrece a pie de avión, no el que se suministra en plataforma.

S De Sate. Es un sistema automatizado de tratamiento de equipajes que circula por debajo de las terminales T-4 y T-4 S de Barajas.

T De Tiempo de conexión. Dato fundamental para poder realizar el 'handling' con un margen suficiente.

U De ULD. Son los contenedores

de carga que van en las bodegas.

V De Vaciado de aguas residuales.

W De Wide Body. Son los aviones de doble pasillo con los que cuenta Iberia: 'A340', 'A330' y, en el futuro, 'A350'.

X De 'X Ray'. Sistema utilizado para inspeccionar los equipajes.

Z De Hora Zulu. Sirve de referencia en la aviación comercial.

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



Operativa del Paso del Estrecho en el Puerto de Algeciras. EFE

LA AFLUENCIA DE PASAJEROS EN **EL ESTRECHO SE DISPARA**

La 'Operación Paso del Estrecho', como se conoce el tráfico de pasajeros y vehículos que todos los años cruzan desde el sur de España al norte de África, crece a un ritmo de casi dos dígitos

FELIPE ALONSO

Cada año y durante la temporada que va desde el 15 de junio hasta el 15 de septiembre, varios millones de personas atraviesan el sur de Europa para llegar hasta África y reunirse allí con sus familiares. Para llevar a cabo este itinerario se han utilizado diferentes medios de transporte, aunque el más importante, históricamente hablando, ha sido siempre el automóvil particular. La llegada de viajeros magrebíes que cruzan, incluso, hasta tres países sin apenas descanso, con destino a los puertos españoles desde los que pasar el Estrecho de Gibraltar, dio origen en el año 1987 a una operación

Curiosidades de la OPE 2014

■ Algeciras

El puerto concentra el 54 por ciento del volumen de pasajeros que cruzaron el Estrecho en esta edición de la OPE.

■ Tarifa

El puerto de Tarifa ha aumentado su afluencia en esta edición de la OPE, con 421.000 pasajeros, lo que supone un 16,8 por ciento del total.

■ Crecen las rotaciones

Las rotaciones de las navieras han sido más numerosas en esta edición, con una especial distinción en la ruta entre los puertos de Tarifa y Tánger, que se ha consolidado como la tercera línea más transitada del Estrecho.

■ Billetes combinados

Las navieras han promocionado en esta edición los billetes combinados de 'ferry' y autobús para aquellos viajeros que se han desplazado por carretera a través de ese tipo de transporte colectivo.

■ El barco y el avión

El barco ha sido el medio de transporte más empleado en el Paso del Estrecho, con un crecimiento de más de un 8,5 por ciento, mientras que la competencia del avión, cada vez más en alza, se ha incrementado en un 7,6 por ciento.

■ Billetes

Las navieras piden que para el año que viene se promocióne más la compra anticipada de los billetes con fecha y hora de embarque, para reducir las esperas en los puertos.

Operación Paso del Estrecho

En 2014

PARTE CORRESPONDIENTE AL DÍA 15/08/2014	PARTE DIARIO GENERAL - OPERACIÓN SALIDA		
	ROTACIONES	PASAJEROS	VEHÍCULOS
Algeciras/Ceuta	22	4.910	1.073
Algeciras/Tánger	28	6.037	2.108
Alicante/Argel	0	0	0
Alicante/Orán	1	750	188
Almería/Ghazaouet	1	352	87
Almería/Melilla	1	926	216
Almería/Nador	3	732	175
Almería/Orán	0	0	0
Málaga/Melilla	1	347	45
Motril/Alhucemas	1	428	109
Motril/Melilla	1	905	220
Motril/Nador	0	0	0
Tarifa/Tánger	18	4.593	854
Total general día*	77	19.980	5.075
Acumulado en Algeciras	3.057	699.810	190.143
Acumulado en Alicante	36	36.582	9.913
Acumulado en Almería	245	163.919	34.879
Acumulado en Málaga	62	25.254	3.535
Acumulado en Motril	141	121.009	28.374
Acumulado en Tarifa	831	186.045	31.569
Total acumulado	4.372	1.232.619	298.413

PARTE CORRESPONDIENTE AL DÍA 15/9/14	PARTE DIARIO GENERAL - OPERACIÓN RETORNO		
	ROTACIONES	PASAJEROS	VEHÍCULOS
Alhucemas/Motril	1	122	35
Argel/Alicante	0	0	0
Ceuta/Algeciras	20	2.499	537
Ghazaouet/Almería	0	0	0
Melilla/Almería	1	484	89
Melilla/Málaga	2	606	78
Melilla/Motril	1	596	144
Nador/Almería	1	857	147
Nador/Motril	0	0	0
Orán/Alicante	0	0	0
Orán/Almería	0	0	0
Tánger/Algeciras	24	2.591	833
Tánger/Tarifa	11	2.179	380
Total general del día**	61	9.934	2.243
Acumulado en Alhucemas	27	17.357	3.880
Acumulado en Argel	3	3.387	682
Acumulado en Ceuta	1.300	283.357	60.383
Acumulado en Ghazaouet	26	15.987	3.658
Acumulado en Melilla	207	138.958	28.428
Acumulado en Nador	218	112.975	21.800
Acumulado en Orán	66	54.721	12.978
Acumulado en Tánger	2.750	689.403	164.654
Total acumulado	4.597	1.316.145	296.463

Fuente: Dirección General de Protección Civil y Emergencias. (*) 15/08/2014. (**) 15/09/2014..

elEconomista

coordinada por la Dirección General de la Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior, la Dirección General de Tráfico, Cruz Roja y Marina Mercante, que se conoce como la *Operación Paso del Estrecho* (OPE).

Esta cita ha obligado a disponer cada año de los elementos precisos para agilizar el cruce del océano y evitar aglomeraciones en los puertos españoles, sobre todo en el de Algeciras, que es el que suele concitar un mayor tránsito de viajeros. No obstante, a lo largo de los últimos años, han ido sumándose otros puertos que cada vez van alcanzando más notoriedad,

como son Tarifa, Almería, Motril, Málaga, e incluso Alicante.

Esta aparición de los nuevos puntos desde donde se puede coger un barco, ha hecho que las navieras que cubren estas rutas refuercen su presencia. Y aunque es cierto que durante el período 2009-2012, los resultados la actividad no ha sido muy positiva, dado que descendió el número de viajeros y de automóviles que se transportaron, desde el año pasado se registran cifras de importantes aumentos. Sin ir más lejos en 2012 había un descenso de un 1,54 por ciento tanto en personas como en vehículos, y en 2013 el aumento fue de dos dígitos, espectacular, ya que se superaron los 2,33 millones de pasajeros, un 14,77 por ciento más, y los vehículos transportados, 580.497, un 12,33 por ciento superior a 2012.

Pues si bien estas cifras ofrecidas por las navieras -Armas, Acciona, Intershipping, Balearia y FSR- y Protección Civil, mostraron en 2013 un alto porcentaje de crecimiento, los datos publicados recientemente con respecto a la OPE de 2014, vuelven a señalar un más que interesante aumento del número de viajeros y de vehículos transportados. El conjunto de los seis puertos de salida y retorno, han registrado un tráfico de más de 2,5 millones

de viajeros, lo que representa un crecimiento del 9,2 por ciento; así como más de 595.000 vehículos, un 2,5 por ciento superior a la operación del 2013, con el hecho curioso de que en esta ocasión, al igual que en 2013, la OPE ha coincidido con el Ramadán. El operativo contempla dos situaciones, la *fase de salida* y la *fase de retorno*. En la primera se ha registrado 1.232.619 pasajeros en el conjunto de los seis puertos, es decir un 8,5 por ciento más que los 1.136.519 del año anterior, y 298.413 vehículos, un 0,1 por ciento más que los 297.812 del 2013.

En esta fase, Algeciras ha movido 699.810 viajeros (+5,5 por ciento); Tarifa, 186.045 usuarios (+29,5 por ciento) y Almería, 163.919 (-6,2 por ciento). En lo que respecta al número de vehículos, con un crecimiento del 0,2 por ciento, se situó en 298.413, con una caída de un 2,9 por ciento en Algeciras y del 44,8 por ciento en Málaga; pero con fuertes aumentos en Tarifa, 28,9 por ciento y en Motril, 28,6 por ciento. En lo que respecta a la fase de retorno, el índice de crecimiento llegó al 9,9 por ciento, con 1.316.145, pasajeros frente a los 1.197.067 del 2013. En este caso destaca la salida de viajeros desde el puerto de Tánger, con 689.403 pasajeros (+10,6 por ciento); Ceuta, con 283.357 (+15,2 por ciento) y Melilla, con 138.958 (-0,4 por ciento).



En cuanto al número de vehículos que se transportaron en el retorno desde el continente africano a España, hubo un aumento de un 4,9 por ciento, con 296.463 unidades. Destaca, en este aspecto, el puerto de Tánger, con 164.654 unidades (+0,5 por ciento) y Ceuta, con 60.383 (+15,2 por ciento). Este año, y aunque la OPE se cerró como tal el 15 de septiembre, los servicios de seguridad y las rotaciones reforzadas de las navieras en el paso del Estrecho han continuado hasta el 10 de octubre. En el año 2014 ha quedado claro que pese a seguir siendo Algeciras el puerto que más tráfico de viajeros que cruzan entre ambos continentes, las instalaciones de Tarifa están logrando un importante crecimiento año tras año, que en esta edición ha crecido por encima del 16,8 por ciento al sumarse los viajeros que han empleado este puerto en la operación salida y retorno. De cara al año que viene, las navieras piensan reforzar aún más sus rotaciones, ya que el tráfico aéreo ha crecido menos de lo esperado en favor del marítimo, y han elevado al Ministerio del Interior una petición para evitar las aglomeraciones en la zona de embarque, y es que se fomente la compra de *tickets* anticipada, dado que el 70 por ciento de los viajeros llegan a los puertos sin los boletos adquiridos, lo que dificulta la prontitud de los servicios, la planificación y la operativa.

“Estamos bastante satisfechos con la OPE de este año”

¿Qué valoración hace de la Operación de este año?

Bastante positiva. Casi todos los puertos han aumentado su afluencia, y si bien Algeciras sigue siendo el principal, ha habido otros puntos de salida que también

han crecido. Y además, en conjunto se ha superado un 9 por ciento más el número de pasajeros con respecto al año pasado.

¿Qué mejoras se han introducido?

Como cada año intentamos adaptarnos a las necesidades de nuestros viajeros con el ánimo de hacerles en FRS de su viaje un momento placentero y muy confortable ya que sabemos que vienen conduciendo muchos kilómetros con apenas paradas. Además como este año ha vuelto a ser época del Ramadán en plena OPE, se han tenido que modificar los horarios y hacer más flexible la operativa.

Hablaba antes del crecimiento de algunos puertos...

Sí. En particular me quiero referir a Tarifa, que lleva ya varios años creciendo y cobrando el protagonismo que se merece. En 2014, el 16,5 por ciento de la totalidad de los pasajeros de la OPE lo han elegido como puerto de referencia. Tarifa es una ciudad de oportunidades, y su puerto, factor indispensable para ello.

¿Puede llegar a hacer competencia Tarifa a Algeciras?

Algeciras todavía lleva bastante ventaja y precisamente por ser un puerto veterano, muchas personas lo eligen por tradición. Pero Tarifa tiene capacidad para posicionarse, como ya es, como uno de los puertos más importantes de España en tráfico de pasajeros. Ahora bien, veo difícil



Christian Funck

Codirector general de FRS Iberia

que supere a Algeciras, tanto por tradición, infraestructuras y rotaciones totales.

¿Cómo se prepara la OPE 2015?

Observando los datos de los últimos años y atendiendo al continuo crecimiento del volumen de pasajeros, las previsiones del próximo año son bastante positivas. El barco es el medio idóneo para el cruce del Estrecho, aunque tenga que competir con el transporte aéreo, usado, sobre todo por la gente más joven. En el caso de nuestra naviera, estamos preparados para ofrecer un servicio cada vez más especializado y perfeccionado para minimizar, junto al trabajo de las autoridades, el tiempo de cruce del Estrecho durante ese período, caracterizado por su alta afluencia.



Ferrovial compra tres aeropuertos británicos

La compañía Ferrovial ha adquirido, junto al fondo Macquarie European, tres aeropuertos británicos por un importe de 1.300 millones de euros. Las instalaciones son Aberdeen, Glasgow y el aeropuerto de Southampton. Se prevé que la operación finalice no más tarde del próximo mes de enero. El aeropuerto de Aberdeen registró en el año 2013 más de 3,4 millones de pasajeros; Glasgow, un total de 7,3 millones; y el de Southampton, 1,7 millones de usuarios.



Combustibles alternativos y la Unión Europea

La UE ha aprobado que en los próximos años todos los Estados miembros deben proporcionar una serie de infraestructuras mínimas para los combustibles de carácter alternativo, como son la electricidad, el gas natural y el hidrógeno, así como normas comunes del equipo necesario, así como proporcionar información clara al usuario. Todo tiene que tener el mismo diseño y la misma manera de uso; y eso incluye también que los enchufes para los vehículos eléctricos sean comunes.



Fernando Candela, presidente de Iberia Express

El consejero delegado de Iberia Express, Fernando Candela, ha sido nombrado presidente de la compañía, cargo en el que sustituye a José Bolorinos. El nuevo ejecutivo, que asume los dos cargos, llegó a Iberia Express en mayo de 2013 y cuenta con más de veinte años de experiencia en el sector de la aviación. Antes de su puesto en la filial de Iberia, ocupó el cargo de director de planificación y control de gestión en Air Nostrum, donde colaboró en el desarrollo de ésta.



Nace Confebus de la unión de Asintra y Fenebús

Las patronales del sector de transporte de viajeros por carretera, Fenebús y Asintra se han unido para crear Confebus, con el fin de presentar unificar los objetivos y reivindicaciones de estos servicios. Al frente de la nueva federación se encuentran con el cargo de copresidentes, los máximos representantes de Asintra, Rafael Barbadillo -en la imagen-, y de Fenebús, Juan Calvo. El transporte de viajeros por carretera facturó en el año 2013 unos 3.250 millones de euros.



La autonomía de los Puertos europeos

La Asociación de Puertos Europeos se ha mostrado satisfecha por el acuerdo alcanzado por todos los países de la Unión Europea para la liberalización parcial de los servicios portuarios. No obstante, desde esta asociación se ha recordado que aún queda por recorrer mucho camino para crear una política portuaria y se refiere al debilitamiento del principio de autonomía de gestión de los puertos a la hora de establecer sus propias tarifas, como uno de los principales retos.

TURQUÍA, EN EL PUNTO DE MIRA FERROVIARIO

La industria ferroviaria española no pierde de vista el Oriente, aunque esta vez es un Oriente más europeo, un país que se encuentra en medio de dos continentes, Europa y Asia, y que está dispuesto a modernizar sus trenes

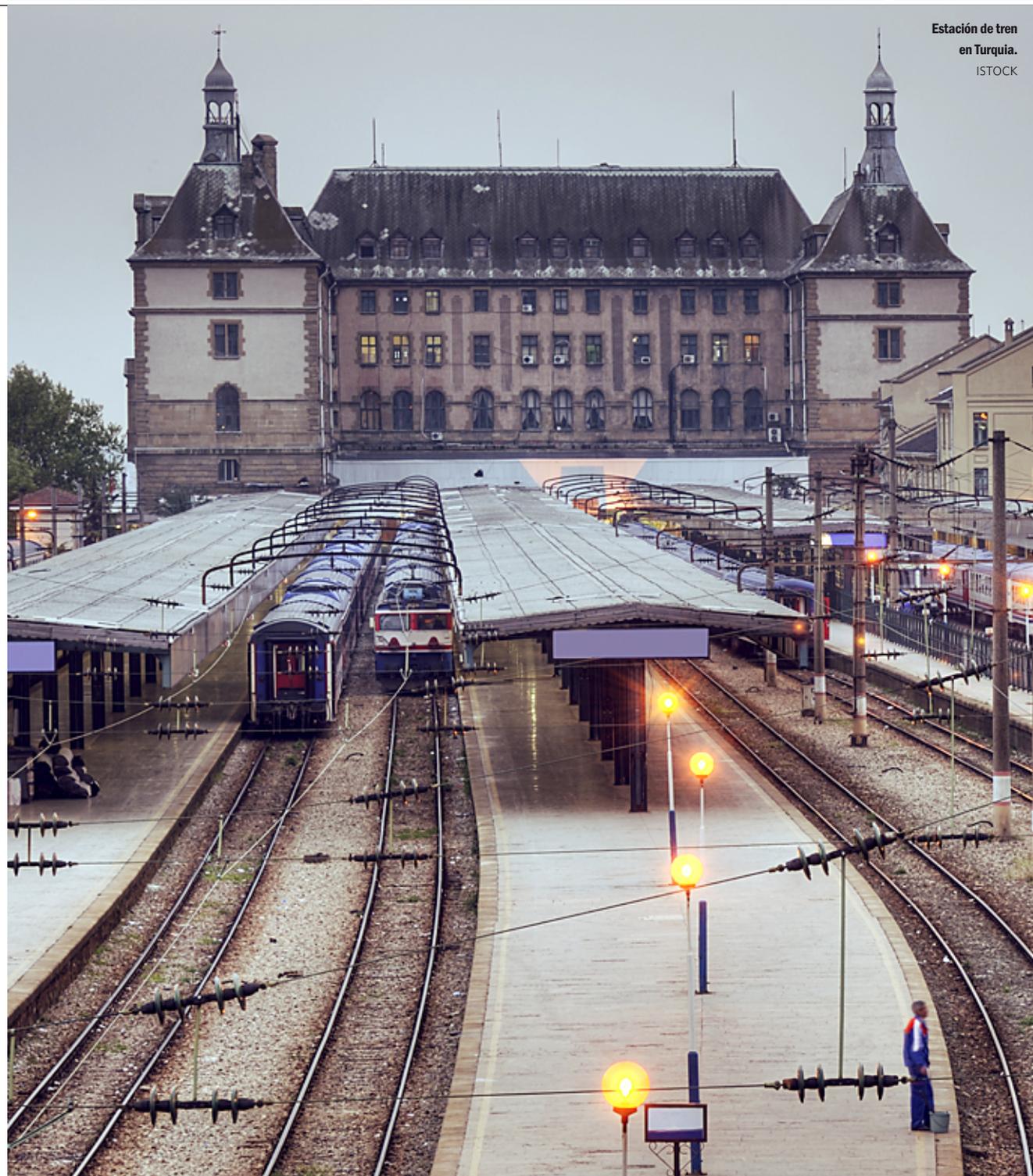
FELIPE ALONSO



Curiosamente, cuando las empresas españolas esperaban encontrar su El Dorado en los países del Golfo Pérsico, sobre todo tras el importante contrato de los cerca de 7.000 millones de euros del denominado *AVE a La Meca*, conocido como *el tren de los peregrinos*; o se especulaba con la licitación de una macro obra de infraestructura ferroviaria de más de 15.000 millones de euros en Brasil, -concurso que por cierto se ha paralizado sin que se sepa si en algún momento el nuevo Gobierno brasileño salido de las urnas lo vuelva a tomar en consideración-, aparece en el futuro de las empresas españolas la posibilidad de contar con un nuevo destino que, desde la Asociación Ferroviaria Española (Mafex), se considera prioritario a nivel comercial. Se trata de Turquía, de ese país que se encuentra a caballo entre dos continentes y cuya tradición del uso del ferrocarril es histórica. Baste con recordar donde finalizaba el famoso tren *Orient Express*.

Las autoridades turcas quieren impulsar la red actual de ferrocarril, que cuenta con unos 10.991 kilómetros y que además permite llegar a Rumania, Bulgaria, Serbia, Grecia... desde Estambul, o en la zona asiática alcanzar Irán, Siria o Irak, por ejemplo. En el mes de julio de este año se inauguró la primera línea de alta velocidad entre Estambul y Ankara, con un recorrido de 511 kilómetros, vía por la que transita a 250 kilómetros por hora de velocidad trenes del modelo *HT6* de CAF, y que ha supuesto una inversión de más de 3.000 millones de euros. Y están en proyecto nuevos enlaces con Esmirna y Erzincan. Pero el Gobierno turco ha marcado en su calendario la fecha del año 2023, cuando se cumple el centenario de la fundación de la República gracias a la labor de *padre de la patria*, Atatuk, para tener una red mejorada de ferrocarril, tanto a nivel de alta velocidad, como de vías convencionales.

En el primer caso se quiere tener enlazado el este con el oeste del país y, en el segundo, mejoradas todas las conexiones domésticas. Para ello, las autoridades del país otomano prevén una inversión superior a los 10.000 millones de euros. Se habla de superar los 1.500 kilómetros de vías de alta velocidad y mejorar, al menos, 4.000 de las líneas convencionales. Así como continuar y finalizar con las conexiones metropolitanas de las principales ciudades. Esta intención inversora turca, ha hecho que las empresas españolas del sector se planteen como objetivo el situarse en el mercado turco como socio estratégico del desarrollo de esas infraestructuras. Además de las ya mencionadas conexiones, destaca la figura, en fase de estudio, de la construcción de una línea de alta velocidad que discurriría entre Trabzon y Diyarbakir, que conectaría el Mar Negro con el sudeste del país, Siria e Irán.



Estación de tren
en Turquía.
ISTOCK

No obstante, hay que señalar que la presencia española en el ámbito ferroviario de Turquía se refleja en los diferentes grandes proyectos que se han venido realizando en la última década. Por ejemplo, se puede mencionar que la tecnología española ha sido seleccionada para la primera línea de alta velocidad del país; también para los cercanías de Izmir; el tren ligero de Bursa, o la electrificación de vías como la unión entre Irmak y Zonguidak, entre otros. Empresas españolas como Amurrio Ferrocarril y equipos, Assigna Infraestructuras, CAF, CAF Signalling, Infoglobal, Getinsa, Indra, Manusa, Thales España, Tyspa, Siemens Rail Automation y la de ingeniería ITK son algunas de las que están presentes en Turquía, tanto con implantación industrial, como con adjudicación de contratos.

Pero como el sector mantiene la idea de que el negocio se encuentra más allá de España, por los recortes que hay en los presupuestos de Fomento, pese a que para 2015 se destinen 5.199 millones de euros, un 13,7 por ciento más que en el ejercicio anterior, una delegación comercial de Mafex se ha trasladado al país islámico con el fin de reforzar la presencia de las sociedades españolas en él. Desde la asociación se apunta que se quieren reforzar los contactos con los representantes del Gobierno y con los altos cargos de los Ferrocarriles de Turquía (TCDD), así como con la

10.000 millones de euros tiene previsto invertir el Gobierno turco en ferrocarril hasta el año 2023

municipalidad de Estambul. Las inversiones previstas abren nuevas opciones de negocio para la industria española y la delegación de Mafex quiere allanar el camino y posicionar a las empresas españolas, ya conocidas por cierto en el desarrollo, tanto de infraestructuras ferroviarias, como en señalización y material rodante, ante los concursos que en los próximos meses van a convocar las autoridades turcas. Eso sí, aunque a corto plazo las licitaciones turcas parecen más próximas, el sector español no olvida los proyectos que pueden producirse en otros dos continentes.

Por una parte África, donde uno de los países más potentes, Sudáfrica, ha anunciado su intención de llevar a cabo un programa de renovación de sus líneas de ferrocarril hasta 2030, con la adquisición de material rodante por más de 40.000 millones de euros, así como notables obras de señalización e infraestructura. Y por otra, América, pero no esta vez Latinoamérica, sino el norte. A través de la feria estadounidense dedicada al transporte público *Apta Expo*, se ha conocido que hay posibles proyectos en los que colaborar en Estados Unidos. Y que se unirían a los más de 22 en los que ya se ha estado presente, como por ejemplo, en las redes de metro y tranvía de Nueva York, Washington, Boston, Chicago, Pittsburgh, Sacramento, Houston, Miami, San Francisco, o las cercanías de Pensilvania y Long Island.

Unir por AVE, este y oeste de Turquía, reto para 2023

El Gobierno turco quiere que el país esté unido de este a oeste por la alta velocidad ferroviaria para el año 2023, cuando se cumple el centenario de la fundación de la República por parte del líder Atatuk.

■ La primera línea ya funciona

La primera línea de alta velocidad ya funciona entre Estambul y Ankara. Son 511 kilómetros de recorrido que cubren trenes a 250 kilómetros por hora de velocidad máxima comercial, en tres horas y treinta minutos.

■ Un corredor importante

Es el que está en estudio y que uniría por ferrocarril de alta velocidad el tramo entre



El AVE en EEUU se comenzó a planear con el Plan Obama. ISTOCK

Trabzon y Diyarbakir, y conectaría el Mar Negro con el sudeste del Turquía y las naciones Siria e Irán.

■ 10.991 kilómetros

de vías ferroviarias tiene Turquía. Un país

que se encuentra a caballo entre dos continentes, Europa y Asia, con cerca de 75 millones de habitantes y una superficie de 783.562 kilómetros cuadrados.

■ Presencia española

Desde hace diez años las empresas del sector ferroviario han participado en los diferentes concursos que el Gobierno turco y las municipalidades de las más importantes ciudades han llevado a cabo. Por ejemplo, destaca la presencia de CAF, de Indra, Thales España, Siemens Rail Automation, ITK Ingeniería, Manusa, CAF Signalling, Amurrio Ferrocarril y Equipos, Assigna Infraestructuras, Getinsa, Tyspa, e Infoglobal.



Más plazas 'business' en Saudia Airlines

La compañía aérea saudí, Saudia Airlines, aumentará un 20 por ciento las plazas que ofrece en *business* y primera en sus vuelos desde España. Transporta cada año entre Arabia Saudí y España, a más de 13.500 pasajeros, de los que más del 15,5 por ciento van en *business* o primera clase. La mayor demanda de pasajeros de negocios que quieren volar en esas clases, al aumentar las relaciones comerciales entre los países ha hecho que se aumenten las plazas.



Se podrá volver a subir líquidos a los aviones

Cobalt Light Systems ha recibido la aprobación para implantar un escáner de botellas *insight 100* que permitirá a los pasajeros de aviones volver a transportar líquidos de más de 100 ml. La compañía británica ha desarrollado este escáner para detectar explosivos y con su aplicación para la comprobación de líquidos, que puede llevar a cabo en cinco segundos, logra que ya no sea engorroso el ver qué líquidos se pueden llevar en los aviones, y qué tamaños sí y cuáles no.



Airbus prevé que se necesitarán 1.350 aviones en 20 años

El fabricante europeo de aviones Airbus prevé que se van a necesitar 1.350 aparatos en los próximos 20 años para cubrir las flotas que operen en España. El valor de este aumento de flota puede llegar hasta los 250.000 millones de dólares unos 200 millones de euros a precio de catálogo. La necesidad de aviones viene dada por la previsión de que el tráfico aéreo se va a duplicar para 2033. En todo el mundo se demandarán 31.400 nuevos aparatos.



Los pilotos eligen a sus representantes en las aerolíneas

Los pilotos han elegido a sus representantes en las diferentes aerolíneas, con una amplia participación de votantes. En Iberia ha sido designado Luis Tapia; en la compañía Vueling, ha sido José María Font; para Air Nostrum, Pedro Salazar; en Inaer Helicópteros, Ignacio Martín Regueiro; en Swiftair Daniel López; mientras que el colectivo de pilotos ya jubilados tendrá como su representante a Antonio de Ulibarri. Los elegidos deben representar a los pilotos en los próximos cuatro años.



Air Europa factura 1.800 millones en su ejercicio actual

Air Europa, la aerolínea que forma parte de Globalia, cerró el ejercicio del 2014 con unos ingresos de 1.800 millones de euros, lo que supone un incremento del 15 por ciento con respecto al año anterior. De cara al próximo ejercicio, la oferta prevista por la línea aérea crecerá un 8 por ciento. Así mismo, se contabilizaron un total de 9,6 millones de usuarios, un 10 por ciento más. El Grupo Globalia facturó 3.800 millones –un 6 por ciento más– con un *ebitda* de 165 millones.



Clemente González Soler

Presidente del Grupo Alibérico

Lo que busca la industria del transporte con la nueva generación de materiales es reducir el peso de los vehículos y las naves e incrementar la eficiencia para aumentar la capacidad de carga sin consumir más combustible

Una nueva generación en los materiales para el transporte

Las transformaciones que experimentamos las personas en nuestros usos y costumbres suelen ser por lo general una respuesta inducida por otros cambios más profundos que ocurren a cada momento a nuestro alrededor. Y en el origen de esa cadena de cambios encontramos siempre un impulso del conocimiento que germina en avances de tipo científico y tecnológico. Esta secuencia de efectos la hallamos también en el mundo de los materiales que se emplean en la fabricación de medios de transporte, y especialmente en el segmento de la industria automovilística y aeronáutica, protagonistas probablemente en los últimos 100 años de la carrera de innovación más fructífera nunca conocida y que se retroalimenta de su propio éxito. Sin embargo, lo que estamos viendo en estos albores del siglo, es que esos nuevos materiales están arraigando en los procesos de fabricación de otros medios de transporte más pesados, como los que representan la industria ferroviaria o naval, cuyos avances se habían limitado hasta ahora principalmente al campo de la propulsión.

Básicamente, lo que busca la industria del transporte con la

nueva generación de materiales es reducir el peso de los vehículos y las naves e incrementar la eficiencia de los mismos, de tal manera que puedan ver aumentada su capacidad de carga sin que ello conlleve necesariamente un incremento extraordinario en el consumo de combustible. Adicionalmente, la industria del transporte ha puesto su objetivo en la consecución de unos materiales más duraderos, que permitan una reducción del mantenimiento preventivo por parte de sus operadores -lo que es sinónimo de seguridad y reducción de costes de explotación-, y aporten además un plus de confort a los usuarios, ya sea en forma de unos acabados interiores más atractivos o unas texturas y colores más agradables.

Pues bien, en esta gran revolución que se está perpetrando actualmente en la generación de materiales, y que influye decisivamente en la aparición de nuevos sistemas de construcción y soluciones técnicas en la industria naval y del ferrocarril, el llamado *honeycomb* o *nido de abeja*, como Alunid, está empezando a jugar un papel decisivo. De hecho, se trata de un material que ya se venía empleando en la industria aeronáutica, pero que en los últimos tres o cuatro

años ha empezado a irrumpir con fuerza en el transporte pesado. Ejemplos de esta generación de materiales son los paneles Larcocore, cuya creciente utilización se explica por sus excepcionales características de ligereza, resistencia y larga duración, lo que equivale inequívocamente a unos menores costes de producción y explotación.

Si por un lado es el núcleo de *nido de abeja* el que dota a estos materiales de sus excepcionales condiciones de resistencia, su producción en continuo presenta la triple ventaja de proporcionar unos precios más competitivos de cara al mercado, una calidad uniforme y la posibilidad de fabricación en grandes dimensiones. Requisitos todos ellos en los que está presente la necesidad de estandarización y normalización que impera tanto en los procesos de fabricación como en la selección de los componentes técnicos. De esta manera, cada día asistimos a su creciente utilización en buques y trenes y dentro de un amplio catálogo de aplicaciones que va desde suelos y techos hasta mamparas divisorias y puertas.

Precisamente, en la última reunión en Madrid del Rail Group, la plataforma que reúne a los fabricantes de trenes y componentes ferroviarios más importantes del mundo, la compañía 3M presentó un prototipo de vagón construido con paneles Larcocore de Alucoil. Fue todo un ejemplo de la nueva tendencia que empieza a imponerse en esta industria con el empleo de materiales avanzados, y que fabricantes tan importantes como Talgo o CAF, por citar sólo dos compañías señeras españolas, han comenzado a adoptar en sus nuevos

modelos. Pero también en la industria naval, los casos se van multiplicando. De hecho, en los dos buques para cruceros más grandes del mundo, actualmente en proceso de construcción en astilleros franceses y alemanes, con más de 360 metros de eslora cada uno, se ha elegido este material para la construcción de sus interiores.

En consecuencia, una nueva y revolucionaria generación de materiales, tecnológicamente muy avanzados, ha hecho su irrupción en la industria del transporte y está en disposición de acreditar numerosas ventajas tanto para empresas operadoras como para usuarios. Las primeras se verán directamente beneficiadas por un incremento de su eficiencia, lo que se traducirá en ahorros de todo tipo, desde el punto de vista de la explotación y el mantenimiento, sin renunciar ni un ápice a la calidad y la seguridad en el transporte. Y los segundos podrán disfrutar de ambientes más atractivos y confortables, lo que sin duda también redundará en experiencias de usuario mucho más gratificantes.

Por último, vale la pena subrayar que en esta carrera por la innovación en el transporte, España, sobre todo en lo que es el sector ferroviario, está hoy muy bien posicionada. No sólo contamos con algunos de los fabricantes más importantes del mundo en este negocio, sino que además nuestro país alberga a algunas de las empresas proveedoras de materiales avanzados que son actualmente referentes mundiales en este campo. Sin duda, todo un ejemplo para una economía como la española, que mira hacia el exterior como fórmula de futuro para poder sobrevivir.

Clemente González Soler

Presidente del Grupo Alibérico

En esta carrera por la innovación en el transporte, España, sobre todo en el sector ferroviario, está hoy muy bien posicionada. Contamos con algunos de los fabricantes y de proveedores de material más importantes del mundo

Rafael BARBADILLO

Presidente de la Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros (Asintra)

FELIPE ALONSO

El transporte de pasajeros por carretera está sufriendo en los últimos tiempos una pérdida de viajeros, sobre todo en el medio y largo recorrido, en parte por la competencia desleal de otros medios de transporte, como es el caso del ferrocarril, y sobre todo, según Rafael Barbadillo, presidente de Asintra y copresidente de la nueva confederación Confibus, presentada a finales de octubre y formada por Asintra y Fenebús, de la alta velocidad con la política agresiva de tarifas que ha planteado Fomento desde febrero de 2013.

Se acaba de crear una nueva plataforma del sector con la unión de los dos grandes federaciones del transporte de viajeros por carretera, ¿con qué fin?

Sí, las dos principales organizaciones empresariales del transporte de viajeros, Fenebús y Asintra, hemos constituido una confederación en la cual nos integramos para defender el sector. Se trata de Confibus y nace con tres objetivos principales de trabajo de manera inicial, lo que no quiere decir que más tarde estos objetivos se vayan ampliando.

¿Cuáles son esos tres objetivos?

Por un lado mejorar la imagen del sector; en segundo lugar, buscar que se produzca una competencia intermodal equilibrada; y, como tercer objetivo, el



DIVO

“Confibus nace de la integración de **Fenebús y Asintra**”

“La federación busca **la mejora del sector**”

tener una representación en Bruselas; estar atentos a todo cuando viene de la Unión Europea, cuyas normas tienen cada vez una mayor incidencia en la gestión diaria de las empresas de transporte.

Habla de imagen...

Sí. Somos un sector que a pesar de hacer grandes inversiones para renovar las flotas y mejorar lo que ofrecen nuestros vehículos, no conseguimos que se traslade al usuario esa imagen real, porque hay una parte de la cadena de transporte, como son las estaciones, que no gozan de la mejor infraestructura en este momento. Es un tema que nos preocupa, porque pone en valor el sector. La verdad es que hay que reconocer que no existe una buena imagen y que no es una parte de nuestro sector que esté bien valorada por los

“Queremos una competencia intermodal equilibrada en el transporte de viajeros”

usuarios. Así aparece, no sólo en las encuestas que hacemos nosotros, sino en las que lleva a cabo el Ministerio de Fomento.

¿Cómo se puede mejorar?

Llevando a cabo trabajos de mejora y modernización de las mismas. Desde el sector se está en disposición de acometer inversiones para ello, pero pedimos que haya una colaboración público-privada para llevar adelante las obras necesarias, dado que muchas son de gestión de los ayuntamientos, otras de concesiones a empresas privadas...

Señalaba como segundo objetivo que haya una competencia intermodal más equilibrada

Sí, efectivamente, porque hemos comprobado que en los últimos años ha habido una deriva importante en los Presupuestos Generales del Estado al desarrollo de un modo de transporte, que es el ferrocarril, frente a las demás formas, sobre todo la alta velocidad, que se ha convertido en un competidor del autobús. Si ya de por sí había mucha competencia, hace dos años con la política de tarifas agresivas, desde febrero de 2013, esta ha aumentado. El ferrocarril hasta entonces era un modo de transporte dirigido a un sector de la población muy determinado y el autobús tenía su nicho de mercado, pese a la irrupción de la alta velocidad. Pero a partir de esa fecha, con los nuevos precios marcados por los trenes, sobre todo los AVE, el ferrocarril ha entrado de lleno en el nicho que tenía el autobús, lo que está provocando un cierto decalaje de viajeros desde la carretera hacia el tren, en especial en las líneas paralelas de la alta velocidad.

¿No se producirá ese decalaje que señala porque el autobús es un gran desconocido, cuando es el único medio de transporte que puede llegar a todas las poblaciones del país, lo que no puede hacer el ferrocarril?

Es cierto. El sector del autobús es un gran desconocido. Tenemos muy buena imagen y hay una buena opinión por parte de nuestros viajeros recurrentes, pero sin embargo no llegamos a aquellos viajeros que no utilizan de forma habitual el autobús. Por ello, hemos iniciado una campaña de imagen con la que vamos a demostrar eso, que podemos llegar a lugares donde no están otros medios de transporte, y que además somos cómodos, eficientes y seguros. Y con capacidad para dar respuestas a cualquier necesidad que tenga un viajero, con unos buenos servicios a bordo, con calidad y buenas prestaciones.



“Uno de los objetivos marcados es mejorar la imagen del sector entre los usuarios”

“Lo peor valorado no son nuestros vehículos, sino las infraestructuras de las estaciones”

“La mejora de las terminales debe hacerse con colaboración público-privada”

Esa situación enlaza con la siguiente cuestión, que no es otra que el descenso de viajeros que mes a mes va contabilizando el INE en su estadística de medios de transporte público.

Hay una cierta caída en las líneas de medio y largo recorrido, pero el urbano comienza a presentar signos de mejoría, lo mismo que el turístico, que se está beneficiando del buen momento que vive ese sector en España. Las razones son varias, y van desde la ya mencionada competencia con el tren, es decir, con la irrupción de la alta velocidad a precios absolutamente bajos; a un fenómeno que está apareciendo actualmente, y que hasta ahora no era habitual. Me refiero al consenso corporativo, a los viajes que se hacían en común y de acuerdo, pero no de una forma masiva. Varias personas se ponían de acuerdo para ir de un punto a otro en el mismo vehículo. Pero en este momento, con la presencia de las redes sociales, este fenómeno está proliferando y lo que provoca es que tenga un efecto más nocivo sobre el autobús, que sobre otros medios de transporte.

Uno de los principales problemas con los que se está enfrentando en la actualidad el transporte por carretera, tanto de mercancías como de pasajeros, es el denominado ‘impuesto del céntimo sanitario’.

El Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea ha dictado sentencia contra el Gobierno español por la aplicación de esa tasa que venía gravando el combustible desde el año 2002 por considerarla contraria a la normativa comunitaria. La sentencia es muy clara y obliga a la devolución de la cantidad cobrada. Por ello, se debe devolver todo el importe íntegro, sin que haya ningún tipo de recorte, como está intentando hacer el Gobierno. (El Ministerio de Hacienda fija la cantidad a devolver en 2.000 millones de euros, mientras que los transportistas hablan de un monto superior a los 4.300 millones de euros, desde las patronales de transporte de mercancías se ha anunciado la convocatoria de paros si no se soluciona la situación).

Se está a la espera de que salga el nuevo Reglamento que modifique la Ley de seguridad vial.

Es un tema muy importante para nosotros. En el Reglamento se van a incluir todos los cambios destinados a mejorar la seguridad vial. Y precisamente es uno de nuestros atractivos. Somos el modo de transporte más seguro del país. El año pasado presentamos un 0,2 por ciento de víctimas mortales del total de las registradas en las carreteras españolas, a pesar de que compartimos las infraestructuras con otros tipos de transportes.



DIVO

“La bajada de tarifas del AVE ha **perjudicado al autobús**”

“Se debe devolver todo lo cobrado del **céntimo sanitario**”

“En las nuevas licitaciones se está **favoreciendo el precio**”

Pero, desde Asintra se ha criticado algunas de las variaciones que presenta ese Reglamento, sobre todo en materia de velocidad.

Sí, porque lo que se pretende es modificar y reducir las velocidades de los autobuses que no están dotados con cinturones de seguridad, cuando eso no supone que se puedan producir más o menos accidentes. No creemos que esté justificada la medida, porque va a provocar que vehículos de gran tamaño viajen a menos velocidad y con ello se va a producir un número de adelantamientos superior al actual, sobre todo en las carreteras secundarias, y eso supone un mayor riesgo de accidentes.

¿Parece que los más afectados son los servicios de transporte escolar?

Sí, porque tienen unos horarios estrictos de funcionamiento, y van a tener que llevar a cabo el mismo número de servicios, lo que supone el empleo de un mayor número de autobuses, con aumento de costes.

Había también una reivindicación sobre los controles de alcoholemia y los puntos del carné.

Otro tema muy importante para el sector, pero que la Dirección General de Tráfico (DGT) no ha querido aceptar e incluir en el Reglamento, es permitir a las empresas llevar a cabo en su ámbito, respetando siempre al conductor, los controles oportunos de alcoholemia y drogadicción. Así como conocer la situación de los puntos que tienen los conductores, porque pueden haber perdido alguno en su vida privada y, o, presentarse al trabajo con cero puntos en su permiso de conducir, y si ocurre algo la responsable siempre es la empresa. Pero estas reivindicaciones del sector no han sido escuchadas, pese a nuestra insistencia y las consideramos uno de los mejores aliados en materia de seguridad vial.

¿Cómo está en este momento el asunto de las licitaciones?

Estamos asistiendo a un proceso de renovación de las concesiones que otorga el Ministerio de Fomento, y la verdad es que los pliegos que ha puesto el Ministerio sobre la mesa da una excesiva valoración al precio, lo cual no nos parece bien. Hay otros atributos que se deberían considerar, como puede ser la calidad del servicio, las mejoras que se han introducido en materia de seguridad, la fiabilidad de los servicios -su índice de puntualidad-, el respeto con el medio ambiente... Pero no sólo es el precio, porque no sólo es el propio Fomento quien está desarrollando estos pliegos, sino que algunas comunidades autónomas están esperando para hacer lo mismo.



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



ESPAÑA LOGRA 'APAGAR' EL IMPACTO DE LOS INCENDIOS

La campaña contra incendios forestales 2014 se ha cerrado a finales de octubre con un balance mucho mejor de lo esperado, dado que la superficie calcinada ha disminuido un 22 por ciento con respecto a las cifras del año 2013, situándose en cifras por debajo de 2010

FELIPE ALONSO



El operativo desplegado por las comunidades autónomas y el Ministerio de Agricultura (Magrama), con la colaboración de los medios aéreos que año tras año ponen a su disposición las diferentes empresas de helicópteros y de aviones en la lucha contra los incendios forestales, ha logrado que este año, que en un principio se temía fuese complicado, se haya cerrado con unas cifras muchos menores a las del año anterior. La falta de lluvias en algunas zonas del país, así como las altas temperaturas alcanzadas durante el invierno, hacían tener lo peor, y sin embargo, tal y como apunta el secretario general de Aeca&Helicópteros, Dámaso Castejón, "ha sido todo lo contrario". Se creía que se podía dar un caso, si no similar al de 2012, año en el que se superaron todos los registros de los últimos cinco años, con una superficie forestal quemada de 226.125 hectáreas, sí parecido a otros años en los que se sobrepasó las 100.000 hectáreas destruidas por el fuego.

Pues "nuestra sorpresa ha sido grata al comprobar que de año terrorífico, como parecía anunciar la precampaña, se ha pasado a uno de los mejores ejercicios de los últimos diez". La campaña contra incendios comienza el uno de junio en todo el país, sin embargo antes de esa fecha se está en lo que se considera por los especialistas "precampaña". Se apuntaba esa posible mala situación a que en los cuatro primeros meses del año la superficie afectada por los incendios había doblado la cifra con respecto al año anterior, con un total de 15.384 hectáreas arrasadas, y 1.187 siniestros, seiscientos más que en el año 2013. El balance definitivo al cierre de la operación, según las cifras que han facilitado tanto Aeca&Helicópteros, como el Magrama, es de un total de 42.777 hectáreas de superficie forestal quemada, un 22 por ciento menor que las 58.985 de año 2013, y mucho más lejos de las 226.125 de 2012, o de las 120.094 del 2009. En cuanto al total de siniestros, se registraron 9.060, es decir, 222 menos. Y en cuanto al número de *conatos*, (incendios que tienen una superficie quemada menor a una hectárea) se han registrado 6.289, por 6.694 en el año anterior.

También han disminuido los grandes incendios, que esta vez, a diferencia de otras temporadas no han afectado a Galicia, y sí a Burgos, Navarra, Guadalajara, Tarragona y Almería, pero con una cifra superior en la precampaña a los meses de junio a octubre. La superficie que se ha quemado entre enero y junio supone el 35, 96 por ciento del total de lo que ha ardido en 2014. El operativo, en el que los medios aéreos suponen la parte principal de la lucha contra los fuegos, han intervenido medios de las catorce empresas que integran Aeca&Helicópteros, que forma parte de la

Asociación Española de Compañías Aéreas (Aeca), y que representa el 90 por ciento de las empresas del sector de trabajos aéreos, entre las que se encuentran Eurocopter, Inaer o CoyoAir, entre otras. En su conjunto, entre aviones y helicópteros que han actuado en coordinación con el Magrama y con las administraciones regionales y locales, han realizado más de 14.763 horas de vuelo en un total de 10.227 intervenciones, en la que se han vertido más de 59 millones de litros de agua, empleando 264 medios aéreos, con el trabajo de 1.200 pilotos y personal de mantenimiento (ver gráfico). Andalucía es la zona que más medios ha empleado con 33 unidades, seguida de Cataluña, 27; Valencia, 23; Castilla La Mancha, 22; Castilla y León, 20; Galicia, 19; Madrid, 10; Extremadura y Aragón, 9 cada una; Canarias, 8; Baleares, 7; Asturias, 4; Murcia y Navarra, 3 cada una; y Cantabria, País Vasco y La Rioja, una por comunidad.

Este operativo cuenta con un total de 226 bases situadas en medio de los bosque a lo largo del país, algo que una temporada más ha sido criticado por los ecologistas. Aunque desde la patronal del sector de lucha contra incendios forestales se insiste en que precisamente estar en esos lugares es lo que permite que las actuaciones sean rápidas y eficaces, y que se consiga atajar los fuegos con garantías de éxito.

Desde Aeca&Helicópteros se recuerda que gracias a esas intervenciones rápidas se ha conseguido que más de 1.800 conatos no se hayan convertido en incendios. Una actuación de los medios aéreos, una vez que se ha dado la alarma al detectar el inicio de un fuego, puede oscilar entre 20 y 30 minutos, una media por debajo de la que mantienen otros países en situaciones similares. El sector recuerda, además, que los medios aéreos, los helicópteros en este caso particular, no sólo están para arrojar agua sobre los focos, sino que pueden transportar una cuadrilla de a pie a cualquiera de los puntos para poder atacar el incendio en las mejores situaciones que conlleve su extinción. La facturación global de las catorce compañías dedicada a estos trabajos es del orden de los 55 millones, y de ellos una media de 26 millones se dedican a inversiones para mejorar tanto las flotas como la preparación de los pilotos, mecánico y personal dedicado a la lucha contra estos siniestros que todos los veranos se producen en el

país. La flota, además de los hidroaviones, está formada por helicópteros de los modelos del tipo *Kamov*, con una capacidad de carga de agua de 4.500 litros; *Bell 412*; *Bell 212*; *Bell 407*; del *Augusta AW119*; *Eurocopter AS350Bs* y *Sokol*. Una vez que se ha concluido la operación, varias de las empresas ponen rumbo a otros países, sobre todo a Latinoamérica, especialmente a Chile y Uruguay, donde al comenzar el verano en ese hemisferio, sus trabajadores son requeridos tanto por las entidades privadas como por los Gobiernos, ya que se considera que los equipos españoles están a un primer nivel en materia de extinción de fuegos forestales.



ISTOCK

Desde Aeca&Helicópteros se recuerda que sus empresas no sólo están dedicadas a la extinción de incendios, sino que también hacen trabajos de otro tipo, como rescates, búsqueda y salvamento... Por ello, el Gobierno ha dictado una normativa, recogida en el Real Decreto 750/2014 de 5 de septiembre, por el que se regula las actividades aéreas, para lograr un mayor índice de profesionalidad y especialización en el sector de trabajos de tipo aéreo, ya que hasta ahora las operaciones de lucha contra incendios, las actuaciones de rescate, búsqueda y salvamento se encontraban en un vacío legislativo por estar excluidas de la regulación de la Agencia Estatal de la Seguridad Aérea (Aesa), y se regulaban, principalmente, en base a circulares y resoluciones de la Dirección General de Aviación Civil. Con esta nueva ley, y a juicio de Dámaso Castejón, aumentará la inversión de las compañías y se disminuirá la temporalidad de los trabajadores.



EE

Jaime Arqué

Presidente de Aeca&Helicópteros

“Hemos tenido la mejor campaña desde 2009”

La campaña de este año ha sido una de las mejores de los últimos ejercicios...

Sí. Aunque no lo esperábamos por las condiciones climatológicas que se han dado este invierno. La superficie quemada ha caído un 22 por ciento con respecto al año pasado.

En 2013 se quejaban de que las administraciones les debían cerca de 70 millones. ¿Lo han devuelto?

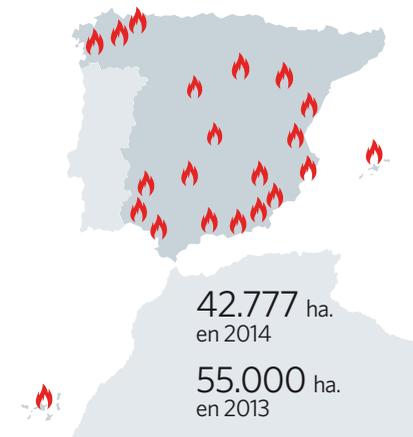
Es un tema que ya está en vía de solución y la deuda se ha reducido bastante.

¿Hay empresas que se trasladan ahora a Latinoamérica?

Acabada la temporada en España, las flotas deben rentabilizarse, y nuestras empresas son requeridas en algunos países, como es el caso de Chile.

Resultados de la campaña contra incendios de 2014

Superficie forestal quemada



La campaña en cifras

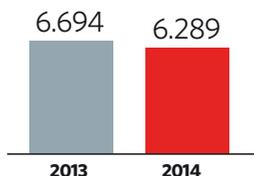
Las compañías de AECA & Helicópteros han utilizado más de...



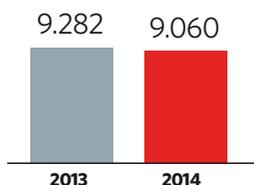
Grandes incendios



Total de conatos en campaña (<1ha.)

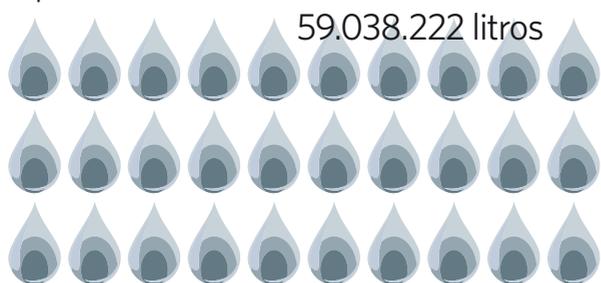


Total siniestros



Litros de agua usados en campaña

Estimación de los litros de agua totales usados durante la campaña contra incendios 2014. La cifra corresponde a los litros de agua usados únicamente por medios aéreos.



Medios aéreos de extinción de incendios

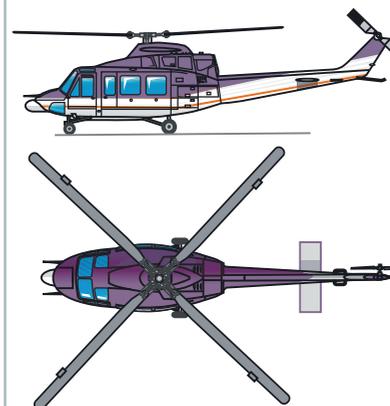
KAMOV K32A 11 BC

- Potencia máx: 2 x 2.160 hp
- Carga máx: 5.000 kg
- Velocidad máx: 270 km/h
- Autonomía: 04:20h



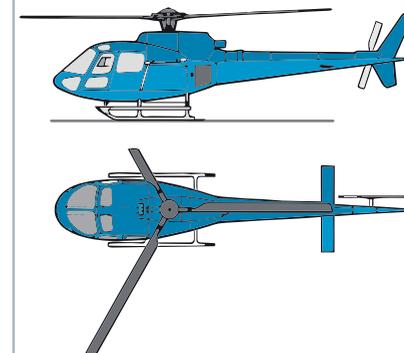
BELL 412 EP

- Potencia máx: 900 Cv x2
- Carga máx: 2.274 kg
- Velocidad máx: 252 km/h
- Autonomía: 03:40h



EUROCOPTER AS350 B3

- Potencia máx: 747 hp
- Carga máx: 1.088 kg
- Velocidad máx: 287 km/h
- Autonomía: 04:50h



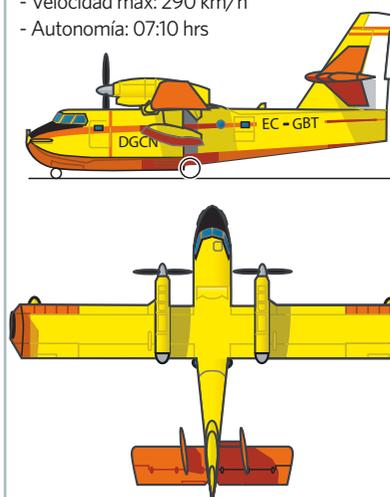
AGUSTA WESTLAND AW119

- Potencia máx: 917 hp
- Carga máx: 1.290 kg
- Velocidad máx: 281 km/h
- Autonomía: 03:45h



CANADAIR CL-215T

- Potencia máx: 2 x 2.100 hp
- Carga máx: 4.880 kg
- Velocidad máx: 290 km/h
- Autonomía: 07:10 hrs



AIR TRACTOR 802

- Potencia máx: 2 x 1.350 hp
- Carga máx: 3.987 kg
- Velocidad máx: 366 km/h
- Autonomía: 03:40 hrs





Puerto de Barcelona 'hub' de entrada del café

El puerto de Barcelona ha entablado negociaciones con el comerciante de café Ecom Trading y el operador logístico Masiques con el fin de convertirse en el punto desde el que se distribuya el café que exporta Ecom a los mercados de Europa del Sur y África del Norte. Las negociaciones están en fase de estudio, pese a que se considera que hay buenas expectativas sobre la posibilidad de que el puerto de Barcelona se convierta en el *hub* de distribución de Ecom.



Costa bautiza su nuevo buque insignia

La naviera Costa bautiza su nuevo buque insignia Costa Diadema, denominado por la empresa *La Regina del Mediterráneo*, en Génova. El nuevo crucero tiene más de 300 metros de eslora y 37 de manga, desplaza un total de 132.500 toneladas y cuenta con 1.862 cabinas para pasajeros. Construido en los astilleros italianos de Fincantieri, ha supuesto una inversión de 550 millones de euros. El Costa Diadema llegó a Génova el 7 de noviembre, tras realizar su crucero de bautismo.



El puerto de Ferrol se prepara para suministrar GNL

El puerto de Ferrol prepara sus instalaciones para el suministro de gas natural licuado (GNL) a los barcos. La autoridad portuaria ha llegado a un acuerdo con Gas Natural Fenosa, así como con Reganosa, y con Ferrol Container, para el estudio del desarrollo de las infraestructuras precisas para el avituallamiento de este tipo de combustible, no sólo para el transporte de carácter marítimo, sino que también se quiere hacer llegar al terrestre. El acuerdo es dos años.



La UE y la red ferroviaria entre España y Portugal

La Unión Europea invertirá 400.000 euros para estudiar las mejoras de las redes de ferrocarriles entre España y Portugal. El programa *TENT* de la UE contempla esa financiación para que se lleven a cabo estudios técnicos destinados a la mejora de la infraestructura ferroviaria transfronteriza de ambos países, así como con el resto de Europa. El proyecto engloba una serie de acciones técnicas en el ámbito de las catenarias, la compatibilidad eléctrica y la señalización.



Terminal ferroviaria de Navalmoral de la Mata

La comunidad autónoma de Extremadura ha adjudicado a la empresa Intervías la construcción de la terminal ferroviaria de Navalmoral de la Mata, destinada a la plataforma del tránsito de mercancías por esa región. La adjudicación forma parte del conjunto de terminales de ferrocarril que se quieren construir en Extremadura y se encuadra en un proyecto más amplio que también va a contratar obras para las conexiones de las líneas existentes. Próximamente se aprobará para Mérida.

Luis DONCEL

Consejero delegado de ASM

VIOLETA VIDAL

El director de red empezó en atención al cliente, el director de operaciones fue conductor, el director comercial, también... Una de las principales características de ASM es que en puestos de responsabilidad de los distintos departamentos siempre hay gente que viene *de abajo*. Es más, Luis Doncel, consejero delegado de la compañía empezó, aunque en otra empresa, cargando camiones. Así, la estructura directiva está compuesta por personas jóvenes que conocen el negocio de primera mano ya que han pasado por distintos puestos y se han ido formando.

ASM nació en 1987, ¿en qué momento están ahora?

La empresa tiene 27 años de historia, el último propietario fue una empresa de capital riesgo que tuvo que desinvertir en España; entonces la compró Bence Horvath, que tenía 32 años, convirtiéndola en una *family office*. Cuando Bence compró la compañía, estaba en quiebra técnica y tenía unas pérdidas importantes. Lo que hicimos fue profesionalizar el equipo directivo. Identificamos que con la masa crítica y los costes fijos que tenía la compañía, era muy difícil sacarla adelante y entonces iniciamos un proceso de concentración sectorial donde adquirimos cinco compañías, y a partir de esa



F. VILLAR

“Hay un exceso de oferta en el sector”

“La concentración sectorial tiene que seguir”

reestructuración cogimos tamaño y conseguimos que los resultados económicos fueran los mínimos aceptables para que la compañía funcionase. Fueron tres años muy duros, pero hoy en día la compañía está consolidada, hay 3.000 familias que viven de ASM cuando hace tres años eran 1.500, tenemos 17 plataformas propias, un producto nacional muy consolidado y ahora damos el salto al exterior. Estamos cerrando alianzas con empresas especialistas en Francia, Luxemburgo, Holanda, Bélgica, etc.

¿Por qué han decidido empezar la internacionalización? ¿Ya han hecho en España todo lo que se habían propuesto?

En España, hace tres años movíamos 27.000 envíos diarios, hoy

“España es el país europeo con mayor número de empresas de transporte”

contabilizamos 85.000; hemos triplicado el volumen, y todavía hay mucho que hacer. Pero cuando tienes una cartera de clientes fidelizada desde hace tantos años y estos empiezan a proyectar sus cuentas al exterior, lo que te piden son soluciones. Y aunque en España todavía queda mucho por hacer, no podemos dejar solos a nuestros clientes. Si nos demandan que estemos en el extranjero, vamos al extranjero.

¿Qué han encontrado cuando han salido al exterior?

Lo que hacemos es servicio de exportación y de importación. Estos últimos los llevamos a cabo porque cuando empezamos a relacionarnos con *partners* de fuera nos encontramos que los clientes de estos tenían necesidades de distribución en España. Ahora mismo desde la importación estamos moviendo unos 8.000-9.000 envíos diarios, cuando la exportación está empezando. El mercado de importación es más maduro, con lo cual está más desarrollado; pero también estamos viendo empresas españolas, sobre todo de venta *online*, que están empezando a proyectar su estrategia fuera de España. De todas formas, según las previsiones, creo que el año que viene la balanza empezará a equilibrarse.

¿Cómo está el sector transporte en España?

España es el país de Europa con mayor número de empresas de transporte y no somos el que más habitantes tiene, con lo cual, hay un exceso de oferta porque no hay tanta demanda, la concentración sectorial tiene que seguir. En España hay un exceso de oferta, y eso es una realidad, por otro lado está el cargador que tiene capacidad de compra y siempre puede elegir, unas veces eliges por calidad y otras veces por precio. Como últimamente la calidad va tan vinculada al precio, ese exceso de oferta ejerce una presión sobre el sector, que es una presión de precios. Pero luego está la especialización, que hace que para el cliente el factor precio no sea el único elemento de decisión. ASM está muy especializada en el sector bancario, en el sector de la óptica, laboratorios, en el segmento B2B y, además, últimamente en el comercio electrónico.

¿Se podría decir que el mercado no está maduro?

No, porque llevamos muchos años. Pero de la misma forma que está maduro, la concentración sectorial todavía tiene que llegar, por una cuestión de economía de escalas. Sales de España y cuando vas a analizar que posibilidades de envío tienes, hay tres o cuatro, aquí tienes 12 ó 14; eso no



F. V.

“Sabemos que los
**integradores
nos necesitan**

para una buena
distribución en
España”

“Para mejorar las
infraestructuras
**tiene
que haber
orden en
el mercado”**

“Hemos triplicado
nuestro volumen:
**movemos
85.000
envíos
diarios”**

sé si en un año, dos o cinco, pero dejará de ser así. Además, también está cambiando el modo de repartir, por ejemplo, nosotros ahora estamos empezando a hacer repartos dentro de las ciudades con bicicletas eléctricas o con andarines, con lo cual las infraestructuras también tendrán que ser distintas en un futuro. Por un lado va a haber un cambio en el modelo de la distribución urbana, por otro, va a haber concentración sectorial y con el tiempo tendrá que haber las infraestructuras adecuadas.

¿Y cómo están ahora las infraestructuras españolas para los transportistas?

Ya quisiéramos nosotros que igual que hay un carril bus-taxi, hubiera un carril mensajeros. O que las zonas de estacionamiento de carga y descarga tuvieran más presencia, sobre todo en las grandes ciudades. Desde el punto de vista de infraestructuras, estoy convencido de que mejorarán porque tiene que ser así, sí o sí. Pero hay que ser conscientes de que al haber tanta oferta, hay muchos vehículos que entran en las ciudades a repartir no van llenos, llevan un porcentaje de mercancía y otro de aire. Entonces, analizar las infraestructuras por la cantidad de vehículos que entran en las ciudades es un poco complicado, porque estas no son las mismas para diez vehículos llenos que para 20 a medio llenar. Yo creo que, el orden que va a haber en el mercado al final se verá compensado con una mejora de infraestructuras.

¿Cómo está el sector en España respecto al resto de países?

Nosotros no tenemos redes de aviones, pero trabajamos con integradores que sí las tienen. El término *coopetencia* (cooperación + competencia) sería el que mejor lo definiría. Los integradores sabemos que nos necesitan para tener una buena distribución en España porque igual que tienen aviones operando desde España a su *hub* europeo, no tienen una ruta directa desde Gerona hasta Cádiz y nosotros sí. Creo que el integrador necesita especialistas en España y nosotros necesitamos integradores. De alguna forma, y con el tiempo, se va a poner orden en el mercado, estoy absolutamente convencido de ello, porque la mayor parte lo necesitamos y vamos a tener que colaborar sí o sí. Por un lado, está el sector público con recursos *ilimitados*; por otro, los operadores privados con recursos limitados. Dentro de estos, hay unos que están en la posición de consolidadores y otros que están en una posición diferente. Nosotros, a nuestra medida, hemos estado como consolidadores, no sabemos qué va a ocurrir los próximos años, pero va a haber más consolidación, seguro.



David Barrientos

Director de
Comunicación de Anfac

En los años de mayor bonanza, el mercado español de vehículos comerciales experimentó un incremento acumulado entre 2002 y 2007 superior al 42 por ciento, muy por encima del crecimiento de los turismos

Vehículos comerciales e industriales: una oportunidad para acelerar el crecimiento

Los medios de transporte son un *input* transversal para el conjunto de la economía. El mercado de vehículos comerciales ligeros y vehículos industriales es un indicador clave de la situación económica, debido a su transversalidad e implicación con la actividad comercial y de servicios. Sus fluctuaciones dependen fuertemente de la confianza empresarial y de la evolución de la inversión, que a su vez se conectan directamente con el ciclo económico. En la actualidad, más de un 70 por ciento de los vehículos de reparto que se utilizan para la distribución comercial en las ciudades españolas tiene una antigüedad de más de siete años y contribuye de manera significativa a la contaminación atmosférica de las grandes ciudades. Y, según los recientes datos de la Dirección General de Tráfico, la accidentabilidad en el segmento de las furgonetas se ha incrementado de forma importante.

En los años de mayor bonanza, el mercado español de vehículos comerciales experimentó un incremento acumulado 2002-2007 superior al 42 por ciento, muy por encima del

crecimiento de los turismos, situando al mercado en los niveles más elevados de su historia. Este rápido crecimiento, unido al descenso de la actividad comercial desde el inicio de la crisis, ha llevado a que en la actualidad, el mercado de vehículos comerciales se encuentre en la mitad que en el período pre-crisis y el de industriales en un tercio.

Por ello, la modernización de la flota, que elevaría la productividad global, sería una excelente noticia para la economía en un momento en el que el cambio a economías más sostenibles que promueven de manera activa en la actualidad las Administraciones públicas en colaboración con la sociedad, es un objetivo a alcanzar.

Ante un escenario como el actual, estos productos de bienes de inversión pueden jugar un papel protagonista para acelerar la recuperación de la actividad económica. Toca renovar el parque y es un momento propicio para hacerlo. El Gobierno anunció el pasado mes de junio la puesta en marcha de dos planes que afectan a este tipo de vehículos, el Plan Pima Aire 4 y el Plan Pima Transporte.

Estos planes combinarán criterios de eficiencia energética y

calidad del aire pero también de eficacia. No es un ejercicio teórico ni un ejemplo de buenas prácticas. Se pretende generar efectos reales sobre la situación actual y las tendencias en el transporte de mercancías.

La introducción de furgonetas con nuevas tecnologías más limpias favorecerá un entorno mejor en las ciudades y, por el lado del Pima Transporte, el Plan contribuirá decididamente a reducir la huella de carbono del sector transporte. Son planes destinados a profesionales, empresas, pymes y autónomos. Serán una oportunidad que brinda el Gobierno y la industria del automóvil para que el emprendedor adquiera innovación, tecnología, eficiencia energética, etc. y significarán una herramienta más para acelerar el crecimiento económico...

Estructuras económicas más diversificadas y con flujos comerciales más globales y menos locales requieren más medios de transporte capilar. Las nuevas formas de compra *online*, por ejemplo, requieren un mayor uso puerta a puerta del segmento de furgones, furgonetas y camiones. Los vehículos comerciales nuevos favorecen la conectividad ya que las nuevas tecnologías mejoran la eficiencia del transporte.

El efecto multiplicador que tiene el sector del automóvil permitirá el mantenimiento del tejido empresarial, conservando puestos de trabajo. Pero también el consumidor saldrá beneficiado, al obtener importantes descuentos con motivo de los planes. España es el primer productor europeo de estos vehículos y cualquier mejora del mercado tendrá una repercusión clara en la producción y el empleo de nuestras

fábricas. Nuestro sistema productivo se ve reforzado con este tipo de iniciativas. Estos planes serán una inyección de confianza que generará estímulos para la creación de riqueza. En definitiva, los vehículos comerciales e industriales son un bien de inversión estratégico: transportan toneladas y toneladas de mercancías que integran el territorio.

Los fabricantes de vehículos lideran la apuesta industrial de España. La industria del automóvil es la nueva punta de lanza de la oleada inversora en España. Este tipo de iniciativas contribuirá a que el sector industrial disponga de más herramientas para impulsar el cambio de modelo productivo. Un modelo productivo sostenible y basado en la innovación, el conocimiento y las nuevas tecnologías, precisamente, las que la industria del automóvil, con sus nuevos vehículos, y las Administraciones, con iniciativas de crecimientos como estas, ponen al servicio de los ciudadanos, profesionales y empresas para seguir ganando la batalla de la competitividad, en un claro ejemplo didáctico de colaboración público-privada.

Estos planes constituyen un engranaje fundamental para sostener la reindustrialización y la recuperación de la actividad económica junto a la capacidad para generar confianza entre los ciudadanos y empresas. Por este motivo, es importante que cuanto antes, se pongan en marcha los mismos. La industria del automóvil puede y quiere seguir jugando un papel protagonista, liderando el sector industrial. Un país con más industria y un sector del automóvil más fuerte, será un país con más crecimiento.

David Barrientos

Director de
Comunicación de Anfac

Estos planes constituyen un engranaje fundamental para sostener la reindustrialización y la recuperación de la actividad económica junto a la capacidad para generar confianza entre los ciudadanos y empresas

LA LOGÍSTICA ALCANZA SU NIVEL MÁS ALTO DESDE EL 2008

Los operadores logísticos se muestran satisfechos y optimistas con el cierre del presente ejercicio, ya que según los datos que se barajan en el sector cuando faltan menos de dos meses para que finalice el año, las cifras muestran una recuperación que sitúan a este servicio en su nivel más alto desde 2008

FELIPE ALONSO

La logística en España está dando pasos agigantados para convertirse en un elemento indispensable para la evolución de la economía. Hoy en día no se concibe ninguna actividad empresarial, sea o no industrial, sin el apoyo del servicio de entrega y recogida de cargas que llevan desde los proveedores hasta las zonas de manipulación, o al revés, la entrega de productos ya elaborados hasta los mercados y a los usuarios de los mismos. Incluso, la ministra de Fomento, Ana Pastor, ha destacado hace unos meses la idea de convertir el país en un centro logístico de carácter internacional para el resto de Europa, aprovechando la situación geográfica española. A este anuncio, que fue en su momento muy bien acogido por las principales empresas del ramo, y aunque aún no se ha avanzado en esa dirección, se suma la inscripción en el Registro de Fundaciones, en concreto la Fundación para la Excelencia en Logística y Transporte, que refuerzan,



evidentemente la importancia que, como se decía antes, va generando este sector en la sociedad española.

Pero hay más. La evolución del sector en 2014 y las mejoras que está manteniendo el negocio desde finales de 2013, se pueden ver reflejadas en las palabras que utilizan los expertos de los servicios logísticos: positivo, optimista, estable, considerando que lo peor de la crisis ha quedado atrás y que, si bien este año ha tenido altibajos, la realidad es que se ha avanzado de una forma lenta, pero progresiva. Desde diferentes empresas del gremio se ve el presente ejercicio como el mejor desde 2008. Por ejemplo, desde compañías como TNT, SEUR, DHL... se asegura que hay en el mercado más confianza que en años anteriores. Esta confianza de las empresas que dependen, en parte, de los suministros que les facilitan estas compañías de distribución y logística, hace que en el conjunto del sector se hable de un crecimiento que podría superar el marcado a mediados de año de un 3 por ciento con respecto a 2013, que ya fue un periodo en el que se creció por encima del 2 por ciento.

A principios de año, y tras ver como se ha comportado 2013, los expertos del sector estaban convencidos de que “lo peor” de la crisis había quedado atrás, y se mostraban convencidos de que 2014 iba a marcar la línea de la recuperación. Esa previsión parece que no sólo se ha cumplido, sino que el optimismo de los operadores está en su momento más alto desde el inicio de la crisis económica. No obstante, y aunque la palabra *optimismo* es la que más se repite ante el cierre del año, las principales empresas del ámbito no quieren lanzar las campanas al vuelo y son cautas, considerando que si bien es cierto que 2014 va a cerrar como el mejor desde 2008, existe un “alto nivel de incertidumbre” por las diferentes situaciones por las que atraviesa el mundo, que pueden producir una nueva parálisis en un sector que está cada vez más globalizado e internacionalizado en sus envíos y recogidas. Si bien el mercado doméstico está siendo cada vez más claro, el internacional resulta mucho más voluble, “debido a las circunstancias cambiantes que se producen cuando la recuperación económica de los países no está todavía consolidada”, a juicio de los expertos.

De todas formas, hay más confianza en que las mejoras alcanzadas este año se trasladen 2015, de tal manera que se asegure el crecimiento, que vendría dado por el progresivo incremento de la demanda de almacenes y el aumento de la contratación de personal logístico, como una demostración clara de la importancia que cada vez más está ganando el sector ante las necesidades de los operadores, y sobre todo la irrupción de las compras por

La importancia de la logística

■ Empleo

Se trata de un sector que genera al año un volumen de puestos de trabajo que superan los 56.000 trabajadores, pese al ajuste de plantillas que se ha producido en algunas empresas.

■ Cierre de 2014

Los servicios de mensajería y paquetería calculan cerrar el presente ejercicio con un volumen de negocio de unos 5.800 millones de euros.

■ Próximo año

El sector confía en que sea el que marque una mejora determinante del negocio, aunque se es consciente de que puede haber dificultades.

■ Pymes

La logística está desarrollando un papel fundamental en la economía sirviendo de elemento dinamizador de las pymes.

■ Internacionalización

Las empresas españolas del sector han tenido que plantearse buscar negocio fuera de España por la crisis en los mercados nacionales.

■ Buscar negocio fuera

Las operaciones con origen/destino fuera del país, suponen un volumen de facturación que ha crecido un 3,7 por ciento.

■ ¿España, plataforma logística?

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha anunciado repetidas veces que quiere que España se convierta en una plataforma logística para toda Europa.



ISTOCK

Internet, que ha hecho que las empresas de distribución se hayan debido adaptar a la nueva forma de trabajar la recogida y envíos de productos.

Mensajería y paquetería recuperan volumen

Los servicios de mensajería y paquetería, que en España están bastante atomizados, pues lo cubren tanto las empresas multinacionales que cuentan con sedes en el país, como las pequeñas domésticas, que usan los nichos de mercado existentes, tras cinco años disminuyendo el volumen de su negocio, pueden comenzar a ver un horizonte mucho más halagüeño. De

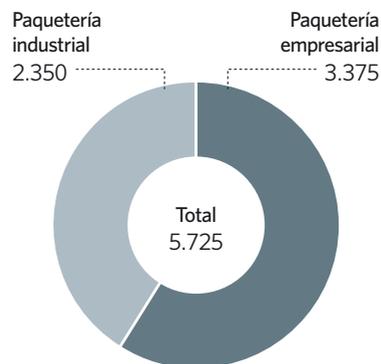
acuerdo con un estudio realizado por la consultora DBK, el volumen de los negocios agregados de las empresas de paquetería y mensajería crecerá el 1,3 por ciento en el presente ejercicio, hasta situarse en los 5.800 millones de euros, gracias al dinamismo de los envíos vinculados al comercio electrónico y al transporte internacional.

En 2013, la cifra de volumen de negocio se situó en 5.725 millones, lo que supuso un descenso del 2,1 por ciento respecto a 2012, año en el que se produjo una caída de un 3,7 por ciento con respecto a 2011. Aunque en un principio el mercado registró una cierta contracción, que según la consultora venía dada por la negativa coyuntura económica y la presión a la baja sobre las tarifas, en un entorno de intensa competencia, la mejora, en la segunda mitad del año, de la actividad, así como la expansión de la demanda vinculada con el comercio electrónico, permitieron moderar la tendencia descendente. Asimismo, la expansión de la actividad internacional ha permitido contrarrestar el desfavorable comportamiento de la demanda en el ámbito interior. De hecho, los ingresos generados por las operaciones con origen o destino más allá de la frontera, aumentaron un 3,7 por ciento, en tanto que el segmento nacional registró un descenso de similar magnitud. La facturación por servicios de la denominada paquetería empresarial moderó su descenso en 2013, hasta un 0,7 por ciento, con una facturación de 3.375 millones; mientras que el negocio de la paquetería industrial, mantuvo una caída pronunciada de un 3,9 por ciento, hasta 2.350 millones.

En ambos servicios, el mercado nacional supuso unos ingresos de 4.465 millones de euros. Es decir, el 78 por ciento del total de la facturación; mientras que el internacional se situó en el 22 por ciento. Aunque, como ya se ha dicho es un sector muy atomizado, las cinco primeras empresas concentran un 43,6 por ciento en los servicios de paquetería empresarial, y un 49,6 por ciento en la paquetería industrial. Las previsiones para el período 2014-2015, según el análisis de la consultora DBK, apuntan a la prolongación de la tendencia de suave mejora de la actividad sectorial, ya apreciada en los últimos meses de 2013 y que ha sido refrendada en el presente ejercicio, en

El negocio de la mensajería y la paquetería en España

Mercado en 2013
(millones €)



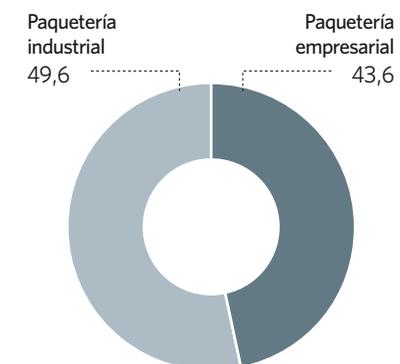
Evolución del mercado en valor (% var. 2013/2012)	Var.
Total	-2,1
Paquetería empresarial	-0,7
Paquetería industrial	-3,9

Internacionalización 2013
(millones €)



Evolución del mercado en valor (% var. 2013/2012)	Var.
Total	-2,1
Nacional	-3,6
Internacional	3,7

Concentración en 2013
(cuota de mercado conjunta en valor de las 5 primeras empresas, %)



1,3
Previsión de evolución del mercado en valor (% var. 2014/2013)

Fuente: DBK.

elEconomista



ISTOCK

línea con las perspectivas que existen para las principales ramas de servicios e industriales de la economía española. Desde la Organización Empresarial Logística (UNO), se analiza con menor optimismo la situación actual, ya que si bien se considera que está siendo "superior el número de expediciones que se están atendiendo", la rentabilidad de los mismos es "más baja". El año 2015 va a ser, a juicio de UNO, una etapa de mejoras, sobre todo a nivel internacional, ya que en Europa es muy importante para el desarrollo de las empresas españolas, como demuestra que estos años de crisis doméstica han obligado a muchas compañías del país a salir vender al exterior, cuando lo más lógico sería buscar un mayor fortalecimiento en el interior. El futuro puede suponer la llegada de sociedades multinacionales a España, con más implantación de la existente en la actualidad. Muy importante, en un momento como el actual, con el paro que hay en país, es el número de empleados que genera el sector, y que en el año 2013 se ha acercado a un volumen de 56.000 trabajadores, pese a que se ha prolongado la tendencia de ajustes de plantillas llevada a cabo por gran parte de las compañías en los últimos años, con el objetivo de adaptarse a la situación de la demanda.



Gefco factura 2.100 millones en el primer semestre

El Grupo Gefco cerró el primer semestre de 2014 con unos ingresos de 2.100 millones de euros, un 6,9 por ciento más que en los seis meses del año anterior. En cuanto al beneficio operativo, la cifra alcanzada se situó en los 53,9 millones y llegó a 32 millones netos. Gefco cuenta con los grandes fabricantes de automóviles entre sus clientes, lo que le convierte en uno de los proveedores de logística principal para vehículos terminados en Europa.

Modifican la actual regulación de peso y dimensiones

La Dirección General de Tráfico ha iniciado el trámite de aprobación de la Orden por la que se modifica la actual regulación sobre los pesos y dimensiones de los vehículos de transporte de mercancías. Dicho proyecto descarta la introducción del aumento del tonelaje de los actuales vehículos articulados y de los trenes de carretera a 44 toneladas. Se incrementa la altura a 4,5 metros para vehículos que se adaptan a la altura y se autorizan los mega camiones de 25,2 metros.

Euroconsult debuta en el Mercado Alternativo Bursátil

El Grupo Euroconsult ha debutado en el Mercado Alternativo Bursátil (MAB) con un precio de salida de 1,38 euros por título. Con su cotización, la firma de ingeniería busca acelerar la internacionalización, que ya inició hace casi una década y que ha logrado multiplicar por diez sus ingresos en el exterior desde el año 2011 y estar presente en unos 20 países, tanto de economía consolidada, como Francia, Alemania y el Reino Unido, como de emergentes, caso de México y Arabia Saudí.

Logista obtiene 102,3 millones de beneficio

El grupo Logista cerró su ejercicio fiscal con 102,3 millones de beneficio neto, un 16,8 por ciento más que en el anterior. Sus ingresos disminuyeron el 3,6 por ciento y se situaron en 9.506,6 millones, debido al descenso en las ventas de productos derivados del tabaco en los principales países donde opera. El ebitda aumentó un 12,8 por ciento hasta 139 millones, frente a los 123,2 del ejercicio anterior. Las ventas crecieron un 2,4 por ciento.

GLT abre nuevas oficinas en Coslada y Casablanca

El operador logístico GLT ha abierto nuevas oficinas en Coslada (Madrid) y en la localidad de Casablanca, en Marruecos, para mejorar el servicio y consolidar su liderazgo en Europa y el norte de África. Estas dos nuevas oficinas se suman a las que ya tiene la empresa vasca en Portugal, España y en el país africano. GLT ha anunciado también que ha incrementado su flota con 30 nuevos remolques, alcanzando los 300, con los que cubrir el transporte en el Estrecho de Gibraltar.



Tu oficina ubicada donde suceden las cosas

Con **Aena**, puedes tener tu propia oficina en una situación privilegiada dentro de los recintos aeroportuarios de **Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Valencia**.

- Cerca de las zonas operativas de manipulación de mercancías, aduanas y Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) y con acceso rápido a lado aire.

- Por cada 50 m² o fracción de superficie alquilada te ofrecemos 1 plaza de aparcamiento gratis.

Y si no te dedicas a la logística pero necesitas un despacho conectado con el mundo, tenemos siempre una opción para ti.

Aena. Comprometidos con tu negocio.





THYSSENKRUPP MEJORA EL MOVIMIENTO DE LOS PEATONES

La rapidez del desplazamiento por las ciudades no sólo es importante para los vehículos que ocupan las calzadas asfaltadas, sino que también los peatones requieren de una mayor capacidad de movilidad. El gigante alemán lo quiere solucionar con un sistema diseñado en Gijón que permite un tránsito rápido

DIEGO ALONSO

Parece sacado de la ciencia ficción, de novelas y películas que hablan de bandas móviles que conforman las calles de las ciudades y que permiten desplazamientos más rápidos y con pocos pasos a dar, acortando distancias y los tiempos entre un lugar y otro, mientras que vehículos de forma aerodinámica sobrevuelan entre rascacielos. Pues ese *parece* puede que esté más próximo de lo que se pueda creer y es que la tecnología avanza cada vez con más fuerza e intensidad de lo que en un principio se podría esperar. Recientemente, la empresa ThyssenKrupp ha presentado en la localidad asturiana de Gijón un revolucionario sistema de

transporte destinado a reducir los tiempos de tránsito en las ciudades, así como en las diversas infraestructuras de transporte. Se trata de Accel, un medio que va a permitir mediante la aplicación de tecnología motriz lineal procedente del tren magnético *Transrapid*, ahorrar más de un 60 por ciento el tiempo empleado por los peatones en sus desplazamientos.

Complicado es que por el momento que se pueda ver instalado en las poblaciones, aunque sí en las zonas aeroportuarias, ya que en sus terminales parece fundamental conseguir que haya ahorros de tiempo en el tránsito de una a otra y por su interior, con destino a las puertas de embarque. Según los ingenieros de la sociedad alemana, se puede llegar a una reducción de casi dos tercios del tiempo empleado en el tránsito entre puertas de embarque. El sistema Accel se basa en una serie de bandas de paletas solapadas que se expanden hasta tres veces su tamaño original garantizando que se pueda acceder a las cintas a velocidad normal de paseo de 2,35 km/h y que éstas puedan acelerar suavemente hasta los 7,2 km/h y vuelvan a decelerar a velocidad normal de paseo antes de que se abandone el sistema. La empresa alemana ha calculado que se puede llegar a trasladar merced a este sistema a más de 7.300 pasajeros por hora y sentido. La apuesta de ThyssenKrupp considera que el sistema Accel va a ofrecer altas capacidades y elevadas velocidades para cortas distancias, sin tiempo de espera para sus usuarios y con unos costes de implantación reducidos, porque no se precisan para su instalación complejas obras de ingeniería o infraestructuras. Está claro que su ubicación en ciudades es muy complicada, si ya de por sí hay quejas cuando se cierran al tráfico rodado las calles y se peatonaliza una zona, ¿qué puede pasar si además está tecnológicamente preparada para que el paseante recorra una céntrica calle a esa velocidad, sin detenerse delante de los escaparates! Sin embargo, en estaciones de ferrocarril, en intercambiadores y aeropuertos, puede ser una de las mejores soluciones para evitar aglomeraciones y llegar antes y mejor a los andenes, dársenas o puertas de embarque. Desarrollado en el centro de I+D+i que tiene la multinacional en Gijón (Asturias), puede ahorrar un 66 por ciento en los desplazamientos a pie.



¿PREOCUPA EL ESTADO DE LAS CARRETERAS?

Aunque los presupuestos del Ministerio de Fomento de 2015 para la conservación de las carreteras ha crecido un 14 por ciento con respecto al año pasado, las empresas del sector siguen hablando de abandono

FELIPE ALONSO

La inversión que viene realizando el Ministerio de Fomento a través de los Presupuestos Generales del Estado en la red viaria lleva creando una fuerte polémica desde el inicio de la crisis económica, dado que se considera, por parte del sector, una cantidad minúscula la que se destina a las carreteras en comparación con la que recibe otro medio de transporte: el ferrocarril. Año tras año, se pueden escuchar las quejas del sector sobre la falta de equilibrio en las inversiones anunciadas por Fomento sobre los más de 26.000 kilómetros que conforma la Red Estatal de Carreteras. Lo cierto es que en el dinero destinado en las partidas que corresponden a las obras de infraestructuras siempre hay un porcentaje mayor hacia el tren, en especial hacia la alta velocidad, que hacia la carretera, cuando es esta vía la que soportar un mayor tráfico, no sólo de turismos, sino de transporte de mercancías. Hay que tener en cuenta que por ferrocarril -a través de la vía convencional, no de velocidad alta o de alta velocidad- apenas si se mueve un 4 por ciento de la carga que transita por el país.

El ejemplo más próximo es la partida de Fomento para el próximo año en sus inversiones, que apuntan a 5.199 millones de euros, es decir, el 54 por

14 %

Se ha incrementado el presupuesto para la conservación de las carreteras en el ejercicio 2015

ciento del total de 9.570 millones de euros previstos para, además del tren, los aeropuertos, las carreteras, los puertos y seguridad marítima y vivienda. Esa cifra para las carreteras es de 2.194 millones de euros, un 23 por ciento del total. Y en esos millones se incluye construcción, conservación y mantenimiento, así como los convenios con otras Administraciones. Esta partida inversora del Ministerio de Fomento ha crecido un 6,4 por ciento respecto a los Presupuestos Generales del Estado del año pasado. De ella, 1.154 millones -un 52,6 por ciento- se destinan a la construcción, 1.000 millones en licitación de obra nueva; 935 millones a conservación y, para los convenios con otras Administraciones, un total de 105 millones de euros.

Conocidas estas cifras previstas por Fomento para la inversión en la obra pública e infraestructuras, empresas del sector han vuelto a mostrar su preocupación por el tema de conservación, y así la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (Asemfa) la ha calificado de "muy escasa". Desde esta patronal se asegura que aunque los 935 millones de euros suponen un incremento de un 14 por ciento respecto a los 818 millones presupuestados para el 2014, se precisa una cifra mucho mayor para poder devolver a la red de carreteras los firmes a un estado que se pueda

La inversión en conservación es un 30 % menor que hace 4 ó 5 años"

¿Qué le parece la inversión anunciada por Fomento de 935 millones para conservación de las carreteras?

En los años anteriores a la crisis, la cifra presupuestada para la conservación de carreteras rondaba los 1.200 millones de

euros por año. La cantidad asignada para 2015 significa un 30 por ciento menos de lo invertido en mantener nuestra red hace cuatro o cinco años.

Fomento ha aumentado la partida de 2015, desde los 818 millones del año pasado a los 935 millones.

Sí, y es una buena noticia esa mejora, pero *relativa*. No es suficiente hablando en términos absolutos. No hay que olvidar que la red se ha incrementado en los 4 ó 5 últimos años, poco, pero se ha incrementado, por lo que hay más kilómetros que conservar y tenemos menos recursos. Creo que esto nos va a llevar a la necesidad de dotar una serie de asignaciones importantes en los ejercicios



F. VILLAR

Leonardo Benatov

Presidente de Euroconsult

próximos, si no queremos perder el patrimonio viario existente en España.

¿Todo parece moverse en torno a una escasez de recursos?

Llevamos varios años con dotaciones menores a lo necesario para mantener la red de carreteras en su nivel adecuado, lo que está logrando que se vaya hacia un deterioro progresivo de sus prestaciones, máxime cuando se mueve por esta vía la mayor parte del tráfico de mercancías del país. Al final, va a haber que gastar más dinero para reparar la situación.

La inversión total para carreteras es de 2.194 millones, un 6,4 por ciento más, ¿le parece suficiente?

Los objetivos del presupuesto para el año 2015 coinciden con los de 2014. Es decir, terminar corredores, ampliar capacidades en acceso a las ciudades y mejorar la seguridad en la red secundaria. Echando un vistazo rápido a los trabajos que van a recibir este dinero, la inmensa totalidad corresponde a dotar de recursos a las obras que ya están en marcha y muy poco para nuevas actuaciones.

Pero Fomento ha anunciado nuevas licitaciones...

A la vista de lo que anteriormente he señalado, creo que los niveles de licitación de obra nueva van a seguir estando muy bajos, y que por ello no se va a generar actividad en una cantidad muy importante.

considerar “mínimamente adecuado”. Asemfa cuantifica en una cantidad superior a los 1.500 millones de euros la inversión requerida, que se dispara hasta más de 5.800 millones de euros si se incluyen las redes viarias no estatales. Esta falta de inversión está produciendo, a juicio de la patronal, una “grave degradación” de las infraestructuras viarias y aumento del coste de conservación a medio y largo plazo, además de suponer mayores riesgos económicos y sociales.

La asociación de empresas de mezclas asfálticas se queja también del “abandono” de los refuerzos de firmes por Fomento, ya que en los últimos 1.200 días, el Ministerio ha licitado obras por un importe inferior a los 40 millones de euros, cuando tanto en el año 2007 como en 2008 se superaron los 550 millones de euros. En los años anteriores a la crisis económica, y en 2009 y 2010, el presupuesto para la conservación de las carreteras rondaba los 1.200 millones de euros anuales. Los ajustes presupuestarios que se han llevado a cabo en los últimos cuatro o cinco años y que han rebajado esa cifra, según las empresas del sector consultadas por Transporte, suponen una escasez de recursos para mantener la red en los niveles adecuados, lo que causa un deterioro progresivo de su prestación.

Casi 1.000 millones en conservación

Y se recuerda que las carreteras españolas soportan el 85 por ciento del tráfico de mercancías y personas, por lo que se pide que se piense en incrementar esa partida en el futuro próximo para abordar la mejora de la red viaria en su totalidad y optimizar su empleo. Como ya se ha indicado, la partida destinada a la conservación y seguridad vial para 2015 asciende a 935 millones de euros, de los que 290 millones son para las autovías de primera generación, 317 millones para la conservación integral; 67 millones para la seguridad vial, y, 261 millones para obras de rehabilitación y conservación. Además, en este apartado de sus presupuestos, Fomento indica que se van a continuar las obras de mejora en varios tramos de la red, especialmente de rehabilitación de firmes y seguridad vial: señalización, marcas viales y señalización vertical, barreras de contención...

Los contratos de servicios para la ejecución de las operaciones de conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado, tienen como objeto realizar los trabajos de servicios de vigilancia, de comunicación, atención a los accidentes, mantenimiento de los elementos de la carretera, mantenimiento sistemático de las instalaciones de suministro de electricidad, alumbrado, señalización variable y semaforización. Además de realizar los

Quejas de las empresas de conservación de carreteras

■ Escaso presupuesto

Los 935 millones de euros que Fomento destina en 2015 para la conservación de carreteras son insuficientes según el sector, ya que se necesitarían más de 1.500 millones para devolver los firmes de las vías a un estado ‘mínimamente adecuado’.

■ Abandono en los firmes

Hay una queja generalizada: el abandono por parte del Ministerio de las obras de refuerzo de firmes, ya que apenas se han licitado actuaciones por 40 millones de euros, cuando en 2007 se superaron los 550 millones.

■ Las redes no estatales

Aunque no forman parte de los más de 26.000 kilómetros que conforman la Red Estatal de Carreteras, el sector considera que actuar sobre ellas puede suponer un coste de más de 5.000 millones de euros.

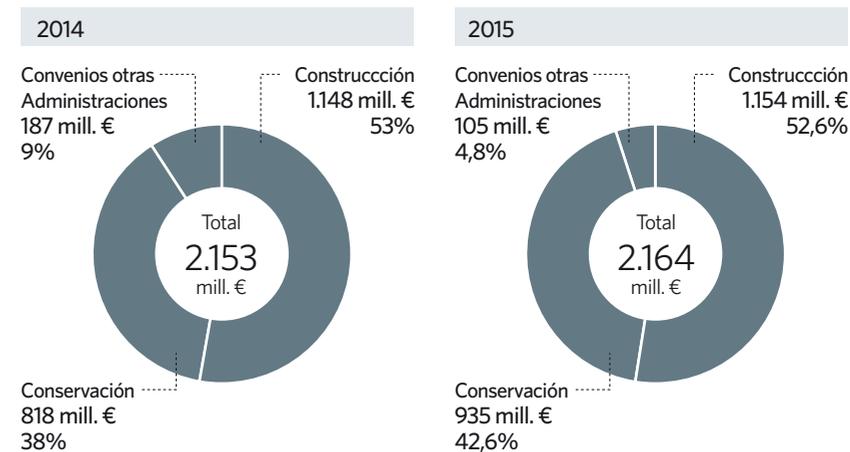
■ La distribución

De los 935 millones de euros destinados por Fomento a la conservación, 290 son para las autovías de primera generación; 317, para la conservación integral; 67, para la seguridad vial y 261, para las obras de rehabilitación y conservación. Asimismo, se anuncia de que se van a continuar las obras de mejora en varios tramos de la red.

■ Nuevas carreteras

Se anuncia la puesta en funcionamiento de 350 nuevos kilómetros en 2015.

El presupuesto del Estado para carreteras se mantiene



Fuente: Ministerio de Fomento.

elEconomista

trabajos de desbroce, fresados y reposición de firme, limpieza de las cunetas, y en general, todas las labores de conservación ordinaria de las vías a su cargo. En lo que respecta a la construcción de nuevas carreteras y a la finalización de las que se licitaron años atrás, -el Ministerio prevé poner en servicio 350 nuevos kilómetros de carreteras en 2015-, se destinan 1.154 millones de euros, y como ya se ha indicado, de ellos serán 1.000 millones para licitación de obra nueva, inversión que también se suele considerar “baja” por el sector, que alude a una falta de generación de nueva actividad más bien escasa.

Si bien se reconoce que aún se está saliendo de la crisis y que las inversiones son restrictivas, se confía en que cuando se finalicen las obras de los corredores que actualmente están en ejecución, se puedan poner en marcha actuaciones en la red secundaria y ampliar la capacidad de la red principal. Las principales obras sobre las que Fomento tiene previsto actuar a lo largo de 2015 son la autovía A-7 en Granada; la mejora de la A-4 en Córdoba; el nuevo puente sobre la Bahía de Cádiz, el acceso al Puerto exterior de Coruña, así como la variante de Padrón de la N-550 en la misma provincia gallega; la autovía A-54 entre Lugo y Palas de Rei, y desde Palas de Rei hasta Arzúa; las variantes de Estrada, de Padrón y Pontearreas; los tramos de la A-2 y N-II en Gerona; el tramo Lérida-Roselló de la A-14; el puente sobre el río Ter en Gerona; la conexión Baix de Llobregat con la AP-7; y la variante de Aranda del Duero en la A-11, entre otras.

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



renfe

Conecta tu modo tren



www.renfe.com

902 320 320





CHRISTIAN Fanchini

Director de marketing operacional de Airbus Helicopters

FELIPE ALONSO

El negocio de los helicópteros se encuentra cada vez más en boga y los principales fabricantes buscan presentarse en el mercado con las mejores soluciones tecnológicas, así como con la flexibilidad precisa para que los operadores puedan en un mismo modelo cubrir las necesidades que precisen. Eso es lo que ha llevado a cabo Airbus Helicopters con su nuevo *EC145*, un helicóptero que presentado en la feria Helitech International, reúne, a juicio del director de marketing operacional del fabricante europeo, “la capacidad para ser empleado tanto en servicios civiles como militares, de salvamento, vigilancia...” ofreciendo la configuración que el cliente desee.

¿No hay muchos modelos en el mercado como para presentar otro más?

No creo que el mercado esté saturado. Hay huecos que se pueden aprovechar, sobre todo con modelos como el nuevo *EC145 T2*, que es muy flexible, y que tanto puede destinarse a un uso civil como al militar transformado y que denominamos *EC645 T2*. La primera unidad civil fue entregada en julio al operador alemán DRF, ya ha pedido otros 25, y en cuanto al militar, tenemos contratos con el ejército alemán y con la Royal Air Navy. Y quiero anunciar que para marzo del 2015 tendremos otra sorpresa.

¿Qué ventajas tiene el ‘EC145’?

Una nueva motorización que le permite aumentar su potencia en un 20 por ciento, además de estar acondicionado para operar en situaciones más difíciles que otros, al contar con una doble turbina, y otras características técnicas como la digitalización de las pantallas o el piloto automático y un aumento de altitud de operación.

En este mercado tecnológico, ¿qué le parece el ‘boom de los drones’?

Es un tema que está en boca de todos los fabricantes. Lo veo como un complemento de los helicópteros y creo que puede ser un mercado interesante. Quiero recordar que Airbus Helicopters ya presentó en el año 2013 el modelo *EC145 OPV*, que se operaba por un piloto desde la tierra. Como ya he dicho, es interesante, y hay un mercado expectante en diferentes partes del mundo.

“Los ‘drones’ también pueden ser un complemento para los helicópteros”