

Revista mensual | 12 de junio de 2024 | Nº131

Movilidad y Transporte

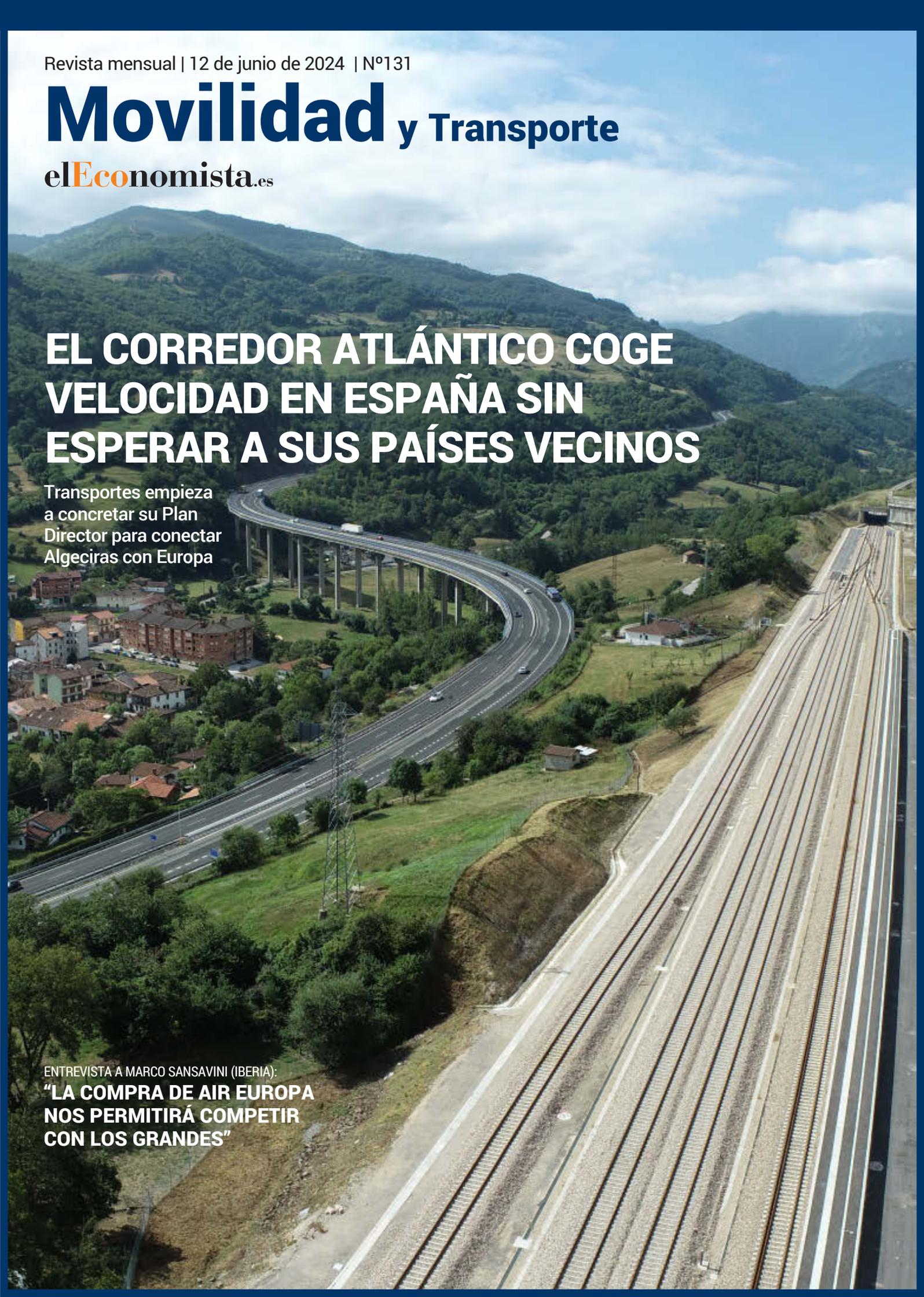
elEconomista.es

EL CORREDOR ATLÁNTICO COGE VELOCIDAD EN ESPAÑA SIN ESPERAR A SUS PAÍSES VECINOS

Transportes empieza a concretar su Plan Director para conectar Algeciras con Europa

ENTREVISTA A MARCO SANSAVINI (IBERIA):

“LA COMPRA DE AIR EUROPA NOS PERMITIRÁ COMPETIR CON LOS GRANDES”



Movilidad y Transporte

elEconomista.es



Infraestructuras | P6

El Corredor Atlántico coge velocidad en España sin esperar a sus vecinos

El Ministerio de Transportes empieza a concretar su Plan Director para la red de transportes llamada a conectar el Puerto de Algeciras con el norte y oeste de España.



Ferrovioario | P16

El plan de ahorro de Renfe para que Madrid deje de ser terminal

Pone en marcha servicios transversales con parada en la capital con los que dejará de abonar ciertos cánones a Adif.

Aéreo | P26

La revolución de la inteligencia artificial en el sector aéreo

La implementación de esta nueva tecnología juega un papel fundamental a la hora de reducir las emisiones del sector aéreo y optimizar sus consumos de combustible.

Marítimo | P40

Objetivo 2030: la contrarreloj para la electrificación de los puertos

Se estima que la electrificación de los puertos supondrá un coste aproximado de 500 millones de euros.



Entrevista | P20

Sansavini (Iberia): "Air Europa nos permitirá competir con los grandes"

Nombrado presidente de Iberia en abril, repasa en esta entrevista los principales retos de su compañía.



Ferrovioario | P34

Obsolescencia en los sistemas: un riesgo para el sector ferroviario

La formación en ciberseguridad tanto a los profesionales como a los usuarios es fundamental para evitar ataques cibernéticos.

Edita: Editorial Ecoprensa S.A.

Presidente Editor: Gregorio Peña.

Vicepresidente: Clemente González Soler. Director de Comunicación: Juan Carlos Serrano.

Director de elEconomista: Amador G. Ayora

Director de elEconomista Movilidad y Transporte: Víctor de Elena

Diseño: Pedro Vicente Fotografía: Pepo García Infografía: Clemente Ortega Redacción: Juan Díaz Riquelme



Pensar las ciudades del futuro con infraestructuras del pasado

Quienes todavía escuchen los boletines matinales de tráfico en las emisoras se habrán dado cuenta de que sus locutores podrían repetir la emisión del lunes el resto de días de la semana. Los atascos en hora punta se suceden cada jornada en los mismos puntos sin que nadie parezca mostrar interés por ellos. Si bien es poco eficiente destinar fondos al coche privado, la dejadez política está condenando al trabajador a tirar horas de su vida al volante.

En Madrid, las dos últimas grandes obras viarias acometidas por su gobierno regional —que no ha cambiado de color político— fueron pensadas hace tres décadas: la M-50 se comenzó a construir en 1990 y la M-45 se pensó en 1998, completándose en 2007 y 2002, respectivamente. En lo que va de siglo la Comunidad de Madrid, la población ha pasado de poco más de 5 millones de habitantes a casi 7 millones. Y esta se va dispersando cada vez más por una periferia carente de buenas conexiones en transporte público con la capital, lo que provoca que cada mañana accedan a la M-30 unos 3,5 millones de vehículos.

■
120.000 vehículos más entrarán cada día a Madrid si no se invierte en infraestructuras nuevas que lo eviten
 ■

La ausencia de planes metropolitanos, de planificación urbana de la capital con sus municipios vecinos; la merma de nuevas inversiones del Estado en la red de Cercanías y una política de transporte regional enfocada al rédito electoral mediante ampliaciones del Metro han provocado que el vehículo privado se convierta en el único medio de transporte competitivo en tiempos de viaje más allá de la M-40 madrileña.

El problema parece agravarse si cada mañana entran más coches a Madrid pero las infraestructuras son las mismas. El Ministerio de Transportes, tras década y media desaparecido en la red viaria capitalina, ha activado grandes planes de actuación en carreteras y enlaces, pero los plazos que maneja son demasiado lentos en comparación con la ambición del sector inmobiliario, que ambiciona con levantar 120.000 viviendas en los llamados “nuevos desarrollos” del sureste en tiempo récord.

Las actuaciones que acometen sus juntas de compensación son de puertas para dentro, por lo que las conexiones con las autovías corren a cargo del Estado. Y si a día de hoy los accesos ya están colapsados, imagínense otros 120.000 vehículos más haciendo uso de estas carreteras cada mañana. La ausencia de nuevas infraestructuras colapsará las actuales, diseñadas con criterios antiguos.

Los planes avanzados por el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid para dotar de transporte público a estas zonas son poco ambiciosos y no resuelven las necesidades de llegar al centro. No habrá metro, sólo líneas de autobús “de barrio” que conectarán con otros puntos neurálgicos. Igual de preocupante es el criterio del Ministerio de Transportes, que se ha olvidado de incluir los carriles bus en sus proyectos de renovación de autovías. El atasco infinito ya está aquí.

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

18

TECH4FLEET: Congreso Internacional de Tecnologías para Gestión de Flotas

El próximo 18 y 19 de junio se celebra en Madrid la sexta edición del Congreso Internacional de Tecnologías para Gestión de Flotas.

Transición energética y realidad industrial

VI FORO CORELL



21 viernes
de junio

De 9:00 a 14:00 hrs.

11

Estadística de Transporte de Viajeros

El Instituto Nacional de Estadística (INE) da a conocer sus estadísticas relativa al transporte de viajeros en España durante el pasado mes de abril.

18

Consejo de Transporte, Telecomunica- ciones y Energía de la UE

El próximo 18 de junio, el Consejo de la Unión Europea celebrará un nuevo Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía.

21

VI Foro Corell: Transición energética y realidad industrial

El próximo 21 de junio, *elEconomista.es* acoge el VI Foro Corell, organizado por el Think Tank Movilidad de la Fundación. El evento tendrá lugar en el Auditorio Rafael del Pino (Madrid) y cuenta con el patrocinio de la Fundación Repsol. El programa cuenta con la participación del presidente de Repsol, Antonio Brufau.

09

Movimientos Turísticos en Fronteras

El próximo 3 de julio, el INE publicará la estadística de Movimientos Turísticos en Fronteras de abril, con el que se da comienzo a la temporada alta del turismo.

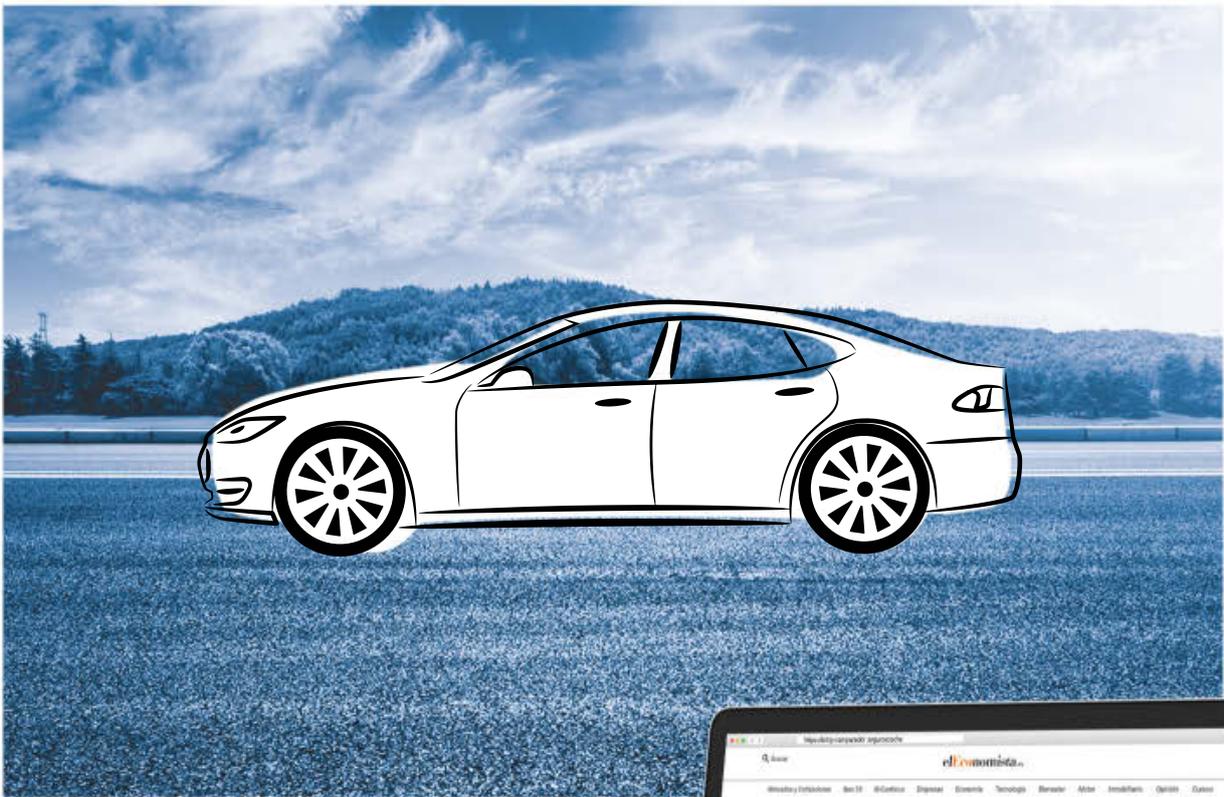


Junio

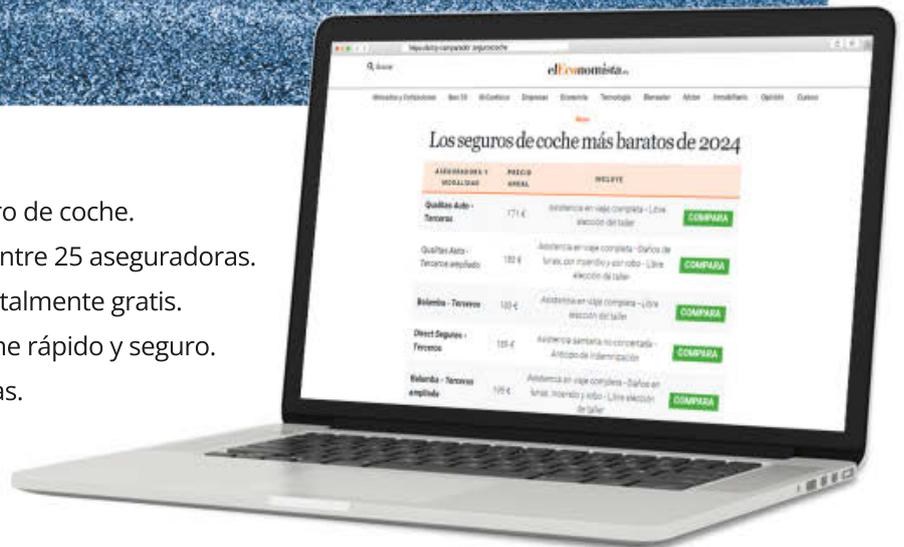
¿Quieres ahorrar con tu póliza de auto?

Compara los

seguros de coche mas baratos



- 🚗 Compara y ahorra en tu seguro de coche.
- 🚗 Las pólizas más económicas entre 25 aseguradoras.
- 🚗 Calcula el precio del seguro totalmente gratis.
- 🚗 Proceso de contratación on-line rápido y seguro.
- 🚗 Ahorra sin sacrificar coberturas.



Consulta las mejores ofertas, aquí:
www.bit.ly/comparador_segurocoche



Locomotora 333.382 de la operadora 'low cost Rail' con un tren de mercancías en el Puerto de Algeciras. Cesare Sapienza

El Corredor Atlántico coge velocidad en España sin esperar a sus vecinos

El Ministerio de Transportes empieza a concretar su Plan director para la red de transportes llamada a conectar el Puerto de Algeciras con el oeste de España, Portugal y la Cornisa Cantábrica. El objetivo final pasa por subir al tren todos los camiones que entren desde África hacia los países de Centroeuropa.

Victor de Elena



Tren de la serie 730 de Renfe prestando un servicio Alvia a su paso por A Gudiña (Ourense). Cesare Sapienza

El Corredor Atlántico echa a andar. Tras nacer sin un plan concreto, como una conjunción de actuaciones aisladas, el Ministerio de Transportes por fin ha plasmado en un mismo proyecto todas sus ideas para mejorar el transporte en el norte y oeste de España. Lo hace en línea con lo ejecutado en el Corredor Mediterráneo, que hace años que sí dispone de esta hoja de ruta, y sin esperar a que las vecinas Portugal y Francia ejecuten sus planes de mejora de las conexiones fronterizas.

De momento, la mejora de éstas para pasajeros se espera para los años 2030 (en el caso de la conexión Lisboa-Oporto-Vigo) y 2042 (para la unión ferroviaria entre el País Vasco y la Nueva Aquitania gala). Para mercancías, el tercer carril entre San Sebastián y Hendaya se espera para 2026. Mientras se concretan, Transportes destinará más de 16.000 millones de euros en distintas rutas, principalmente ferroviarias, para acortar los trayectos al resto de Europa, y al mismo tiempo, avanzar en la descarbonización de la logística.

Este nuevo eje de movilidad es uno de los nueve que componen la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T), llamada a conectar los 27 países de la Unión Europea mediante la conexión de sus nodos urbanos, puertos y aeropuertos a través de carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, ríos y espacios intermodales. El Corredor Atlántico conecta cinco países entre sí: Irlanda, Francia, Alemania, España y Portugal, además del Reino Unido.

Inicialmente pensado en el año 2003, no fue hasta 2019 cuando se refrendó una apuesta por el mismo: ese año se acordó la ampliación del proyecto en las instituciones europeas para acoger nuevos tramos en Galicia, Asturias, Navarra, Aragón y Andalucía. Todavía hoy se están negociando nuevos ajustes del proyecto en Bruselas, algo que ha demorado la presentación definitiva del plan por parte del Gobierno, que dará a conocer los avances en cada una de las autonomías en las que actuará.

16.000

Millones de euros es el coste total de las obras a acometer para el Corredor Atlántico

Una vez completo, el Corredor Atlántico habrá supuesto una inversión estatal de más de 50.000 millones de euros dividida en once regiones: Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Navarra, Castilla y León, Madrid, Castilla-La Mancha, Extremadura, Andalucía y Canarias, cuyos puertos también están incluidos en la estrategia. Estas autonomías acogen al 65% de la población y al 64% del PIB nacional.

Galicia, región central del Corredor

La región donde más peso tiene el Corredor Atlántico de transportes es Galicia. Y es allí donde el ministro del ramo, Óscar Puente, adelantó las prime-

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

ras medidas ya definidas en este nuevo Plan director, todavía en negociación. Así, el Estado contempla destinar 4.561 millones de euros hasta el año 2030, de los cuales dos tercios, 3.059 millones, corresponden a actuaciones a desarrollar antes de que acabe la presente década, integrados en la llamada 'red básica' de transportes.

Los restantes 1.502 millones están comprometidos para hacer cumplir 'red global', cuya ejecución está prevista para el año 2050, pero que el Ejecutivo central ha querido adelantar "para mejorar la conectividad e intermodalidad en la región".

La inversión a acometer en el tramo gallego del Corredor Atlántico estará centrada en el ferrocarril, piedra angular del nuevo modelo de movilidad europeo. En concreto, se destinarán 3.355 millones de euros al desarrollo de infraestructuras ferroviarias, de los cuales ya hay 1.312 millones en obras.

La diferencia entre ambos se ejecutará en los próximos seis años, de manera que 1.502 millones irán a proyectos de la llamada 'red básica' y otros 541 a la *red global*, ahora adelantada a 2030. Un ejemplo de las obras en ejecución es la llamada *Variante Exterior de Ourense* que unirá Taboadela y Seixalbo con

Galicia recibirá más de 4.500 millones de euros en nuevas inversiones para transportes

8 kilómetros de nuevo trazado que permitirá ahorrar 4 minutos de viaje. A este tramo se han destinado 125,5 millones de euros a través de Adif.

Además del tren, España destinará 801 millones a infraestructuras viarias, invirtiendo en la mejora de carreteras como la A-55 -Vigo-Frontera Portuguesa-, AC-11 -autovía urbana de A Coruña- y AP-9 -autopista del Atlántico entre Ferrol y Tui-.

Para actuaciones urbanas se han reservado 436 millones de euros, incluyendo en estos fondos la remodelación de las cinco estaciones de tren de las grandes ciudades, que serán modernizadas para adaptarlas a la demanda creciente de viajeros y circulaciones ferroviarias.

Para la terminal intermodal de A Coruña-San Cristóbal se han destinado más de 72 millones de euros; para Santiago de Compostela, la nueva estación supondrá otros 34 millones; la de Lugo ascien- de a 22; y en el caso de Ourense, las obras de la nueva intermodal arrancarán antes de verano.

Otro eje fundamental de la economía gallega son los puertos. A ellos se destinarán 293 millones de



Instalaciones ferroviarias en Bobadilla (Málaga). Adif

euros, la mayor parte para el puerto exterior de Punta Langosteira (A Coruña), que también formará parte del Corredor Atlántico con una nueva conexión ferroviaria.

En concreto, el Ministerio de Transportes ha previsto una inversión de 124 millones de euros que permitirá conectar el puerto exterior con el interior a través de un nuevo ramal que incluye 5 kilómetros de túneles.

Su gabinete traba ya en la búsqueda de un acuerdo con la Xunta de Galicia y el Concello de A Coruña

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

para solucionar la importante deuda que acumula la Autoridad Portuaria, y que podría pasar por trasladar la actividad del puerto interior al exterior; destinando las 80 hectáreas de terreno del primero para nuevos usos que puedan ser aprovechados económicamente; y mediante la reestructuración de la deuda contraída con Puertos del Estado.

Para evitar lo acontecido con el Corredor Mediterráneo, donde el empresariado y los políticos regionales unieron fuerzas para criticar la lentitud en las obras, Puente ha prometido la creación de un grupo de trabajo conjunto con la patronal gallega para explicar los avances de las obras.

Algeciras, puerta de África y América

El segundo punto crítico del Corredor Atlántico en España es el tramo andaluz del mismo. Concretamente, la conexión ferroviaria con el Puerto de Algeciras, uno de los tres más grandes del país y para el que hay activo un plan que permita subir al tren miles de camiones que ahora salen o entran por carretera a esta terminal.

El Gobierno tiene en marcha un plan de renovación completa de la línea de tren convencional que une Algeciras con la localidad malagueña de Bobadilla (que conecta con las líneas hacia el norte de España). Este trazado recorre 176 kilómetros de las provincias de Málaga y Cádiz para que la instalación marítima pueda disponer de una conexión ferroviaria del siglo XXI pese a tener su origen en el XIX.

La modernización de este corredor cuenta con un presupuesto de 472 millones de euros, de los cuales el 70% ya está ejecutado. Esta ruta está considerada como estratégica por el Gobierno por dos motivos: por ser el vértice final de los corredores Atlántico y Mediterráneo y por estar incluida en el plan de Autopistas Ferroviarias que permitirá su-

bir los camiones al tren para llevarlos hasta Francia sin interrupciones.

Entre las últimas actuaciones aprobadas se encuentran las obras de renovación de vía (balasto, traviesas y carril) en el tramo Bobadilla-Ronda, de 43 kilómetros. Además, se adecuarán los pasos superiores para adaptar sus dimensiones a las que necesitan los equipos para la futura electrificación de la línea; y se reforzarán varios puntos del trazado.

Estas obras complementan con las ya ejecutadas en los tramos Algeciras - Almoraima (junto a Castellar de la Frontera) y San Pablo de Buceite - Ronda; a falta de una segunda fase de actuaciones ya contratada para el tramo Almoraima-San Pablo.

Al mismo tiempo que se actúa en la superestructura de vía se están produciendo otros trabajos de modernización, como son la renovación del sistema de comunicaciones móviles ferroviarias GSM-R, o la instalación del sistema de bloqueo automático, que garantiza la distancia entre trenes. También se han contratado los trabajos para modernizar la señalización con el sistema de protección ASFA digital.

La renovación de la conexión por tren con Algeciras supone una inversión de casi 500 millones

La renovación completa de la línea Bobadilla-Algeciras incluye la implantación del tercer carril para garantizar el acceso en ancho de vía ibérico y estándar europeo hasta el mayor puerto de España; la electrificación completa de la ruta (cuyo proyecto se está ultimando) y la ampliación de apartaderos que faciliten el tránsito de trenes de 750 metros.



Puerto interior de A Coruña. Autoridad Portuaria de Coruña

**Miguel Ruiz**

Presidente de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (ATUC).

Transporte público: clave para la descarbonización

El desarrollo del transporte público es clave para conseguir los objetivos de descarbonización. Así lo entiende la propia Unión Europea (UE), que quiere convertir Europa en el primer continente con cero emisiones netas en 2050. Para ello, ha establecido una hoja de ruta ambiciosa que pretende transformar la sociedad de sus países miembros a través del Pacto Verde Europeo y de los objetivos intermedios de 2030 -reducción del 45% de las emisiones en el periodo de 2030-2034 y del 65% del 2035-2039-. Se trata de construir una economía más competitiva y moderna basada en el impulso de la neutralidad climática. En esta línea de actuación, y con el diseño de una regulación precisa que abarca todos los sectores industriales, la movilidad es uno de los puntos clave para cumplir en tiempo y forma con los objetivos de descarbonización.

En la encomiable labor de construir un futuro más sostenible para Europa, el transporte urbano colectivo constituye una alternativa eficiente, rápida y accesible al coche privado, ya que ayuda a descarbonizar las ciudades y contribuye de manera decisiva en la consecución de la tan ansiada neutralidad climática en la movilidad. Por tanto, el transporte público mejora la calidad del aire, reduce la congestión urbana y fomenta un estilo de vida saludable que tiene un impacto positivo en la salud física y mental de las personas. Esta importancia se refleja en los más de 60.000 millones de viajes que se efectúan en transporte público en toda Europa, el cual emplea a casi un millón y medio de personas en todo el continente, lo que también redundará en la prosperidad y el crecimiento económico de los distintos territorios. No obstante, aún queda mucho trabajo por hacer si queremos cumplir con los plazos marcados por la Agenda 2030 y 2050. El tiempo apremia y en ese objetivo general de la Unión Europea no debería haber países de primera velocidad y otros de segunda, ya que se trata de un objetivo cuyo éxito será global o no será.

Lo cierto es que, hoy en día, la realidad en el desarrollo del transporte público en Europa está muy descompensada. Mientras gobiernos como el de Francia o Alemania destinan grandes inversiones a la modernización de su infraestructura y a la adopción de tecnologías limpias -9.616 y 9.049 millones de euros respectivamente- el de España tan sólo aportó 372 millones de euros en 2023, según los



Movilidad y Transporte

elEconomista.es

Presupuestos Generales del Estado (PSG); apenas un 6,1% del total necesario para construir un sistema de transporte público sostenible y con vigencia a medio y largo plazo. La evidencia de estos números nos coloca en el vagón de cola de las grandes economías continentales. Por ejemplo, Francia invierte más de 141 euros por habitante y Alemania más de 107, en España no llegamos a los 8 euros por persona, recursos que han decrecido en nuestro país de manera alarmante desde 2012 hasta ahora, más aún si tenemos en cuenta el aumento del Índice de Precios de Consumo (IPC) debido a la inflación.

En este contexto, se hace perentoria la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible, cuyo compromiso es llegar a un máximo del 25% en la aportación del Estado a los sistemas de transporte urbano a través de un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible. De hecho, la aprobación podría implicar que el Ejecutivo eleve sus aportaciones al sector hasta los 1.750 millones de euros anuales, cinco veces más que en la actualidad. Sin embargo, esa cifra tampoco será suficiente ya que el sector en nuestro país requiere de una cantidad adicional de 1.500 millones al año para cumplir con los compromisos de renovación de flotas y la multiplicación de la cantidad de servicio exigidos por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC).



Las inversiones destinadas al transporte público español no alcanzan los 8 euros por persona

Para culminar con éxito la transición hacia un sistema de transporte público robusto y eficiente, necesitamos un compromiso real por parte de todos los sectores implicados, tanto del Gobierno como de las autoridades locales, empresas y sociedad civil. Es crucial que España no solo alcance, sino que supere, los estándares europeos en materia de financiación y gestión del transporte público. De esta manera, el país no solo mejorará su infraestructura de movilidad, sino que también reforzará su posición en Europa como líder en la implementación de soluciones sostenibles. Para lograrlo, debemos desarrollar un marco de financiación a largo plazo.

Los resultados serían más que evidentes, ya que cada euro invertido en transporte público genera un valor adicional de cuatro euros en la economía total. Y es que el transporte público conecta a las personas con sus empleos, formación y actividades de ocio, facilita el desarrollo de negocios, apoya el turismo y contribuye a la regeneración urbana y al aumento del valor de la propiedad. En definitiva, el transporte público es parte esencial del futuro sostenible que necesitan tanto España como Europa.



Sergio de Frutos

Siemens Mobility desvela sus planes para Innotrans 2024

La compañía alemana va mucho más allá de la fabricación de trenes y redobla su apuesta por la implantación de nuevas tecnologías en el sistema ferroviario.

Victor de Elena Fotos: V. E.

La mayor feria del sector ferroviario calienta motores de la mano de los grandes fabricantes europeos. El primero en avanzar sus principales novedades de cara al evento ha sido el gigante alemán Siemens, que presentó a principios de mayo su estrategia empresarial para los próximos años, marcados por el importante peso que ha adquirido el ferrocarril en la agenda verde europea.

Michael Peter, director ejecutivo de Siemens Mobility, puso en valor la enorme capacidad del ferrocarril de mover pasajeros frente a cualquier otro medio de transporte, al tiempo que genera la menor cifra de emisiones frente a otros competidores. El directivo quiso destacar el enorme ahorro que permite generar el tren dentro del plan de descarbonización



Tren Desiro HC construido por Siemens Mobility para Egipto.

Movilidad y Transporte

elEconomista.es



Material rodante en la fábrica de Siemens Mobility en Dortmund (Alemania).

del transporte, que supone el 21% de las emisiones de CO2 a nivel global. Para ahorrar una tonelada de dióxido de carbono, el sector energético ha de destinar 400 euros en la descarbonización de sus centrales de gas, mientras que el ferrocarril es capaz de ahorrar hasta 3.100 euros por pasajero.

Detrás de esa cifra están las emisiones evitadas por el cliente, un valor al que se llega gracias a las nuevas formas de propulsión del material rodante ferroviario. Siemens ha cifrado en 60 millones de toneladas de CO2 las que evitarán sus entregas, que en próximos años llegarán a Estados Unidos, India, Egipto, Alemania (Frankfurt y Munich), Austria, Noruega, Australia (Sidney), Noruega (Oslo) y Francia.

Una cartera que no deja de crecer

La ingeniería y las fábricas de Siemens han hecho entrega últimamente de cuatro pedidos que marcarán la diferencia en el sector. En términos de volu-

men, el más importante fue el suministro de 1.200 locomotoras eléctricas a India, un país que se ahorrará el equivalente a la huella anual de CO2 de Alemania, al facilitar el tránsito de mercancías por valor de 800.000 camiones.

Si hay un producto diferencial respecto al resto del sector, ese es el modelo Mireo PlusH que ya circula por la región germana de Baviera. Este autopropulsado movido por hidrógeno, ahorra hasta 730 toneladas de CO2 al año frente a un tren diésel, el equivalente a 58.000 árboles. A él se suman las locomotoras de doble potencia entregadas al operador germano Deutsche Bahn, cuya tecnología ahorra hasta 12 millones de litros de combustible y 25.000 toneladas de CO2 al año.

Hoja de ruta verde y muy optimizada

Siemens Mobility cuenta desde 2018 con una hoja de ruta basada en cuatro palancas tecnológicas que le han permitido mantener el liderazgo en el mercado. Sistemas capaces de optimizar la infraestructura con el material rodante; el objetivo de lograr un 100% de disponibilidad de los trenes para que pasen el menor tiempo posible en los talleres; maximizar la capacidad de red y ofrecer la mejor experiencia al viajero han centrado la estrategia tecno-



Siemens Mobility construirá los trenes para la primera línea de alta velocidad de Estados Unidos

lógica de la compañía, que año a año sigue sumando pedidos de los grandes operadores ferroviarios europeos y del resto del mundo.

Ejemplo de la confianza del mundo en los productos de Siemens Mobility es su selección como licitador preferente para suministrar los primeros trenes de alta velocidad de Estados Unidos. En concreto, la compañía alemana está ultimando un contrato para el suministro de 10 trenes a la llamada Brightline West, que unirá Las Vegas y el sur de California a velocidades de hasta 350 kilómetros por hora. Las unidades, basadas en su plataforma Velaro, llevarán el nombre de American Pioneer 220 y serán hasta un 30% más eficientes en términos de energía que los de la generación anterior, fruto sobre todo de la mayor ligereza de los materiales.

También contarán con un 10% más de espacio gracias a una carrocería ultraancha, de modo que la capacidad de las unidades oscilará entre 434 y 450 pasajeros. La tracción distribuida de estos nuevos trenes y el motón de imán permanente permitirán subir sin esfuerzo pendientes de hasta el 5,5%; mientras que el monitoreo en tiempo real permitirá reducir los costes de mantenimiento en un 30%.

Movilidad y Transporte

elEconomista.es



Interior del Desiro HC destinado a Egipto.

Novedades de Innotrans

Aunque los trenes son lo más llamativo, para lograr una operativa eficiente se hace necesario llevar su tecnología a un nuevo nivel. Así, Siemens aboga por transformar la movilidad mediante los datos, facilitando su acceso mediante API estandarizadas para todos los subsistemas operativos. Así, se garantiza su total disponibilidad y se pueden lograr cifras máximas de ocupación de los trenes y de capacidad de red.

Para ello, Peter confía en el poder de su plataforma tecnológica Siemens Xcelerator, que conecta todos

La compañía alemana vuelca su estrategia a la tecnología asociada a la gestión ferroviaria

los subsistemas entre sí en busca de una experiencia perfecta para operadores y pasajeros. Esta propuesta se basa en software modular que permita el formato plug and play; el uso de APIs estandarizadas para monitorizar las flotas y el trasladar módulos de software a la nube, acordando el tiempo de comercialización para los operadores.

Este sistema ya está instalándose en los nuevos trenes S-Bahn construidos para Munich, que cuentan con una arquitectura de software modular, actualizable a través de la nube y garantizando una

máxima disponibilidad de trenes a través de Railigent X. También en Renfe, donde Siemens Mobility ha sido la encargada de implementar el nuevo sistema de precios, inventario, emisión de billetes y reservas de última generación del operador público para garantizar más rendimiento y capacidad.

También Siemens Mobility ha sido la encargada de implementar el cerebro de la red de transporte público de Copenhague (Dinamarca). En concreto, está instalando el sistema de comunicaciones CBTC a lo largo de los 170 kilómetros de la red S-Bahn, capaz de reducir el intervalo de paso de los trenes de 120 a 70 segundos. La capital danesa podrá elevar así sus servicios ferroviarios para seguir dando servicio a los más de 350.000 pasajeros que hacen uso de ellos cada día, y que a partir de 2030 podrán automatizarse.

Además, la compañía dará a conocer los últimos avances en gestión de red fruto de sus avances a la hora de combinar su sistema operativo TPS.live con el sistema de señalización ATO sobre el de control ETCS. Este modelo, implementado en el S-Bahn de Hamburgo, ha permitido mejorar la puntualidad un 15%, ahorrar un 30% en eficiencia energética o elevar la capacidad otro 30%. Esta suite es también capaz de liberar todo el potencial de la señalización moderna, planificar todas las operaciones o resolver conflictos en tiempo real, hasta el punto de elevar la velocidad media en 2 km/h.

Invertirá 150 millones en un nuevo taller en Alemania

Siemens Mobility llevará a cabo una inversión de 150 millones de euros para aumentar sus servicios de mantenimiento en Alemania y Europa central ante la creciente demanda de peticiones por parte de operadores ferroviarios del continente. Para ello, doblará el tamaño de su depósito en Dortmund-Eving hasta convertirlo en uno de los centros de mantenimiento más grandes y modernos.

Hasta la fecha, el depósito de Dortmund abarca un área total de 70.000 metros cuadrados (m²), con 5,5 kilómetros de vías disponibles. Con esta expansión, la superficie total se incrementará a 157.550 m², y se le añadirán 12.300 m² de talleres especializados, oficinas y nuevas zonas de estacionamiento para trenes de hasta 400 metros de longitud. Se espera que la construcción de este nuevo edificio arranque este 2024 y finalice en 2026.

Michael Peter, CEO de Siemens Mobility, destacó la importancia de esta inversión para satisfacer las necesidades de los clientes y garantizar la disponibilidad óptima de los trenes. "Nuestros clientes requieren un servicio de calidad para aumentar la cantidad de trenes en circulación y asegurar su máxima operatividad", aseguró.

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

Ferrovio

Iryo amplía su oferta multimodal con Vectalia y la naviera GNV



Iryo avanza en su intento por liderar los viajes 'puerta a puerta' y para ello amplía su apuesta al segmento turístico. La compañía coparticipada por Trenitalia, Air Nostrum y Globalvía ha sumado a la compañía de autobuses Vectalia y a la naviera GNV –Grandi Navi Veloci– a su proyecto multimodal 'Iryo Conecta', con el que busca extender su oferta de destinos más allá de las estaciones de alta velocidad. El operador italoespañol quiere aprovechar la llegada del verano

y el auge turístico para que el tren de alta velocidad se convierta en el medio esencial de transporte en sus viajes vacacionales, para lo cual necesita que sus clientes lleguen hasta los destinos turísticos donde no llega el tren. Así, la firma de nuevas alianzas con Vectalia y GNV, además de las que ya disponía anteriormente con Air Europa, Avis o Imbric, permitirán la compra de billetes conjuntos para llegar a un total de 50 destinos por toda España.

Ferrovio

Egipto aprueba la compra de siete trenes de lujo a Talgo por 200 millones



La Cámara de Representantes de Egipto ha dado luz verde al acuerdo de facilidades de crédito entre la república árabe y el Gobierno de España según el cual el fabricante español de trenes Talgo suministrará siete trenes nocturnos de lujo a los ferrocarriles egipcios a cambio de 200 millones de euros. Este acuerdo aspira a convertirse en la llave para que la compañía dirigida por Carlos de Palacio y Oriol pueda construir una fábrica en territorio egipcio que

le permita ampliar su capacidad de fabricación. Ante las dificultades de la economía africana para afrontar la operación por sí sola, el Gobierno de España ha intercedido para conceder varias líneas de crédito blando con notables facilidades financieras por un importe total de 200 millones de euros, equivalentes al valor total del contrato. La operación se enmarca en el plan de desarrollo del sistema ferroviario del país norteafricano.

Ferrovio

Antin inyecta 1.000 millones en el nuevo operador francés Proxima



La liberalización del ferrocarril de alta velocidad tendrá en Francia su gran campo de batalla. La entrada en operación en las vías galas, un proceso complejo por las exigencias de los reguladores franceses, va sumando nuevos competidores poco a poco. El último en sumarse ha sido la compañía de nueva creación Proxima, que ha anunciado la firma de un preacuerdo con Alstom para adquirir 12 trenes y prestar servicios ferroviarios entre París y va-

rias ciudades del suroeste francés –Nantes, Burdeos, Rennes y Angers– antes de 2030. Renfe incorpora así un nuevo rival en su ambicioso plan de crecimiento en el país vecino. Detrás de la misma está el fondo francés *Antin Infrastructure Partners*, que se convertirá en accionista de Proxima tras acordar una inversión de 1.000 millones de euros para adquirir los trenes. Proxima está dirigida por una antigua directiva de SNCF, Rachel Picard.

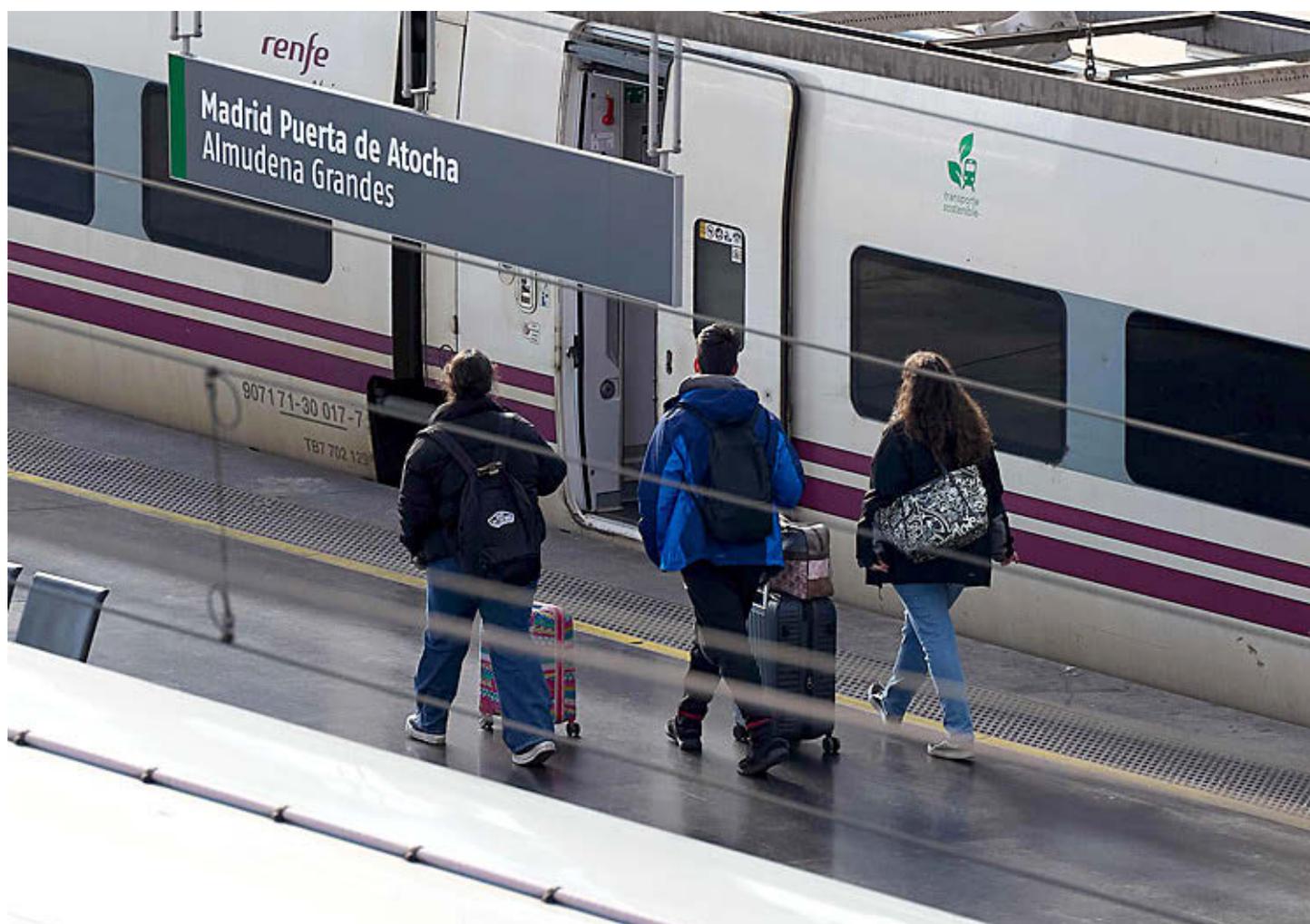
Ferrovio

Hitachi Rail adquiere el negocio de movilidad de Thales



La compañía japonesa Hitachi Rail, con amplia presencia en el continente europeo, ha cerrado la adquisición de la compañía de movilidad del grupo Thales, Ground Transportation Systems (GTS), a cambio de unos 1.660 millones de euros. Con sede continental en Londres y tras adquirir la italiana AnsaldoBreda en 2015, Hitachi Rail se convierte así en uno de los grandes fabricantes ferroviarios a nivel mundial y confía en elevar sus ingresos con los

negocios de sistemas y señalización hasta ahora operados por el gigante de telecomunicaciones francés, que redundarán en un mayor margen de beneficios. Con este acuerdo, Hitachi se convierte en un actor todavía más grande en el sector ferroviario, compitiendo directamente con la francesa Alstom y la alemana Siemens; además de con otros actores asiáticos como la china CRRC o la coreana Hyundai Rotem.



Viajeros en la estación de Puerta de Atocha.

El plan de Renfe para ahorrar: Atocha y Chamartín serán estaciones de paso

Pone en marcha servicios transversales con parada en la capital con los que dejará de abonar ciertos cánones a Adif que le ahorrarán hasta 100.000 euros al año por tren con el objetivo de ser más rentables.

Víctor de Elena Fotos: Europa Press

La última reorganización de servicios propuesta por Renfe tiene como novedad más destacada el hecho de que las dos cabeceiras de la alta velocidad en Madrid, Chamartín y Puerta de Atocha, dejan de actuar como tal para algunos trenes que pasarán a ser transversales, recorriendo España de punta a punta. Aunque mantendrán la parada en la capital, estos servicios sólo estarán de paso por sus vías, frente a la situación actual, en la que ambas estaciones sir-

ven para estacionarlos mientras esperan hacia sus nuevos destinos.

Una de las últimas polémicas que han pululado por la red social X –Twitter– era la vinculada al anuncio de Renfe de poner en marcha un nuevo servicio de alta velocidad entre Murcia y Málaga con paso por Madrid. Esta controversia se explica por la ausencia de una línea directa entre la Región de Murcia y Andalucía –actualmente en construcción– que

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

hace que el camino más rápido para unir ambas sea por donde ya hay infraestructura, por Madrid, a la espera de que las obras se completen en 2026.

Pero más allá de eso, el movimiento de Renfe ha consistido en fusionar dos servicios AVE que se prestaban con un mismo tren para optimizar sus recursos. Esa unidad realizaba un primer viaje Málaga-Madrid y a continuación partía hacia Murcia, previa parada para limpieza en la estación madrileña de Puerta de Atocha.

La saturación de esta terminal ha obligado a su gestora, Adif, a desviar a Chamartín casi todos los tráficos con origen o destino Valencia, Alicante y Murcia, mientras adapta la terminal del norte de Madrid a su futuro como la mayor estación de tren de España. Entre tanto, se va a construir una nueva estación pasante en Atocha para que todos los trenes paren en ambas terminales.

100.000 euros de ahorro anual por tren

Mientras se ejecuta, tanto Adif como los operadores han de optimizar al máximo el tiempo y espacio que ocupan en Atocha, ya que el primero cobra a los segundos por hacer uso de sus vías y las estaciones.

Esta situación ha invitado a Renfe a unificar todos aquellos servicios que le permitan ahorrar dinero al no tener que pagar por parar en las estaciones con cánones más altos. Al mismo tiempo logra un mayor aprovechamiento de su flota al no tenerla parada, y genera un ahorro en personal, al evitarse la rea-

lización de movimientos de trenes vacíos o traslados hasta sus talleres.

Tal y como comenta el usuario @unodelarenfe en X -Twitter-, la puesta en marcha de este servicio Murcia-Málaga permitiría a Renfe ahorrarse un buen dinero al año. La empresa pública se ahorrará más de 206.000 euros solo con esta medida, al dejar de abonar los cánones de recepción y emisión de los dos trenes diarios a los que sustituye el nuevo Murcia-Málaga y su inverso.

Además, los viajeros que combinasen ambos trayectos se evitarán tener que salir y volver a entrar del recinto de los andenes, facilitando el transbordo. Algo que también repercute en las cuentas de



El ahorro por tren asciende a 100.000 euros anuales en plena guerra de rentabilidad del sector

Renfe, al rebajarse el canon a abonar por viajero que sube y baja de la misma, un movimiento que elevaba los costes en 0,82 euros por pasajero.

Convertir a Atocha en una estación de paso permite a los operadores un mayor aprovechamiento de su flota, evitando tenerla parada; y genera un ahorro en personal, al evitarse tener que realizar maniobras con los trenes en vacío hasta los talleres. Por



Tren de alta velocidad entre Madrid y Murcia, ruta que se ha extendido a Málaga.

Movilidad y Transporte

elEconomista.es



Trenes estacionados en Madrid-Puerta de Atocha.

ejemplo, el tren de Murcia debía apartarse para dar paso a otra unidad con destino Málaga, teniendo que esperar largo rato hasta cubrir de nuevo el trayecto de vuelta a la ciudad.

Este tipo de medidas permiten optimizar la productividad de los trenes y aumentar su disponibilidad, de modo que la operadora puede ampliar el número de frecuencias a todos los destinos que se requieren.

Menos costes para las empresas

Esta fórmula no es nueva. Es muy común en grandes terminales del extranjero, pero también en España. Sin ir más lejos, Renfe también ha operado durante años un tren transversal entre Gijón (Asturias) y Castellón, ahorrándose los costes extra de poner servicios con origen o destino en la capital del país.

Además del Murcia-Málaga, también ha puesto en marcha otra conexión transversal entre el norte y el sur de España sin transbordo para sus viajeros. El AVE directo entre Huesca y Sevilla empezó a funcionar el 8 de abril, y es también la suma de dos servicios que unen ambas ciudades en algo más de 5 horas y media. Efectúa su parada en Zaragoza, Calatayud, Guadalajara, Madrid-Puerta de Atocha y Córdoba.

El mayor ejemplo de optimización de costes lo está haciendo Ouigo. Debido a su reducida flota y la falta de capacidad en Chamartín, la compañía fran-

cesa ha puesto en marcha servicios entre Valladolid y Alicante con una pequeña parada en la terminal del norte de Madrid que, al igual que en el caso anterior, les permite ahorrar costes, al no actuar esta como cabecera.

Al mismo tiempo, Ouigo está sacando sus trenes con destinos Valencia y Alicante en la llamada 'doble composición'. Los dos trenes parten juntos durante los primeros kilómetros del trayecto y al lle-

0,82

Euros por viajero abonan las operadoras a Adif por subir o bajar viajeros en las terminales

gar a Cuenca se separan, continuando sus trayectos por separado hacia su destino. Desde principios de junio también efectúa parada comercial en esta ciudad castellanomanchega, con lo cual aprovecha las maniobras para ofertar un servicio hasta ahora inexistente.

El tercer operador del mercado, Iryo, también está haciendo lo propio con la puesta en marcha de cuatro trenes diarios entre Sevilla y Barcelona que paran 20 minutos en Madrid, donde los maquinistas cambian de cabina. El objetivo final: reducir al mínimo los costes y optimizar el servicio.



Cesare Sapienza

Los trenes turísticos de lujo cobran fuerza al albur de los turistas más pudientes

Renfe vuelve a poner en marcha sus trenes turísticos de lujo, que este año estrenan imagen corporativa. La operadora pública pondrá en circulación 81 trenes, tres más que en 2023, que fueron disfrutados por 2.718 viajeros. La previsión para este año contempla alcanzar los 3.500 clientes. En la imagen, el tren Al Ándalus circulando por Andalucía, cuyos coches fueron fabricados en 1920.

MARCO SANSAVINI

Presidente de Iberia



“Comprar Air Europa es fundamental para competir en la liga de los grandes”

Marco Sansavini (Bologna, 1967) es desde hace un mes presidente de Iberia, la aerolínea de bandera española propiedad de IAG que ha puesto rumbo a su primer siglo de vida batiendo todos sus récords. Este centenario puede llegar de la mano de la adquisición de Air Europa, a falta de que la Comisión Europea otorgue su visto bueno.

Por Víctor de Elena. Fotos: Alberto Martín Escudero

El directivo italiano, que cuenta con tres décadas de trayectoria en la aviación, fue nombrado CEO de Vueling en 2020 y nada más llegar tuvo que afrontar una pandemia cuyas dificultades resolvió con notable éxito. Ahora vuelve a la que fuera su casa, donde fue director comercial entre 2012 y 2020, acompañando la transformación de un negocio que se saldó con

940 millones de beneficios el pasado ejercicio.

¿Cómo valora las objeciones que le ha puesto Bruselas a su oferta para adquirir Air Europa?

El *Statement of Objections* es lo esperado. El documento de la Comisión Europea tiene más de 700 páginas y profundizan en las ru-

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

tas en las que nos piden intervenir o en las características de los operadores que deben asumirlas (remedy takers). Por eso ofrecemos el 40% de las rutas y no habrá ninguna sin una compañía que compita con Air Europa e Iberia. Ahora podemos profundizar en qué rutas debemos ceder y quiénes serán sus remedy takers. A la Comisión le preocupa la capacidad de estos para competir, así que nosotros le hemos dado un listado de empresas candidatas para que elijan la combinación más oportuna.

Entre las aerolíneas que pueden quedarse esas rutas está Ryanair, líder del mercado en Europa. ¿Cómo se explicaría que la Comisión ceda más rutas a la aerolínea más grande sin afectar a la competencia?

Es la Comisión Europea la que tiene la responsabilidad de elegir al competidor más adecuado. Nosotros tenemos que asegurarnos de que haya un interés fuerte por parte de un número importante de competidores

diferencial que el competidor que se quede los remedies sea Ryanair o Avianca. Nuestro objetivo no es restringir la competencia, sino ampliar nuestra capacidad de competir con otros aún más grandes que nosotros.

Las aerolíneas asiáticas están anunciando nuevas rutas hacia España. ¿Están tomando posiciones sus rivales antes de la fusión?

Creo que estamos en una fase en la que la demanda está mostrando una resiliencia y evolución positiva que nos ha sorprendido, porque estamos en niveles de crecimiento por encima de 2019. Entonces, las aerolíneas que están en posición de crecer están viendo oportunidades en el mercado y desarrollándose. Nuestra preocupación no es que haya otros que crezcan, es que vemos la oportunidad de crear un actor global en España y no la estamos aprovechando, y eso solo pasa mediante la fusión.

“Toca demostrar que el negocio del ‘handling’ es viable y que South es capaz de competir”



“Invertiremos más de 600 millones en un nuevo centro de excelencia para la aviación en Madrid”



para que satisfagan sus preferencias. Hemos recibido tantas solicitudes de interés porque al ofrecer un amplio paquete de rutas hemos atraído a interesados de muy distinta naturaleza. Si la propuesta de remedies no hubiera sido sólida, no habríamos recibido tanto interés.

¿La posibilidad de que Avianca asuma algunas de las rutas a Latinoamérica no crea un problema a largo plazo para Iberia, dado que son competidores directos?

Estamos en una situación muy buena como empresa. Pero si nos comparamos con Air France-KLM y Lufthansa, ellos cuentan con el doble de tamaño que nosotros y ofrecen una cobertura para todo el planeta desde sus hubs de París y Frankfurt. Por eso es fundamental esta operación, para entrar en esa “liga de los grandes”. Si nos comparamos con Francia y con Alemania, no es

¿Qué pasará con Iberia si no sale adelante la compra de Air Europa?

Iberia sigue creciendo de forma orgánica y estamos centrados en aprovechar todas las oportunidades que se están creando. Hemos salido de la crisis del Covid entre los primeros y ya estamos en un nivel de capacidad superior al de 2019. Estamos creciendo un 14% este año, el año pasado lo hicimos en un 18%. Pudimos contratar a 1.000 personas en estos dos últimos años cuando otras compañías ni siquiera han recuperado su actividad.

Iberia es una empresa que ha hecho sus deberes gracias al empuje, al trabajo y al esfuerzo de todos sus empleados. Vamos a ser la aerolínea lanzadora del avión de largo radio Airbus A321-XLR, que nos permitirá alcanzar nuevos mercados con un 30% menos de consumo. Así que Iberia se ha ganado el derecho

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

de crecer y cuenta con un plan de desarrollo propio, porque queremos seguir creciendo.

La posible compra de TAP, ¿sería para integrarla en Iberia, o para que continúe operando de manera independiente?

IAG ya ha expresado su interés potencial a la espera de conocer las condiciones de venta de TAP por parte del gobierno de Portugal. La lógica de esta adquisición es distinta de la operación de Air Europa, ya que esta tiene como objetivo crear un hub en Madrid que compita con los grandes operadores europeos. Pero en el caso de TAP, se trataría de ampliar el porfolio de empresas que forman parte del grupo IAG, que ya integra a Iberia, pero también a British Airways, Aer Lingus, Vueling o Level.

¿Cuándo está previsto que se produzca la independencia de Level como aerolínea?

Level ahora opera con el AOC (Certificado de operador aéreo) de Iberia para sus vue-

pósito de este avión por ir debajo de los asientos. ¿Cómo valoráis esta alerta?

Para nosotros, la seguridad es el primer criterio absoluto en cualquier decisión que tengamos que tomar, por lo que asumimos al 100% todas las indicaciones que nos dicten las autoridades competentes.

¿Qué novedades tiene Iberia para la temporada de verano que ya ha empezado?

Vamos a crecer un 14% este año, consolidando algunas de las rutas de largo radio recién abiertas, como Doha (Qatar). También se han aumentado frecuencias a Latinoamérica, a destinos como Bogotá, Lima o Chile. También creceremos por Europa, con aperturas a Tirana (Albania) o Salzburgo (Austria).

La asignatura pendiente de Iberia siguen siendo las rutas hacia Asia. ¿Qué planes tienen?

Tenemos una alianza con Qatar Airways que nos permite conectar desde allí con toda

Si no hay fusión: “Iberia se ha ganado el derecho de crecer y cuenta con un plan de desarrollo propio”

“A medida que la demanda se relaje y se recupere la oferta, los precios se normalizarán”



los de largo radio, pero están haciendo los trámites para que en el futuro estos aviones que operan desde Barcelona puedan volar con su AOC propio. En el momento en que lo consiga, lo comunicará.

Volviendo al XLR. ¿Cuántos van a recibir y a qué lugares van a ir destinados?

El pedido que tenemos a nivel de grupo es de 14 aviones, de los cuales 8 están ya asignados a Iberia, que va a ser la aerolínea de lanzamiento de este modelo. Al principio de la vida de un avión de largo radio se hacen rutas de corto recorrido a modo de entrenamiento, pero después de estas primeras semanas se destinarán a la costa este de América del Norte. De momento estamos pensando en Boston y Washington D.C.

La autoridad aérea de Estados Unidos (FAA) ha cuestionado la seguridad del tercer de-

Asia y estamos muy contentos de cómo se está desarrollando, porque nos permite combinar no sólo con Doha, sino también con toda su red. Y el 27 de octubre reabriremos la ruta a Tokio, que operábamos antes del Covid y que será un paso muy importante para aumentar la conectividad con Asia, ya que hasta ahora no se habían dado las condiciones para recuperarla.

En este contexto de inflación al alza, ¿seguirán subiendo los precios de los asientos en próximos meses?

En la aviación, como en todos los sectores, los precios responden a la relación entre oferta y demanda. Estamos viviendo una época post-pandemia en la que la demanda está siendo más fuerte de lo esperado en un momento en que las aerolíneas no habían recuperado su oferta, por lo que se han creado desequilibrios que, en algunos mo-

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

mentos, han generado subidas de precios. Ahora, y de forma paulatina, todas las compañías están volviendo a operar a niveles similares o superiores a los de 2019, por lo que, a medida que esto se produzca y se relaje la demanda, se normalizarán los precios

Van a invertir 600 millones de euros para crear un nuevo centro de innovación aérea en Madrid. ¿Qué va a acoger este espacio?

Es un tema apasionante, porque es la apuesta de nuestro grupo para desarrollar un centro tecnológico de excelencia para la aviación en España y en Europa. La Muñoz son unas instalaciones que tenemos al lado de Barajas donde realizamos el mantenimiento de nuestros aviones, el entrenamiento de tripulaciones y están las instalaciones de Do&Co, el proveedor de catering para los aviones. La idea es renovar y transformar ese centro para elevarlo a la excelencia en la aviación con riterios de sostenibilidad.

curso de Aena teníamos el riesgo de que el negocio de handling del grupo no fuera sostenible. Por un lado, perdíamos todo el negocio a terceros en estos aeropuertos, y al tener que subrogarlo, reducíamos también el tamaño relativo del área de *handling*.

Eso ponía en peligro la viabilidad del resto de aeropuertos, porque al no mantener esa escala, sería mucho más difícil realizar las inversiones necesarias. Hemos trabajado mucho con los agentes sociales para encontrar una fórmula que nos permitiera seguir apostando por el negocio. La solución ha sido una nueva empresa 100% propiedad de IAG y con mayoría de Iberia que integrará los aeropuertos donde mantenemos la licencia y realizará servicios a las aerolíneas del grupo en España.

En el anuncio de esta nueva filial se develó la intención de expandirla a nivel internacional. ¿Hacia donde se producirá?

“Hemos ofrecido a Bruselas un listado de candidatos para que elijan quiénes asumirán las rutas a ceder”



“Con la fusión con Air Europa tenemos la oportunidad de crear un actor global en España”



También permite el desarrollo urbanístico de la ciudad, por lo que lo estamos haciendo en estrecha colaboración con la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid. Requiere una inversión importante, de 600 millones, y supondrá la creación de 7.000 empleos directos y 10.000 indirectos. Es un gran proyecto para el que creemos que se lograrán las autorizaciones a lo largo de 2025, arrancar su construcción en 2026 y llevar a cabo las primeras inauguraciones en 2027, coincidiendo con el centenario de Iberia.

Recientemente han lanzado su nueva filial de *handling*, South, que sustituirá a Iberia Airport Services. ¿Qué planes tienen para ella?

Esta compañía es una apuesta muy importante del grupo IAG. A raíz de la pérdida de licencias de Iberia Airport Services en el con-

El primer reto de South es establecerse de manera sostenible para que sea capaz de alcanzar los niveles de rentabilidad necesarios para acometer las inversiones; y en segundo, asegurar un servicio competitivo frente a la operación de terceros en el mercado. Dicho esto, es un vehículo que nos permite dar soluciones a los clientes e inversores, pero también a todos los trabajadores que tenemos en la empresa, garantizándoles el futuro y las condiciones que ya tenían.

Todos los empleados de Iberia que pasarán a la nueva empresa lo harán manteniendo sus derechos actuales, como acordamos con sus representantes. Por tanto, ahora nos toca demostrar que esta empresa puede ser viable, capaz de competir y una vez lo haga, empezará a valorar oportunidades de crecimiento y desarrollo a futuro.

Transición energética, sostenibilidad y digitalización: el transporte del futuro

La compañía Schneider Electric apuesta por la digitalización de las infraestructuras ferroviarias y aeroportuarias para lograr una movilidad fiable, segura, ecológica e inteligente

El sector del transporte y la movilidad se presenta como uno de los más fundamentales en la transición energética que debe llevarse a cabo. Hay que tener en cuenta que, en la actualidad, solo en España consume aproximadamente un 39% de la energía final del país. Pese a ello, esta industria, por sus características, es clave para afrontar los retos de sostenibilidad a los que se enfrenta la sociedad.

La transformación del sector debe basarse en tres pilares fundamentales: la transición energética, la sostenibilidad y la transformación digital. Y pese a que todavía queda mucho camino por recorrer, esta industria parte desde una posición avanzada. “El segmento ferroviario está muy bien posicionado porque es ya de por sí uno de los sectores más sostenibles que tenemos. De hecho, hay regulaciones en ciertos países que quieren prohibir los viajes en avión a cierto radio de kilómetros para reemplazarlos por un medio de transporte más sostenible, como el ferroviario”, comenta Adolfo Barroso Orgaz, director comercial de la Business Unit de Power Systems en Schneider Electric España.

Pero, ¿qué es lo que debe ofrecer la industria para promover un cambio significativo hacia el transporte sostenible? Para Schneider Electric la clave

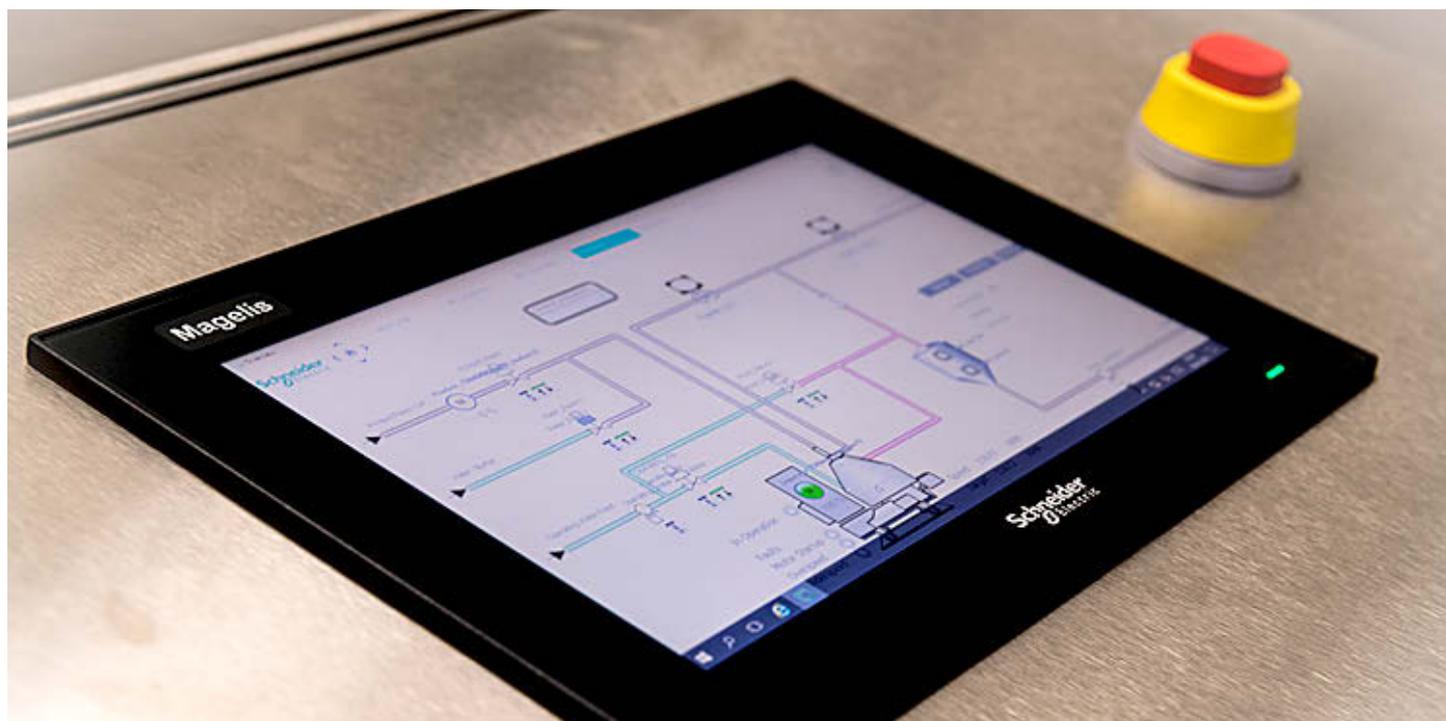
está en la transformación digital. “La transformación digital no es un fin, no es un objetivo. Es el medio, es la herramienta que nos ha de permitir conseguir los objetivos que tenemos como empresa: ser más competitivos, garantizar la seguridad de las operaciones, la seguridad de las personas y también, por supuesto, en línea con lo que decíamos antes, a alcanzar los objetivos que tenemos de sostenibilidad. EcoStruxure for Rail and Urban Transportation es la solución que Schneider Electric pone a disposición del Segmento para alcanzar estas metas”, explica el director comercial de la Business Unit de Power Systems en Schneider Electric España.

En este campo, la compañía internacional facilita una movilidad fiable, ecológica e inteligente con la digitalización de la infraestructura ferroviaria. La digitalización y a la electrificación simplifican la gestión del sistema para ofrecer un transporte seguro, fiable y eficiente.

“Dentro del transporte, el segmento ferroviario está muy bien posicionado porque es ya de por sí uno de los sectores más sostenibles que tenemos”

Ferrocarriles del futuro

Los ferrocarriles ya son una de las alternativas de transporte más sostenibles, pero esto no significa



que no presenten retos. Schneider Electric quiere poner el foco en su fiabilidad.

“Hay que tener en cuenta que solo en la Unión Europea los ferrocarriles transportan a más de 7.000 millones de pasajeros al año y cerca de 1.600 millones de toneladas de carga. “Cualquier incidencia en las infraestructuras puede provocar un retraso en una línea de metro que, a su vez, puede ocasionar retrasos en otras líneas. Esto tiene consecuencias muy negativas en los sistemas de metro que son responsables del desplazamiento de millones de personas al día y, a su vez, en la productividad de las actividades económicas de nuestras empresas”, alerta la compañía.

Para modernizar y garantizar la continuidad de servicio de nuestro sistema ferroviario, hay que empezar por adoptar tecnología digital y software avanzado, como sensores, sistemas de energía digitalizados, monitorización remota y análisis de datos. Esto se debe a que estas tecnologías digitales permiten a los operadores ferroviarios tomar decisiones y definir nuevas estrategias operativas y de mantenimiento basándonos en datos fiables y en tiempo real”, detalla la compañía.

Esto ya se está llevando a cabo en algunos países, como por ejemplo Alemania. La Deutsche Bahn, mayor compañía ferroviaria de Alemania, está digitalizando toda su red y espera que estas tecnologías aumenten la capacidad de la red hasta en un 20%.

Schneider Electric explica que las dos áreas más importantes donde la digitalización mejora la confiabilidad son, por un lado, una energía y electrificación fiables, y por otro, mejorar la fiabilidad gracias a un mejor mantenimiento.

Aeropuertos inteligentes

El foco de Schneider Electric no solo está puesto en el transporte ferroviario, también en el sector de los aeropuertos. De hecho, están desarrollando gemelos digitales con el objetivo de aumentar la eficiencia de la infraestructura aeroportuaria. Esta tecnología permite desde mejorar la seguridad de



los pasajeros hasta reducir el tiempo de inactividad y cumplir con los requisitos reglamentarios.

Además, la digitalización de estas infraestructuras permite la eliminación de los silos de información gracias a un sistema de operaciones integrado para la visibilidad de datos de extremo a extremo. Igualmente, ayuda a garantizar la disponibilidad del centro de datos y a mejorar la eficiencia operativa en los aeropuertos inteligentes.

“La transformación digital de verdad es tan profunda que no puede venir solamente de una compañía, sino que va a venir del trabajo conjunto de diferentes empresas. Y para ello es vital que los sistemas, que las herramientas que tienen cada una de estas empresas se puedan hablar e integrar”, añade el director comercial de la Business Unit de Power Systems en Schneider Electric España.

La revolución de la inteligencia artificial en el sector aéreo

La implementación de esta nueva tecnología juega un papel fundamental a la hora de reducir las emisiones del sector aéreo, ya que gracias a ella, las aerolíneas pueden optimizar sus rutas, reducir y equilibrar el peso a bordo u optimizar así el consumo de combustible.

Juan Díaz Riquelme Foto: iStock



Operario cargando un avión con combustible.

La aviación ha sido históricamente un sector marcado por la innovación tecnológica. Desde los primeros vuelos hasta los modernos jets, cada avance ha buscado hacer el transporte aéreo más seguro, eficiente y accesible. En la actualidad, la inteligencia artificial (IA) se presenta como la nueva frontera tecnológica que promete revolucionar la industria aeronáutica, transformando desde el diseño de aeronaves hasta la gestión del tráfico aéreo. La IA se ha desarrollado significativamente en la última década, impulsada por tres factores principales: la capacidad de recopilar y almacenar grandes cantidades de datos, el aumento de la potencia de cómputo y el desarrollo de algoritmos avanzados.

La IA está revolucionando el diseño y la operación de aeronaves a través del aprendizaje automático (ML) y el aprendizaje profundo (DL). Aplicaciones como la visión por ordenador y el procesamiento del lenguaje natural (PLN) están mejorando la percepción y la toma de decisiones, mientras que el análisis de series temporales ayuda a interpretar datos de sensores. Esto permite desarrollos como la detección de tráfico basada en cámaras de alta resolución y la asistencia en la comunicación de control de tráfico aéreo (ATC). Además, puede optimizar el perfil de vuelo, anticipar situaciones críticas y mejorar la gestión de aeronaves. La certificación de aplicaciones de IA de nivel 1 ya está en marcha, facilitando soluciones como la optimización de leyes de control de vuelo y la calibración de sensores.

La digitalización está transformando la producción y el mantenimiento de aeronaves, con el mantenimiento predictivo a la vanguardia. Herramientas como el *Airman* de Airbus permiten supervisar continuamente el estado de las aeronaves, anticipar fallos y proporcionar soluciones preventivas, aumentando la disponibilidad de los aviones hasta un 35%.

También ofrece oportunidades para reducir las emisiones de carbono optimizando las trayectorias de vuelo. También puede mejorar la capacidad de la EASA para evaluar impactos ambientales, utilizando algoritmos de aprendizaje automático para evaluar el consumo de combustible y otros efectos medioambientales de los vuelos.



Operación de carga en una aeronave.

Los asistentes habilitados para IA ya están apoyando a los controladores de tráfico, mejorando las predicciones de trayectorias 4D y optimizando las rutas de vuelo. Esto reduce el tiempo de vuelo, el consumo de combustible y los costes, aumentando la eficiencia y capacidad del sistema de gestión del tráfico aéreo.

En los aeródromos, la IA mejora la seguridad mediante la detección de restos de objetos extraños en las pistas y el rastreo de aves para prevenir colisiones. Y dentro de las terminales se utiliza en sistemas de seguridad, reconocimiento facial y análisis de equipajes para detectar amenazas. Además, la integración segura de aeronaves tripuladas y no tripuladas requiere altos niveles de automatización.

Mejor gestión de flota y personal en Iberia

Ferrán García Rigau, director de Data & CRM de Iberia, explica cómo la IA está revolucionando el día a día de la aerolínea. "Me apasiona una funcionalidad en especial, que es clave para nosotros, que es cómo llenamos los aviones. Cuanto más balanceado vaya un avión, menos combustible va a consumir, y por lo tanto, menos emisiones tendrá y más sostenible será. Además, el pasajero normalmente piensa en la cabina, pero una parte muy importante que no se ve es la bodega donde van las maletas y la carga. En función de cómo se ordene toda esa carga se coloca también a los clientes, intentando siempre respetar sus necesidades o sus preferencias. Esa decisión se tiene que tomar en cuestión de un segundo,

cuando el cliente entra para hacer el *check-in* y descargarse su tarjeta de embarque."

Pero la IA no solo optimiza la carga y el balanceo de los aviones, sino que también mejora la sostenibilidad en la gestión de los menús a bordo. Iberia utiliza datos en tiempo real para cargar únicamente los menús imprescindibles, reduciendo así el desperdicio alimentario y el peso adicional en los aviones, lo que a su vez reduce el consumo de combustible.

+50%

La utilización de drones aumenta sustancialmente la eficacia de las inspecciones de calidad aérea

Asimismo, la IA también juega un papel crucial en la gestión de la flota de Iberia. La compañía ajusta continuamente el tipo de avión según la demanda de cada ruta, asegurando la máxima eficiencia operativa. "Es una especie de sudoku continuo con el que tratamos de mejorar al máximo la operativa de cada día en tiempo real", comenta García Rigau. Esto incluye cambiar a aviones con mayor capacidad en caso de aumento de demanda o cancelaciones, y adaptarse rápidamente a problemas meteorológicos.

Además, la planificación de los horarios del personal es otro campo donde la IA ha demostrado ser inva-

luable. Con más de 10.000 empleados trabajando 24/7, los 365 días del año, ayuda a organizar los turnos, facilitando la conciliación y ajustándose a las preferencias de los trabajadores.

También Iberia ha sido una de las primeras aerolíneas en implementar la IA generativa para mejorar la experiencia del cliente. Esta tecnología permite ofrecer recomendaciones personalizadas en base a las conversaciones actuales de los clientes, en lugar de basarse solo en sus viajes anteriores. "Somos de las primeras empresas en haber puesto la IA generativa a disposición de nuestros clientes. En el corto plazo, esperamos que sea clave para mejorar de forma sustancial la experiencia de nuestros clientes y la relación que tenemos con ellos", afirma García Rigau.

Aplicación continua en Airbus

La IA está revolucionando Airbus en múltiples frentes, desde las fases iniciales del diseño hasta la producción y operación de aeronaves. "Estamos utilizándola o explorándola prácticamente en todas las áreas, desde la ingeniería hasta los ensayos en vuelo, la producción y la operación", afirman. Este despliegue abarca también áreas de soporte como recursos humanos o finanzas, demostrando la versatilidad y el impacto transversal de la IA en la compañía.

Iberia utiliza la IA para adaptar de forma continua sus aviones a la demanda de cada ruta

Uno de los avances más significativos es la implementación del Digital Twin o gemelo digital, un programa integral denominado DDMS (Digital Design, Manufacturing and Services). Este programa permite trabajar con datos tanto del mundo físico como del virtual, optimizando así la eficiencia de los procesos de diseño y producción. Además, Airbus está avanzando hacia la creación de fábricas inteligentes, donde la automatización y el análisis de datos juegan un papel crucial en la mejora de la eficiencia.

De forma paralela en la planta de Puerto Real, Cádiz, se ha implementado un proyecto de inspección visual con drones. "Estamos lanzando la utilización de drones para que los inspectores no tengan que hacerlo" explica. Esto ha resultado en una mejora del 50% en la eficiencia de las inspecciones de calidad. Airbus también está invirtiendo en la plataforma Skywise, que utiliza IA para el mantenimiento predictivo de aviones, ayudando a las aerolíneas a anticipar fallos y optimizar sus operaciones.

Otro ejemplo relevante es la optimización de las órdenes estándar de producción (SOIs) mediante IA. Estas órdenes, que son esenciales para guiar a los operarios en sus tareas, se generan ahora de mane-



Monitor de control aéreo.

ra más eficiente gracias al análisis automatizado de grandes cantidades de información. Aunque esta tecnología aún se encuentra en fase piloto, se estima una mejora del 20% en los procesos de entrega.

El camino hacia el futuro de la IA en Airbus está marcado por la innovación continua y la exploración de nuevas aplicaciones. La compañía trabaja en áreas como la autonomía en vuelo y la mejora de la ciberseguridad. "Nuestro objetivo es apoyar la estrategia global de la empresa, liderar la descarbonización de la industria y ser más eficientes para cumplir con el *ramp-up* de producción", concluye.

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

Aéreo

Las aerolíneas ganarán un 11% más por el auge de la demanda



El auge de la demanda aérea disparará los beneficios del sector en un 11,3% este año, hasta superar los 28.143 millones de euros, según ha hecho público IATA, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo. Tras varios años de incertidumbre, la entidad ya visualiza un refuerzo de la rentabilidad en su informe de previsiones semestrales. En 2023, las aerolíneas de todo el mundo ganaron 25.283 millones de euros. Según las estimaciones que ha hecho

públicas, se espera que los ingresos totales en 2024 crezcan un 9,7% interanual hasta rozar el billón de dólares (996.000 millones de dólares / 919.058 millones de euros). De su lado, el crecimiento de los gastos será ligeramente inferior, del 9,4%, hasta suponer unos 863.693 millones de euros. El incremento de la demanda provocará que el número de viajeros rompa su máximo histórico hasta rozar la cifra de los 5.000 millones.

Aéreo

Multa de 150 millones a aerolíneas por cobrar las maletas en cabina



El extinto Ministerio de Consumo, ahora integrado en el de Derechos Sociales y Agenda 2030, ha emitido una propuesta de sanción a varias aerolíneas de bajo coste por supuestas prácticas contra los derechos de los pasajeros. La sanción, de 150 millones de euros, afecta a cuatro de ellas: las españolas Volotea y Vueling (del grupo IAG); la irlandesa Ryanair y la inglesa easyJet. El órgano gubernamental apunta a cuatro prácticas habituales de es-

tas compañías, siendo la más sancionada el cobro por llevar equipaje de mano a bordo de la cabina del avión, así como por tener que abonar la selección de asiento. Asimismo, la sanción también va contra la imposibilidad de pagar en efectivo los billetes adquiridos en el propio aeropuerto, después de que varias aerolíneas prohibieran esta práctica. La multa también incide en lo que Consumo considera "falta de transparencia en la información contractual".

Aéreo

Aena reformará el aeropuerto de Palma con 160 millones del BEI



El Banco Europeo de Inversiones (BEI) y Aena han firmado un préstamo de 160 millones de euros para financiar la modernización de la terminal de pasajeros del aeropuerto de Palma de Mallorca. El proyecto está considerado como estratégico para el Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II) y se enmarca en la *Política de Financiación del Transporte* del BEI, según han indicado ambas instituciones en un comunicado conjunto. El pro-

yecto incluye la modernización del edificio terminal de pasajeros, con la que se pretende optimizar las áreas comerciales y de gestión de pasajeros, mejorar los servicios de la terminal como electricidad, climatización o sistemas informáticos. Además, también contempla inversiones en seguridad, mejora del sistema de tratamiento de equipajes y la adecuación de los equipos de detección, respuesta de salvamento y extinción de incendios.

Aéreo

World2Fly estrenará ruta a Colombia a partir del 1 de diciembre



World2Fly, la aerolínea del Grupo World2Meet (Iberostar), amplía su portfolio de servicios con una nueva ruta directa que unirá Madrid con Cali (Colombia) a partir del 1 de diciembre. La conexión funcionará a todos los miércoles y domingos con salida desde Madrid y los viajeros podrán adquirir sus billetes próximamente en la web de la compañía, agencias de viaje y a través de la plataforma Amadeus. Esta nueva ruta se suma a las ya anunciadas para

2024 a Zanzíbar (Tanzania) y Uzbekistán, además de las habituales a Cancún (México), La Habana (Cuba), Punta Cana, Santo Domingo, (República Dominicana). Bruno Claeys, director general de World2Fly, ha destacado que están "muy emocionados" de anunciar esta nueva ruta que se suma al portfolio de World2fly y asegura que "es fruto de la estrategia de crecimiento que estamos desarrollando en la aerolínea".



eE

Vueling celebra dos décadas de éxitos y crecimiento por Europa

La aerolínea catalana Vueling, propiedad del grupo IAG, conmemora este mes de junio su 20º aniversario. En la actualidad, Vueling opera en 16 bases con 124 aviones, 200.000 vuelos al año y un equipo de más de 4.600 personas. Es también responsable del crecimiento del aeropuerto de El Prat, su gran *hub*, donde ostenta una cuota de mercado del 42%.

¿Megas, gigas y minutos ilimitados?

Consulta el comparador con las

mejores ofertas de fibra y móvil



- 📶 Ahorra tiempo y dinero.
- 📶 Compara los paquetes de fibra, datos y minutos.
- 📶 Claves para contratar la oferta más barata.
- 📶 Aclara las dudas más comunes.
- 📶 Analiza tu caso y elige tarifa.



Consulta las mejores ofertas, aquí:

www.bit.ly/comparador_fibraymovil



David Cuenca
CEO de CHEP Europa

Escasez de conductores en Europa: ¿estamos haciendo lo suficiente para eliminar la brecha?

La escasez de conductores de camiones es una problemática que ha afectado a Europa durante años y que sigue sin resolverse. Un informe reciente de la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU por sus siglas en inglés) arroja luz sobre la magnitud de este problema. Según el informe, la edad promedio de los conductores de camiones en Europa es de 47 años, con un 33% de conductores mayores de 55 años y apenas un 5% menores de 25 años. Esta disparidad demográfica plantea un serio problema: la falta de relevo generacional para los conductores experimentados que se jubilan y, consecuentemente, la posible reducción del nivel de logística y distribución de mercancía.

Las proyecciones de la IRU son igualmente preocupantes, ya que predicen que para el año 2028, Europa se enfrentará a 745.000 puestos de conductor de camión sin cubrir. Una cifra que representa aproximadamente el 17% de los puestos necesarios en el continente, lo que plantea serias preocupaciones sobre el impacto potencial en las cadenas de suministro, tanto en términos de costes como de disponibilidad de servicios. Ante este panorama, surge una pregunta crucial: ¿cómo podemos abordar proactivamente esta crisis para fortalecer nuestras cadenas de suministro y garantizar su resistencia en el futuro? La complejidad de este desafío exige una reflexión profunda y una acción conjunta.

Ya estamos viendo signos alentadores de innovación en el ámbito educativo. Países como Francia, España e Italia están tomando medidas para elevar el perfil de conductor de camiones como una opción profesional viable. Están desarrollando cursos específicos dirigidos a estudiantes de secundaria, que van más allá de simplemente enseñar habilidades de manejo de vehículos; también abordan temas como seguridad, tecnología digital, sostenibilidad y aspectos legales relacionados con la industria del transporte. Es fundamental equipar a los jóvenes con estas habilidades, ya que serán esenciales para quienes trabajen en las cadenas de suministro del futuro.

Las empresas de logística también están desempeñando un papel crucial en este esfuerzo. Muchas de ellas han establecido centros de capacitación internos y centros de aprendizaje para ayudar a los nuevos conductores a desarrollar y po-



Movilidad y Transporte

elEconomista.es

ner en práctica competencias digitales y de sostenibilidad. Estas iniciativas no solo benefician a los conductores, sino que además contribuyen a mejorar la eficiencia y la sostenibilidad de toda la cadena de suministro.

En este sentido, desde CHEP también estamos aportando nuestro grano de arena para abordar el problema. Al seleccionar nuevas empresas de transporte con las que trabajar, damos prioridad a aquellas que tienen estrategias bien definidas para atraer a conductores más jóvenes. Igualmente, este año queremos organizar talleres para transportistas sobre temas clave del sector y utilizar lo aprendido en estos eventos para crear un nuevo foro de discusión y colaboración entre los actores de la industria del transporte.

Asimismo, es esencial tener en cuenta que impulsar y mejorar las medidas de seguridad no solo es importante para proteger los bienes y cumplir con las normativas, sino que también puede desempeñar un papel crucial en la atracción de un mayor número de mujeres a este sector, que pueden encontrar en estas mejoras un incentivo significativo para considerar estas carreras. Implementar tecnologías avanzadas de monitoreo, aprendizaje en seguridad y protocolos estrictos no solo mejora la eficiencia y la reputación de las empresas, sino que también crea un ambiente más equitativo, inclusivo y atractivo para una fuerza laboral diversa, promoviendo así una cultura que beneficia a todos.



La escasez de conductores de camiones es un problema que requiere una respuesta multidisciplinar

Reconocer el papel fundamental que desempeñan los conductores de camiones en nuestra sociedad es clave. Su trabajo es esencial para mantener la economía en funcionamiento y garantizar el suministro de bienes esenciales a la población. Por ello, debemos valorar y apoyar a estos profesionales, proporcionándoles las condiciones laborales y el reconocimiento que merecen.

A pesar de estos esfuerzos loables, es evidente que aún queda mucho por hacer para abordar la escasez de conductores de camiones de manera efectiva. Creo que todos los gobiernos, empresas de logística y asociaciones de transporte deberían adoptar un enfoque colaborativo e innovador para abordar este desafío. Es fundamental eliminar las barreras de acceso a la profesión, tales como las costosas tasas para obtener licencias, y mejorar las condiciones de trabajo para atraer a más personas a esta carrera gratificante y fundamental.

En este sentido, es imperativo explorar todas las vías posibles para encontrar soluciones efectivas y sostenibles. La innovación y la colaboración emergen como pilares en un momento en el que debemos aprovechar las herramientas y tecnologías disponibles para mejorar la eficiencia de nuestras cadenas de suministro. Ejemplo de ello es el transporte colaborativo, que aprovecha las nuevas tecnologías para potenciar sinergias entre distintos actores con el fin último de reducir cargas semivacías y emisiones de carbono, haciendo las cadenas de suministro más eficientes y sostenibles.

En resumen, la escasez de conductores de camiones es un problema complejo que requiere una respuesta multidisciplinar. La interdependencia de distintos factores, como la demografía y las condiciones de trabajo, hacen necesario un enfoque integral, que abarque desde la capacitación laboral hasta la implementación de tecnologías avanzadas en la industria del transporte. Al hacerlo, no solo abordaremos la escasez inmediata de conductores de camiones, sino que también sentaremos las bases para un sistema logístico más eficiente y resiliente.

Juntos, podemos superar este desafío y garantizar un futuro próspero y sostenible para nuestras cadenas de suministro y nuestra sociedad en su conjunto. Solo así podremos garantizar que la conducción de camiones siga siendo una profesión atractiva, segura y relevante en el futuro, asegurando así la vitalidad y la eficiencia de nuestras cadenas de suministro en los años venideros.

La obsolescencia eleva los riesgos del sector ferroviario

La formación en ciberseguridad a profesionales y usuarios se antoja como un pilar fundamental para evitar ataques cibernéticos en infraestructuras críticas de transporte.

Juan Díaz Foto: Alstom

La transformación digital ha revolucionado numerosos sectores, y el ferroviario no es una excepción. La digitalización ha mejorado la experiencia de los pasajeros y optimizado las operaciones, pero también ha traído consigo nuevos desafíos en términos de ciberseguridad. Uno de los principales desafíos que enfrenta el sector ferroviario, según Jorge Martínez Hurtado experto auditor en ciberseguridad, es la presencia de sistemas desactualizados. "Hemos llegado a auditar sitios con sistemas que no se actualizan desde hace más de diez años", comenta. Este problema no es exclusivo del sector ferroviario, pero tiene implicaciones más severas debido a la naturaleza crítica de su infraestructura. Los trenes suelen llevar sistemas embebidos que no se actualizan con la





frecuencia necesaria, lo que los hace vulnerables a ataques.

La desactualización de sistemas puede deberse a varios factores, incluyendo el costo y la complejidad de mantener actualizados grandes volúmenes de infraestructura. Sin embargo, la falta de actualizaciones convierte estos sistemas en blancos fáciles para los atacantes, quienes pueden explotar vulnerabilidades conocidas que no han sido parcheadas.

El segundo gran pilar de los problemas de ciberseguridad que identifica Martínez Hurtado se relaciona con la programación insegura. "Muchas veces, las empresas desarrollan productos propios que no están programados de manera segura", explica

Las aplicaciones mal programadas pueden permitir a los atacantes ejecutar comandos no autorizados en los servidores o acceder a información sensible de otros usuarios. Este tipo de fallas no solo comprometen la integridad de los datos, sino que también pueden poner en riesgo la seguridad física, especialmente en un sector tan crítico como el ferroviario.

El tercer pilar destacado por Martínez Hurtado es el factor humano. "El usuario siempre tiene la culpa", comenta, destacando que muchas brechas de seguridad se deben a errores humanos. Contraseñas débiles, prácticas de seguridad laxas y la susceptibilidad a ataques de phishing son ejemplos comunes.

El sector ferroviario está experimentando cambios significativos con la liberalización y la tendencia hacia la multimodalidad. La liberalización implica la entrada de múltiples operadores en el mercado, lo que complica aún más el panorama de la ciberseguridad. "Veo varios escenarios de riesgo, especialmente en la sincronización de datos entre diferentes plataformas", menciona Martínez Hurtado.

La necesidad de integrar múltiples sistemas y plataformas para ofrecer servicios multimodales aumenta la superficie de ataque. Es crucial establecer relaciones de confianza y protocolos de seguridad robustos entre las diferentes empresas para proteger los datos de los usuarios y la integridad de los sistemas.

La solución propuesta por el experto es la descentralización de los datos. En lugar de tener una base de datos centralizada accesible por todas las empresas, cada una debería tener su copia sincronizada de los datos. Esto limitaría el impacto de un posible compromiso a una sola empresa en lugar de afectar a toda la red.

El escudo contra los hackers

Dos de los gigantes del sector, Siemens Mobility y Alstom España, han compartido sus experiencias y estrategias para enfrentar este desafío.

Según apunta Gema Parra Rodríguez responsable de ciberseguridad en Alstom "El sector ferroviario,

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

es una infraestructura crítica, con lo cual hay que securizarla y dar mucha importancia a la misma". Este enfoque no solo se centra en proteger a los operadores y administradores de infraestructura, sino también en proporcionar herramientas para evaluar y visualizar las necesidades de securización de estas infraestructuras.

Alstom ha estado trabajando en la elaboración y despliegue de normativas internacionales, como la TS 50701 y la IEC 62443, enfocadas específicamente en el sector ferroviario. Estas normativas buscan adaptar las generalidades de la ciberseguridad industrial a las particularidades del sector ferroviario, considerando su ciclo de vida y sus tecnologías específicas. Además, la concienciación es un pilar fundamental. "Todavía falta mucha concienciación en el mundo ferroviario, tanto en los operadores como los administradores de infraestructura". Asegura Parra.

El crecimiento del equipo de expertos en ciberseguridad de Alstom es notable, pasando de 25 a 350 expertos en pocos años. Además, la creación de la Academia de Ciberseguridad de Alstom demuestra su compromiso con el desarrollo continuo de habilidades y competencias en este campo.

Alstom también colabora con líderes del sector como Airbus, Capgemini, Expleo y Atos para mejorar procesos, desarrollar nuevas competencias y crear productos específicos de ciberseguridad. Estas colaboraciones abarcan una amplia gama de actividades, desde la integración de productos hasta el mantenimiento de competencias y la mejora de procesos.

Alstom también ha incrementado significativamente su equipo de ciberseguridad, pasando de 25 ingenieros a 350 en solo cinco años, reflejando la creciente demanda y la necesidad de adaptación continua a nuevas amenazas. Esta evolución se ve reflejada en el aumento de proyectos que incorporan sistemas de detección de intrusiones (IDS), pasando de uno a cuatro proyectos en el último año.

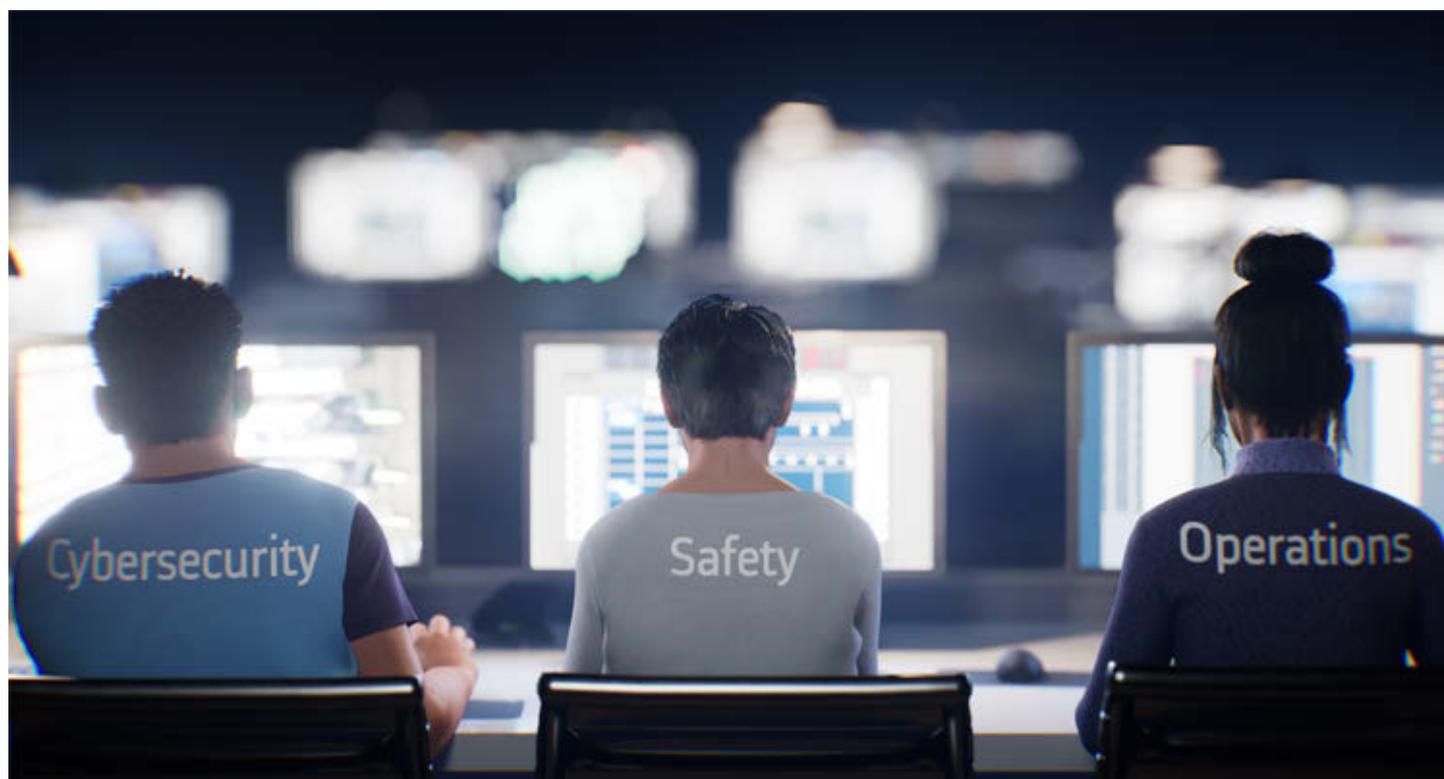
Alstom trabaja enfocado en tres áreas clave. En primer lugar cuenta con un Equipo de Ciberseguridad para el desarrollo de productos y soluciones, Este equipo se encarga de garantizar que todos los productos y soluciones de Alstom incorporen medidas de ciberseguridad desde su diseño.

También tiene un Equipo de ciberseguridad de IS&T: Este equipo se ocupa de las aplicaciones, bases de datos y sistemas de información, asegurando que estén protegidos contra ciberataques.

Y una Oficina de Seguridad: Responsable de la seguridad de las personas, activos, proyectos, operaciones e información sensible



Por otro lado, Siemens Mobility también ha adoptado una estrategia robusta para enfrentar los desafíos de la ciberseguridad ferroviaria. César Tejedor, responsable de ciberseguridad en proyectos de ingeniería de Siemens, explicó que la ciberseguridad en el sector ferroviario tiene un enfoque diferente al de otros sectores debido a la necesidad de asegurar la disponibilidad de los sistemas. "Cuando queremos dar ciberseguridad a un entorno más industrial, más ferroviario, lo que queremos es asegurar la disponibilidad, es decir, que los sistemas estén siempre disponibles y pueda seguir moviéndose los trenes"



Siemens ha implementado una estrategia de defensa en profundidad, que implica múltiples capas de protección para asegurar que los sistemas industriales, aunque sean antiguos, estén adecuadamente protegidos. Esta estrategia es crucial, especialmente considerando que los sistemas ferroviarios pueden tener ciclos de vida de hasta 40 años, lo que implica la coexistencia de tecnologías antiguas y nuevas. "La defensa en profundidad es lo que tenemos que asegurar: que nos protegemos en capas sucesivas"

Además, Siemens ha desarrollado un portafolio de productos de ciberseguridad específicos para el entorno ferroviario. Entre estos productos se encuentran sistemas de detección de intrusiones (IDS), registradores jurídicos y sistemas de autenticación de usuarios. Estos productos no solo cumplen con los estándares de ciberseguridad, sino que también están diseñados para ser interoperables con las tecnologías ferroviarias existentes

Siemens Mobility ha adoptado un enfoque holístico para abordar los desafíos de ciberseguridad en los sistemas ferroviarios, implementando una serie de soluciones y servicios que aseguran su protección integral. Entre estas soluciones destacan la ****Evaluación de Riesgos y Gestión de Vulnerabilidades** que incluye auditorías de seguridad, pruebas de penetración y análisis de amenazas para identificar y mitigar vulnerabilidades. La **Arquitectura Segura**** desarrollada por Siemens segrega

los diferentes componentes del sistema ferroviario, utilizando firewalls, sistemas de detección de intrusiones y redes segmentadas para limitar la propagación de ataques. Además, ofrecen Monitoreo y Respuesta a Incidentes a través de centros de operaciones de seguridad (SOC) que funcionan las 24 horas del día, permitiendo la detección y respuesta rápida a actividades sospechosas. Siemens también se enfoca en la Capacitación y Concienciación del personal, proporcionando programas de formación para asegurar que los empleados comprendan la importancia de la ciberseguridad y sepan cómo actuar ante posibles amenazas. Por último, la Colaboración y Normativas es fundamental, ya que Siemens trabaja estrechamente con organismos regulatorios y otros actores de la industria para desarrollar y cumplir con las normativas de ciberseguridad, asegurando que las soluciones implementadas sean efectivas y estén alineadas con los estándares internacionales.

Ambas empresas coinciden en varios puntos clave. Primero, la necesidad de normativas específicas y actualizadas que puedan adaptarse a la rápida evolución tecnológica y a las peculiaridades del sector ferroviario. Segundo, la importancia de la concienciación y la formación continua de todos los actores involucrados, desde operadores hasta administradores de infraestructura. Tercero, la colaboración con partners y consultoras especializadas para complementar sus capacidades internas y asegurar una cobertura de ciberseguridad transversal.

El centro de operaciones, la ‘orquesta’ que controla cientos de vuelos al día

Desde su OCC, Vueling gestiona más de 200.000 vuelos al año, que pueden alcanzar los 800 diarios en temporada alta, lo que requiere de un alto nivel de coordinación y precisión

España registra cada día aproximadamente 3.200 vuelos, una cifra que lo convierte en el tercer país europeo por volumen, según datos de Enaire. Pese a que coger un avión se ha convertido en un acto muy común a la hora de desplazarse, despegar una máquina que pesa entre 70 y 80 toneladas, sin pasajeros, no tiene nada de ordinario. De hecho, para que esto ocurra hay detrás cientos de personas trabajando en una máquina perfectamente engrasada. Y para ello juegan un papel fundamental los centros de control de operaciones (OCC, por sus siglas en inglés).

En el caso de Vueling este se encuentra en su sede central cerca de Barcelona, que se inauguró oficialmente en 2024 con el objetivo de unir todo el talento de la compañía en un solo edificio y para ofrecer un espacio que permitiera el desarrollo de sinergias entre los diferentes departamentos. En el marco de esa apuesta por la innovación, el OCC incorpora la última tecnología y desde aquí se controlan en tiempo real los más de 200.000 vuelos al año que opera la aerolínea. Para hacerlo, dependiendo de la temporada del año y de las necesidades de la operativa, el equipo que trabaja en este centro de operaciones está formado por entre 40 y 60 personas trabajando por turnos las 24 horas del día y los 365 días al año.

“Es el corazón palpitante de una aerolínea, ya que garantiza que los vuelos salgan y lleguen de forma segura y eficiente, al tiempo que mantiene altos estándares de seguridad y servicio al cliente”, así los define Françoise Barrard, directora General Adjunta de Operaciones de Vueling.

Para que todo el engranaje funcione dentro del OCC se distinguen diferentes funciones y áreas que se encargan desde la planificación y preparación de los planes de vuelo, el seguimiento en tiempo real de las operaciones, el estado de la flota, hasta la gestión de las tripulaciones, entre otras tareas.

En este sentido, Barrard destaca la importancia del trabajo en equipo y de la coordinación para que todo el engranaje funcione correctamente, incluso en mo-

mentos en los que se deben gestionar imprevistos como pueden ser las restricciones de tráfico aéreo o condiciones meteorológicas adversas. “Volar muchos vuelos al día implica un alto nivel de coordinación y precisión. Podemos llegar a operar alrededor de 800 vuelos diarios en temporada alta. El número de vuelos es una cuestión de eficacia y organización de las herramientas”.

Asimismo, explica que Vueling ha empezado a utilizar la inteligencia artificial para seguir mejorando y ser más eficientes a la hora de tomar una decisión. “El conocimiento, la priorización de la información y el disponer de datos que nos permitan escoger cómo actuamos ante las diferentes situaciones que se nos presentan cada día son clave para gestionar vuelos simultáneos”, añade.

Es una “orquesta” que trabaja coordinada para garantizar que un avión esté situado en el lugar y el momento adecuado, que asegure que las tripulaciones estén disponibles para activar ese avión, que la asistencia en tierra esté preparada, que el ae-

Los OCC garantizan el despacho eficaz de los vuelos, la supervisión en tiempo real, la gestión de la tripulación y la comunicación efectiva de todos los departamentos

Centro de control de operaciones de Vueling



ropuerto y el Control de Tráfico Aéreo autoricen la salida en la ruta solicitada por los despachadores de vuelo...

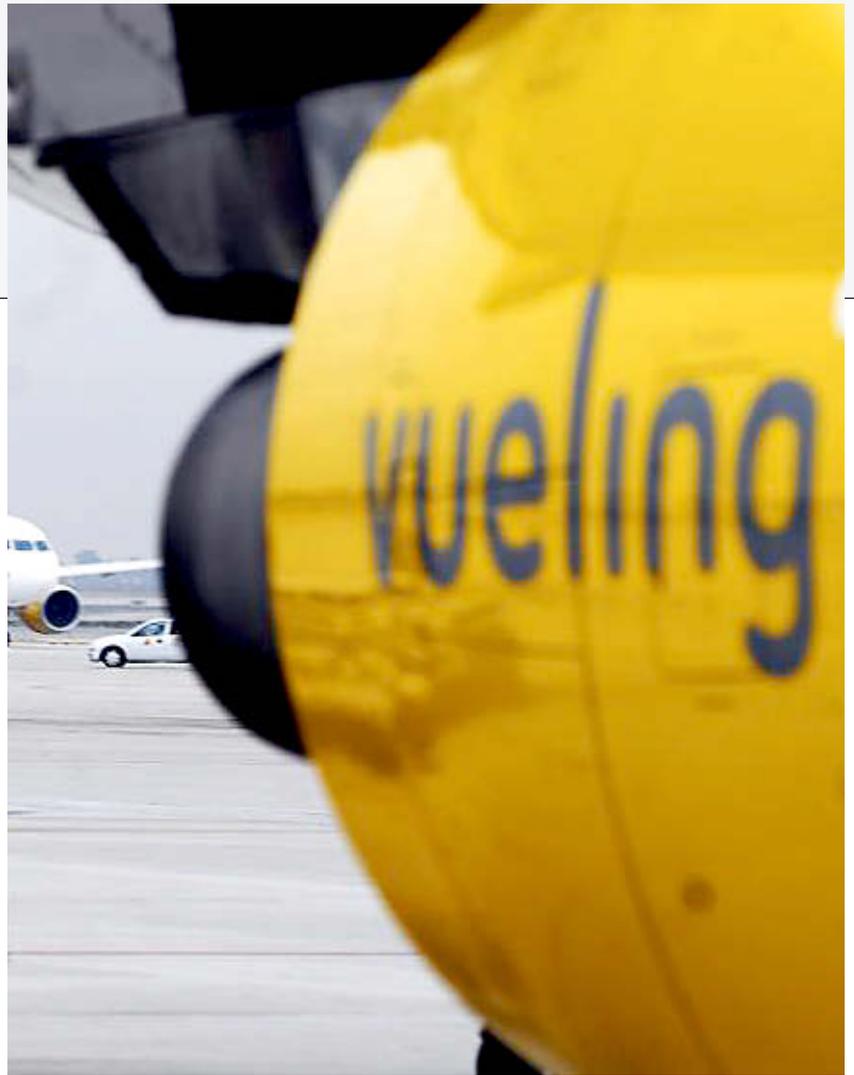
Las posiciones clave en un OCC

El centro de control, por tanto, es un “hub fundamental”, según destaca la directora General Adjunta de Operaciones de Vueling, “a la hora de gestionar y coordinar todos los aspectos de las operaciones de vuelo”.

Así, se inicia con las áreas de Mantenimiento y Operaciones. La primera se encarga de gestionar la flota en tiempo real y planificar todas las tareas de mantenimiento y las inspecciones rutinarias marcadas por el propio operador y por el fabricante, para asegurar que el avión se encuentra en perfecto estado y vuela en condiciones óptimas. La segunda, se encarga de asignar diariamente qué avión realizará cada rotación de vuelos teniendo en cuenta las necesidades estipuladas por el área de Mantenimiento sobre cuándo hay que parar un avión para realizar las revisiones.

Crew Control, por su parte, es la encargada de gestionar todo lo relacionado con las tripulaciones que volarán en los diferentes aviones de la flota diariamente. También son ellos los responsables de hacer frente a cualquier imprevisto que pueda afectar a la tripulación, por ejemplo, que uno de los miembros se encuentre mal o tenga un inconveniente y no pueda llegar al vuelo asignado. Ante una situación como esta, este departamento es el encargado de asegurar que existirá un replazo de forma rápida para minimizar el impacto que algo así pueda tener en la operativa.

Dentro del OCC también desarrollan un papel clave los *flight dispatchers* (despachadores de vuelos) que se encargan de calcular los planes de vuelo de cada trayecto, es decir de generar todos los datos necesarios para que cada vuelo sea un éxito. Asimismo, los *tactical planners* (planificadores tácticos) se encargan de anticipar diferentes aspectos de las operaciones y las diferentes situaciones que pueden afectar a un vuelo en función de los horarios fijados para el día siguiente. Otra figura muy importante es la del Duty Pilot, que desde tierra sigue y da respuesta a las posibles peticiones de los pilotos durante el vuelo. El OCC cuenta también con un equipo comercial que se encarga de gestionar



Avión de Vueling

las necesidades que puedan tener los clientes el día del vuelo como, por ejemplo, la pérdida de un vuelo o la pérdida de una conexión. Además de la operativa del día a día, desde un OCC como el de Vueling se gestionan situaciones excepcionales como por ejemplo el envío de ayuda humanitaria ante situaciones de emergencia como sucedió con el envío de materiales en 2023 tras los terremotos que azotaron Turquía y Siria en febrero ese año. Todos estos equipos están coordinados por un director de control operativo, que cuenta con el apoyo de uno o dos directores de turno.

Para que un centro de control pueda funcionar a la perfección es necesario que, de manera constante, se realicen análisis de datos y se elaboren informes. De esta forma, se recopila información y analizan datos operativos para identificar tendencias, y áreas de mejora. Todo con el fin de tomar las mejores decisiones estratégicas.

En definitiva, el OCC es el motor imprescindible desde el que, gracias al esfuerzo y coordinación de todo un equipo, es posible asegurar que cada vuelo se ejecuta permitiendo a millones de pasajeros volar cada año.

Los equipos están coordinados por un director de control operativo, que tiene el apoyo de los directores de turno. Los departamentos trabajan 24 horas al día.

Objetivo 2030: la contrarreloj para la electrificación de los puertos

Se estima que la electrificación de los puertos supondrá un coste aproximado de 500 millones de euros, mientras que garantizar la descarbonización del sector podría multiplicar por nueve esta cifra, hasta los 4.500 millones de euros.

Juan Díaz Riquelme

Los puertos españoles se preparan para una revolución verde con la meta de electrificar el 100% de sus operaciones para 2030. La implementación de sistemas *Onshore Power Supply* (OPS) permitirá a los barcos conectarse a la red eléctrica terrestre, eliminando la dependencia de motores auxiliares y reduciendo significativamente las emisiones de CO2 y la contaminación acústica.

“Uno de los retos más importantes es el poco plazo que hay para poder poner en marcha todo este despliegue de infraestructuras que van a hacer falta. A día de hoy en España, la red de electrificación portuaria es prácticamente inexistente”, explica Sara Blanco, responsable de consultoría de Ocean Capital Partners.

La legislación europea exige una reducción drástica de las emisiones de gases contaminantes, y los puertos, como grandes nodos logísticos, están en el punto de mira. Así, la electrificación de los puertos implica cambiar la fuente de energía utilizada en las operaciones portuarias de combustibles fósiles, como el diésel, a electricidad.

Uno de los desafíos principales es la necesidad de duplicar la potencia eléctrica actual para satisfacer la demanda de los buques y las operaciones portuarias. Esto implica una inversión significativa en infraestructura eléctrica, como subestaciones, cables y transformadores. Además, se deben considerar los costes de adaptación de los buques para que puedan conectarse a la red eléctrica en lugar de utilizar combustibles tradicionales. La firma portuaria Ocean Capital Partners estima que la transición energética en los puertos requerirá una inversión de más de 4.500 millones de euros.

Sus cifras contemplan que la reducción de la huella de carbono en un 50% respecto a 2019 implicará la instalación de aproximadamente 300 megavatios (MW) de energías renovables, lo que requerirá una inversión de casi 300 millones de euros. Además, la adaptación del suministro eléctrico a buques conforme a la normativa europea (OPS) demandará una inversión de aproximadamente 450 millones de euros para todos los puertos naciona-



Barco atracado en una instalación portuaria. Europa Press



Marina con pequeñas embarcaciones atracadas. iStock

les. La producción de biocombustibles para el consumo de buques, incluyendo metanol, etanol e hidrógeno, representa la partida más significativa. Según las estimaciones de OPS, considerando que el 10% del consumo actual se produce en España, las inversiones necesarias alcanzarían los 4.000 millones de euros.

En este punto es importante recordar que el sistema portuario tiene un esquema de explotación público-privado, donde el sector público proporciona la infraestructura básica y la prestación de los servicios comerciales y portuarios es desarrollada por la iniciativa privada. "En este contexto, se estima que la inversión pública y privada en OPS superará los 500 millones de euros de aquí a 2030", explican desde Puertos del Estado.

A pesar de los desafíos que presenta la normativa europea, como la necesidad de una inversión inicial significativa y la construcción de infraestructuras de última milla, la electrificación portuaria ofrece una oportunidad única para mejorar la sostenibilidad y competitividad de la red portuaria española.

Beneficios Ambientales y Económicos:

La transición a la energía eléctrica reducirá la dependencia de los motores auxiliares de los barcos, disminuyendo así la contaminación acústica y vibraciones. Se estima una reducción de emisiones del 65% con el actual mix energético de España.

A pesar de los retos como la gran inversión inicial y la necesidad de construir infraestructuras eléctricas, la electrificación ofrece una oportunidad para la modernización y desarrollo sostenible de los puertos españoles.

Puertos del Estado ha establecido una vía de diálogo abierto y fluido con el Ministerio de Transición Energética, Red Eléctrica, CNMC, distribuidoras, comercializadoras para desarrollar las infraestructuras eléctricas de transporte y distribución que necesitan los puertos. El objetivo de la entidad públi-

La normativa europea obliga a que los puertos suministren energía a los barcos en 2030

ca es que los puertos de titularidad estatal estén preparados en 2030 para suministrar energía eléctrica al menos a los barcos portacontenedores y de pasaje –cruceros y ferries–, según se fija en el citado Reglamento AFIR de la Unión Europea.

Para ello, es fundamental el compromiso de los distintos sectores con una fuerte implicación del sector privado. "Desde el plano público, estamos incorporando en los planes de inversiones de las Autoridades Portuarias los proyectos de desarrollo de infraestructuras básicas, con ayuda en muchos casos

Movilidad y Transporte

elEconomista.es

de fondos europeos disponibles. Además, se está trabajando para fijar un marco de condiciones que faciliten a las empresas prestadoras del servicio la rentabilización de sus propias inversiones, también con posibilidad de acogerse a financiación europea”, explican desde el organismo estatal.

“Sin la ayuda de la administración pública, será muy difícil que los puertos y las empresas privadas asuman todos los costes de esta transición. Se necesitan subvenciones, incentivos fiscales y, sobre todo, una planificación a largo plazo que garantice la sostenibilidad de las inversiones”, sentencia Blanco.

A pesar de las dificultades, ya hay proyectos piloto que están mostrando resultados prometedores. “En OCP estamos colaborando en varios proyectos a lo largo de la costa mediterránea, donde estamos implementando soluciones de electrificación en puertos medianos. Los resultados iniciales son alentadores, pero aún queda mucho por hacer”, explica la consultora. Estos proyectos están siendo fundamentales para entender mejor las necesidades técnicas y económicas de la electrificación portuaria.

Un ejemplo de ello es el ambicioso plan del Puerto de Barcelona, llamado Nexigen, para desarrollar la

“A día de hoy, en España la red de electrificación portuaria es prácticamente inexistente”

electrificación de muelles y suministrar energía eléctrica de origen renovable a los buques. El objetivo principal de Nexigen es reducir las emisiones en un 50% para 2030 y alcanzar la neutralidad en emisiones para 2050. Este proyecto implica una inversión de 130 millones de euros

Para la implementación de éste se requiere la construcción de una nueva subestación portuaria de 220/25 kV dentro del Puerto de Barcelona, que se conectará a la Subestación Cerdà de Red Eléctrica Española (REE/redeia), actualmente en construcción. Desde esta subestación portuaria se desarrollará una red inteligente de media tensión que alcanzará todos los muelles del puerto.

También la Autoridad Portuaria de València (APV) inicio hace un año el proceso de adjudicación del proyecto de instalación de conexión eléctrica a buques en el muelle Transversal de Costa-MSA, que conllevará una inversión de unos 12,5 millones de euros. La obra para proporcionar suministro eléctrico a los buques (OPS, *Onshore Power Supply*) se desarrollará paralelamente a la construcción de la subestación eléctrica, que ya está en marcha y que proporcionará energía verde a los barcos.

La electrificación de los puertos es solo una pieza del puzzle en la transición hacia una movilidad marítima más sostenible. Así, Blanco señala que, al mismo tiempo, “se está viendo un aumento en la investigación y desarrollo de combustibles alternativos, como el hidrógeno y el amoníaco, que podrían complementar las soluciones eléctricas”. Estos desarrollos son cruciales para reducir aún más la huella de carbono del sector marítimo.

Las Autoridades Portuarias, y organismo gestor, están actuando en principio como facilitadoras del desarrollo de actividades de producción y de logística de combustibles sintéticos y biocombustibles.



Mercancías almacenadas en una terminal de contenedores. iStock

Marítimo

Boluda compra Les Abeilles y sus 6 barcos de rescate

La principal división de Boluda Corporación Marítima, la dedicada al negocio de los remolcadores y salvamento marítimo, Boluda Towage, sigue aumentando su flota con su estrategia de compras para consolidarse como el primero operador mundial del sector. La naviera acaba de cerrar una compra en Francia, uno de los primeros mercados internacionales que abordó precisamente con la compra del negocio de remolcadores de la firma que ahora in-

tegra por completo. Así, Boluda Towage ha cerrado la adquisición de la francesa Les Abeilles International, con la que refuerza su flota de salvamento marítimo y *off-shore*, e incorporará a su flota 6 buques con bandera. Estos barcos se suman a los más de 40 navíos que operan en los principales puertos de las costas atlánticas y mediterráneas francesas, territorios de ultramar en el océano Índico, la costa atlántica africana y Asia.

Carretera

Arriva cambia de manos: I Squared Capital se compra por 1.600 millones

I Squared Capital ha cerrado la adquisición del grupo europeo de transportes Arriva, hasta ahora en manos del grupo alemán Deutsche Bank. La operación, que fue anunciada en octubre de 2023, abarca todos los negocios de Arriva en diez países, incluida España, donde cuenta con rutas de autobús y presencia en Galicia y Madrid. Aunque la cuantía de la operación no ha trascendido, fuentes del mercado la cifran en 1.600 millones de euros, incluida

su deuda. Todo el grupo Arriva y sus sociedades operativas se han transferido a I Squared como parte de la operación, garantizando la continuidad de los servicios y el mantenimiento de los empleos, de manera que los usuarios finales no observarán ningún cambio en su operativa diaria. Los empleados tampoco notarán cambios en sus condiciones laborales. DB destinará los fondos obtenidos a la mejora de su negocio ferroviario en Alemania.

Marítimo

El Puerto de Valencia elige a Acciona para las obras de la nueva terminal

El dragado y nuevo muelle de la futura terminal de contenedores de MSC en el puerto de Valencia, en principio será asumida por Acciona junto a la valenciana Bertolín y la belga Jan de Nul. Su oferta ha sido la propuesta por la mesa de contratación de la Autoridad Portuaria para la adjudicación, que ahora debe ser aprobada por el consejo de administración. La mesa de contratación de las obras de la conocida como Terminal Norte revisó la valoración de

los criterios evaluables mediante fórmula. Como era de esperar, al haber obtenido la mayor puntuación por criterios técnicos, ha realizado la propuesta de adjudicación a la unión temporal formado por Acciona Construcción, Jan de Nul y Grupo Bertolín. Así, el organismo encargado de la gestión del mayor puerto de España ha seleccionado la variante de la oferta base presentada, que contempla un importe total de 591,9 millones de euros por los trabajos.

Carretera

Marcotran incorpora 35 nuevos camiones para reducir emisiones de CO2

Marcotran ha adquirido 35 nuevos camiones Volvo FH 460 I-Save, que se caracterizan por incorporar una avanzada tecnología en eficiencia de combustible. La clave está en la combinación de un motor D13TC con Turbo Compound y diversas innovaciones con las que se logra reducir de forma significativa el consumo de combustible y las emisiones de CO2. La incorporación de estos camiones a la flota supone un paso importante, según explican desde

la compañía, al reducir su huella de carbono y promover prácticas más ecológicas en las operaciones. Los camiones presentan unas características en esta línea "cruciales", apuntan desde Marcotran. La compañía indica que está en "busca constante para mejorar la sostenibilidad de sus operaciones logísticas". Además, con esta adquisición, "Marcotran reafirma su liderazgo en el sector del transporte y la logística.

**Albino Pérez**

Director de Expansión de Negocio en Grupo Ruiz

Cómo afecta la transición energética a las licitaciones de transporte urbano e interurbano

El sector del transporte se encuentra inmerso en la búsqueda de nuevas soluciones de movilidad, que permitan desarrollar un modelo de transporte sostenible. Desde las administraciones públicas se lleva mucho tiempo trabajando para favorecer otras modalidades de transporte, como el *car-sharing* o el uso del transporte público, frente al uso individual de los vehículos. Además, la industria también está avanzando en el desarrollo de tecnologías energéticas que permitan alcanzar tal fin: desde la electrificación de los vehículos, hasta el uso de gas natural comprimido como fuente de energía.

Este último ofrece a las empresas la oportunidad de ser neutras en carbono desde el primer momento, gracias al biometano y al gas sintético. Unos compuestos que ofrecen un gran rendimiento, ya que aportan altas autonomías, bajos tiempos de repostaje y una gran competitividad económica. Esto es debido a que la implementación de esta fuente de energía no requiere de modificaciones en el motor o en la infraestructura de repostaje.

Desde Grupo Ruiz, llevamos muchos años trabajando en el desarrollo de esta fuente de energía, y actualmente somos uno de los operadores de transporte con mayor número de vehículos propulsados por gas natural comprimido de España. Sin embargo, los altos costes de inversión requeridos por estas nuevas tecnologías energéticas hacen que no todas las empresas puedan hacer uso de ellos, para avanzar en el proceso de transición ecológica y energética.

Además, existen diferencias dependiendo de la región, ya que en algunas es preciso que los vehículos presten servicios de mayor recorrido, por lo que la autonomía debe ser también mayor, y no todas las tecnologías están preparadas para ello. A esto se suma la falta de infraestructuras y redes de distribución en las zonas rurales, frente a zonas metropolitanas.

En este punto, las administraciones públicas tienen un papel fundamental. Desde estas entidades se están revisando los contratos de transporte urbano e interurbano, para incluir tecnologías sostenibles que permitan cumplir con las obligaciones de descarbonización y los objetivos de desarrollo sostenible.





Grupo Ruiz



■

**Creemos que es necesario
fomentar una mayor
neutralidad tecnológica
en los contratos
de licitación**

■

Es por ello por lo que tanto fabricantes, como empresas energéticas y operadores de transporte, debemos colaborar con las administraciones públicas, para garantizar que estas tecnologías sean accesibles para todos. Estos últimos años estamos tomando medidas para adaptarnos a las nuevas normas y regulaciones ambientales, como una mayor cualificación de los recursos humanos, formación de nuestros equipos, adaptación de las infraestructuras, y cambios en los procesos productivos.

Pero también son importantes los incentivos gubernamentales, para la adopción de soluciones de transporte más sostenibles. Unas ayudas que tendrían que estar dirigidas tanto a los operadores, como a las propias administraciones públicas titulares de los servicios y obligadas a asumir, a través de los concesionarios, los sobrecostes derivados de la regulación dirigida a la reducción de las emisiones en la movilidad de las personas.

Ante la actual situación en la adopción de nuevas tecnologías energéticas en el transporte urbano e interurbano, creemos que es necesario fomentar una mayor neutralidad tecnológica en los contratos de licitación. El objetivo es que sean los propios operadores los que puedan elegir libremente cuál es la tecnología que más les conviene en cada caso particular, teniendo en cuenta el tipo de servicio que preste cada vehículo, así como la viabilidad de implementar determinada solución y la madurez de cada mercado particular.



Embarcaciones de recreo Alberto Martín

El auge turístico impulsa el alquiler de embarcaciones de recreo

Se prevé una caída importante de la expedición de títulos de patrón de embarcaciones de recreo. Hasta mayo solo se han dado 728 títulos en comparación a los 2.634 del 2023.

Juan Díaz.

El mercado del alquiler de barcos está experimentando un notable auge, impulsado por el crecimiento sostenido de plataformas como Globe Sailor y Click&Boat. La primera de ellas ha duplicado su base de clientes en los últimos tres años, mientras que la segunda registra cifras de crecimiento anual del 40%, cifras que muestran una consolidación de un sector en el que están presentes tanto a nivel internacional como en España.

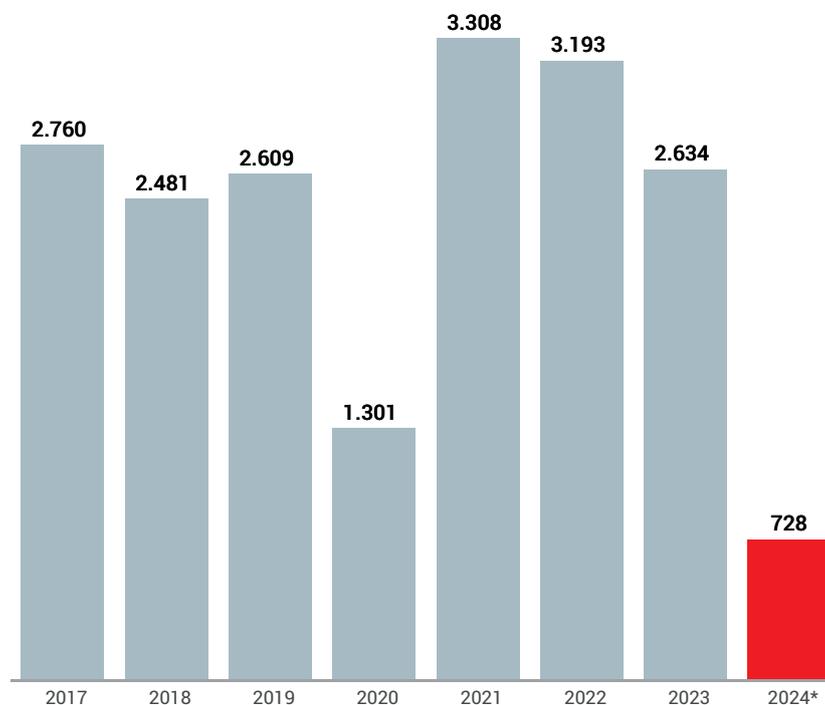
Globe Sailor, compañía enfocada en la reserva de barcos de al menos una semana, ha registrado un aumento del 20% en las reservas en lo que va de año. Este incremento refleja el interés creciente en experiencias náuticas personalizadas. "El crecimiento ha sido sostenido, especialmente en los últimos tres años, donde hemos duplicado nuestra base de clientes" explica Alicia Iglesias Cortés, *Country Manager* de la compañía en España y Latinoamérica.

La directiva atribuye este aumento a la mayor accesibilidad y facilidad de uso de su plataforma digital. Globe Sailor ofrece una amplia variedad de destinos, adaptándose a las preferencias de sus clientes. Los más populares incluyen la Costa Brava, las Islas Baleares y la Costa del Sol en España, así como la región del Algarve en Portugal. "Estos destinos son preferidos por su belleza natural y sus excelentes condiciones para la navegación" explica.

En cuanto a las embarcaciones, Globe Sailor proporciona una diversa gama que incluye desde veleros y catamaranes hasta yates de lujo. "Nuestro objetivo es ofrecer una embarcación para cada tipo de cliente, desde los que buscan una experiencia tranquila y familiar hasta los que prefieren una aventura de lujo," defiende Iglesias. Los veleros y catamaranes han sido particularmente populares entre grupos y familias, mientras que los yates de lujo atraen a clientes en busca de una experiencia exclusiva.

Con un enfoque en la innovación tecnológica y la sostenibilidad, Globe Sailor planea seguir creciendo y adaptándose a las necesidades del mercado. "Estamos comprometidos a mejorar continuamente nuestra plataforma y nuestros servicios, asegu-

Títulos expedidos de embarcación de recreo



Fuente: Marina Mercante. *En lo que va de año.

elEconomista

La demanda de alquiler de catamaranes se ha incrementado más del 25% en el último año

rando que cada cliente tenga una experiencia inolvidable en el mar", declara a este medio.

Por su parte, Click&Boat se ha posicionado como uno de los líderes indiscutibles en este sector, con un impresionante crecimiento anual del 40% durante los últimos tres años tanto a nivel internacional como en España. Con este ritmo, la plataforma prosigue su expansión y consolidación en el mercado.

Según datos aportados por la compañía, en el pasado año 2023, los destinos más populares para el alquiler de embarcaciones en España fueron Menorca con un 18%; Mallorca con un 15,3%; Valencia con un 14,3%; Cataluña con un 12,8% e Ibiza con un 9%.

Para lo que llevamos de 2024, las tendencias muestran ligeros cambios, con Menorca aún liderando con un 14,4%, Valencia con un 13,5%, Ibiza con un 13%, Mallorca con un 13%, y Cataluña con un 11%. Es notable el creciente interés en destinos fuera de España, como Cerdeña, que este año ha visto un aumento considerable en la demanda, reflejando una tendencia hacia la exploración de nuevos lugares por parte de los usuarios y la apertura del turismo nacional hacia nuevos destinos extranjeros.



iStock

No obstante, desde Click&Boat reseñan que los datos de 2024 pueden cambiar notablemente dada la tendencia que tienen los usuarios de la plataforma por alquilar a última hora, algo que provocará "un mayor crecimiento de la demanda este verano", explica Berta Fargas, su responsable de Marketing para España e Italia.



Embarcaciones de recreo navegando. Alberto Martín

La demanda de embarcaciones en Click&Boat se distribuye de la siguiente manera: los barcos de motor, principalmente lanchas, representan el 40%, las embarcaciones sin licencia; aquellas que no requieren una licencia de navegación siguiendo la reglamentación específica sobre su uso, representan el 30%; los veleros y catamaranes representan el 20%, y otras embarcaciones como goletas, yates, motos de agua, etcétera, completan el 10% restante. Un dato significativo es el aumento del 25% en la demanda de catamaranes en el último año, reflejando un interés creciente en este tipo de embarcación por su comodidad y versatilidad.

Fargas apunta que el aumento del alquiler de embarcaciones de recreo se debe a que una propuesta vacacional como esta, si se realiza en grupo, no es mucho más cara que dormir en un hotel o alquilar un apartamento: "Una semana en barco para 8 personas puede costar unos 350 euros", ejemplifica Berta.

Formación

Aunque el crecimiento del alquiler de embarcaciones de recreo es algo palpable, el sector de las escuelas navieras vive un momento peculiar. Hay centros de formación como ElCano que han experimentado un gran aumento de la demanda: "Nosotros hemos doblado el número de alumnos desde la pandemia. Hemos pasado de unos 400 alumnos a casi 1.000", se enorgullece Ángel Incio, director de la escuela.

Pero este caso es una excepción, ya que si atendemos a los datos de expedición de títulos de patrón de embarcaciones de recreo se observa que, hasta mayo de 2024 se emitieron 728 títulos, lo que avanza una posible caída de la demanda para este año en comparación con los 2.634 emitidos en 2023 y los 3.193 de 2022.

Es el caso de Nautivel, otra de las clásicas escuelas navieras que sí acucia un frenazo en la demanda de titulaciones a causa de la pérdida de poder adquisitivo de la población, según explican.

El alquiler de un barco para 8 personas durante una semana asciende a 350 euros por persona

Este descenso contrasta con los datos de 2021, cuando se otorgaron 3.308 títulos, el número más alto registrado en el periodo analizado. El sector achacó este aumento a la posibilidad de aislamiento que ofrecían entonces los barcos y a la situación de nueva normalidad que se estaba viendo.

En 2020, debido posiblemente a la pandemia, la expedición se redujo a 1.301 títulos, un marcado descenso desde los 2.609 de 2019. Los años 2018 y 2017 mostraron cifras más estables, con 2.481 y 2.760 títulos expedidos, respectivamente.

La crisis del mar Rojo hace crecer la impuntualidad en las rutas marítimas

La tasas de llegada y salida a tiempo de los barcos cayó al 45% a finales de mayo. Los barcos esperaron casi dos días de media en mayo para atracar en el puerto de Singapur.

Carlos Asensio

Los principales puertos del mundo están empezando a notar los efectos de la escalada de violencia en el mar Rojo. Según un informe de la Bolsa de Transportes de Shanghái, la tasa de puntualidad de los buques portacontenedores cayó un 4% en la última semana de mayo, hasta el 44,47%. En el resto del mundo, esa tasa superó el 60% en las principales terminales de mercancías el mismo mes.

Hay que recordar que por el Canal de Suez circulaban todos los buques de mercancías procedentes de China, principal exportador del mundo, y ahora deben bordear el Cabo de Buena Esperanza, en Sudáfrica, lo que supone añadir cinco días más a una ruta que suele durar, de media, unas dos semanas. Además de la crisis del mar Rojo, que limita la capacidad, el incremento de las exportaciones chinas está aumentando la congestión de los muelles, siendo las terminales del Sudeste Asiático y de Singapur las más afectadas.

Los datos de la plataforma Linerlytica, que se encarga de proporcionar datos del transporte de contenedores por barco, a 2 de junio había 53 barcos fondeados en el puerto de Singapur y 49 amarrados a puerto, lo que se traduce en un total de 367.969 contenedores fondeados en espera, frente a los 331.232 que aguardaban a ser descargados en puerto.

En el caso del puerto de Shanghái, otro de los más importantes de la región, ese mismo día se registraron 54 barcos fondeados en cola con 321.255 contenedores, frente a los 71 amarrados a tierra que esperaban a descargar unos 370.000 contenedores. En Europa, el puerto de Rotterdam, que transporta una media de 430 millones de toneladas al año y es el principal puerto de entrada de mercancías de Europa, estaba menos congestionado estos días, pero sí que está notando los efectos de la inseguridad del mar Rojo.

Según los datos publicados por la autoridad portuaria neerlandesa, el rendimiento total cayó un 1,4% en el primer trimestre de 2024 en comparación con los tres primeros meses del año anterior. Entre enero y marzo de este año, la terminal gestionó 110,1 millones de toneladas, en comparación con los 111,7 millones que manejó en los tres primeros meses de 2023.



Barco portacontenedores. William William

Aunque la espera en el puerto de Singapur ha disminuido ligeramente de 450.000 contenedores TEU a 370.000, la tensión se ha trasladado a otras terminales como Port Klang y Tanjung Pelepas en Malasia. A pesar de que los contenedores fondeados se están aligerando, los tiempos de espera continúan subiendo en las principales terminales de China. Según los datos de la Bolsa de Transportes de Shanghái, entre el 27 de mayo y el 2 de junio, los barcos esperaron una media de 1,82 días en Singapur, 1,78 días en Tanjung Pelepas, 2,25 días en Port Klang, 2,35 días en Shanghai y 2,53 días en Qingdao,

El gigante del transporte marítimo Maersk aseguró a principios de mayo que finalmente dejará de operar por el mar Rojo sus rutas y pasará a bordear el Cabo de Buena Esperanza "en un futuro previsible". Así, aguardan una pérdida total de capacidad de entre un 15% y un 20% entre sus rutas de Asia-Europa en el segundo trimestre el año. Las complejas relaciones entre EEUU y China habrían adelantado la temporada de envíos desde Asia, normalmente concentrada entre junio y agosto, lo que ha impulsado estas tensiones.

**Andrea Vota**

Director de Políticas Públicas de Bolt para España, Italia y Portugal

Solo una regulación inclusiva impulsará la movilidad compartida en España

En la constante búsqueda de soluciones para los desafíos en el sector de la movilidad compartida, nos encontramos en un momento crucial para reflexionar sobre la evolución y el fortalecimiento del concepto de dicho sector. Con esto, es esencial poner en valor la importancia de incluir los servicios de *ride-sharing* (tanto taxis como VTCs) en el marco de la movilidad compartida en España, y ante la próxima aprobación de hitos regulatorios tan relevantes como es el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, que actualmente se está tramitando en el Congreso de los Diputados.

Tanto los taxis como las VTCs contribuyen a impulsar, especialmente a través de la economía digital, servicios a demanda a los usuarios, además de realizar un uso intensivo de los vehículos que, en el caso de los particulares, se encuentran parados el 95% del tiempo, además de transportar la mayoría de las veces a un solo pasajero.

En este sentido, la propia Comisión Europea ya se pronunció en una comunicación en 2022, indicando que “es de suma importancia que el transporte de pasajeros bajo demanda, ya sea a través de taxis o VTC, complemente al transporte público (por ejemplo, metros, autobuses, tranvías) y las formas activas de movilidad (como los desplazamientos a pie o en bicicleta)”.

El crecimiento exponencial que ha experimentado la movilidad compartida en los últimos años la ha convertido en un pilar fundamental de nuestra infraestructura de movilidad. Esto a su vez ha transformado la forma en que nos desplazamos, generando un impacto significativo en aspectos clave como la generación de empleo, la estimulación económica y la reducción de emisiones de carbono. Esta evolución refleja una demanda creciente de opciones de transporte flexibles y accesibles, así como una conciencia cada vez mayor sobre la necesidad de abordar los desafíos medioambientales y de movilidad en nuestras ciudades.

Es vital considerar los datos que subrayan la urgencia de promover la movilidad compartida en España. Se espera que para 2030, el 80% de los españoles residan en grandes ciudades, lo que pone de manifiesto la necesidad de desarrollar





Alamy



■

La movilidad compartida continúa ganando adeptos y representará el 7% de todos los viajes urbanos en el año 2030

■

sistemas de transporte eficientes y sostenibles. Para ese mismo año, se estima que la movilidad compartida representará el 7% de todos los viajes urbanos, lo que demuestra su creciente relevancia en el panorama del transporte urbano.

Además, las proyecciones indican que la movilidad compartida jugará un papel cada vez más importante en nuestras ciudades. Según las conclusiones de un reciente estudio realizado por la consultora Oliver Wyman, para grandes ciudades como Berlín, se espera que los servicios de *ride-hailing* experimenten un crecimiento del 80% en 2030, mientras que los viajes en coches privados y personales disminuirán en un 21%. Estas tendencias reflejan un cambio hacia un modelo de movilidad más colaborativo y eficiente, donde los servicios de transporte compartido desempeñan un papel central en la satisfacción de las necesidades de movilidad de la población.

Asimismo, hay que valorar el impacto medioambiental, ya que el 75% de los gases de efecto invernadero son producidos por el transporte por carretera. Con lo cual, es cada vez más importante reducir la dependencia de los vehículos privados y promover, con mayor empeño, alternativas que sean más respetuosas con el planeta.

Por otro lado, la congestión del tráfico no solo afecta a la calidad de vida de los ciudadanos, sino que también conlleva enormes costes económicos. Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), la congestión del tráfico representa hasta un 2% del PIB nacional en España, lo que se traduce en una pérdida de 29.241 millones de euros. En este contexto, la movilidad compartida, y el *ride-hailing* dentro de ella, emergen como una solución efectiva para reducir la congestión, optimizar el uso de los recursos y mitigar los impactos económicos y medioambientales negativos del transporte.

En Bolt, estamos comprometidos con esta visión de movilidad compartida y respaldamos la inclusión de los servicios de taxis y VTCs en el marco legislativo de España. Reconocemos el potencial transformador de esta medida, y consideramos que no solo contribuye a mejorar la experiencia de movilidad de millones de personas, sino que también establece las bases para un futuro más sostenible y conectado para nuestras ciudades y comunidades.

UN DÍA EN...



En una reciente visita, *elEconomista.es* tuvo la oportunidad de recorrer las instalaciones de InPost, compañía de reparto especializada en la entrega no domiciliar que apuesta firmemente por la sostenibilidad y la innovación tecnológica. En la jornada, se destacó cómo InPost está transformando la logística de última milla con su enfoque en la entrega en puntos de conveniencia y *lockers* automatizados. Que próximamente, en España, funcionarán mediante paneles solares.

La empresa cuenta con 17 centros logísticos mecanizados en Iberia, situados en las principales ciudades de España, y una flota de más de 300 furgonetas que manejan alrededor de 800 paquetes al día, sumando un total de 1.200.000 paquetes semanales en períodos de baja demanda.

InPost, surgida de la compra de Mondial Relay en 2021, ha centrado su estrategia en el uso de puntos de conveniencia –punto pack– y *lockers* automatizados para facilitar la recogida de paquetes por parte de los clientes. Esta filosofía busca reducir la necesidad de estar en casa para recibir un paquete, ofreciendo mayor flexibilidad al cliente.

“El objetivo es la entrega no domiciliar, especializada en puntos de conveniencia y *lockers*, permi-

La compañía logística Inpost instalará placas solares en sus taquillas en España

En una visita *elEconomista.es* ha podido conocer el centro logístico de Inpost en Alcalá de Henares –Madrid– y conocer saber que, la compañía está trabajando en poner en marcha una opción para mejorar la accesibilidad para personas con movilidad reducida en sus *locker*.

Por: Juan Díaz
Fotos: Patricia Nieto Madroñero

tiendo una disponibilidad de 24 horas para recoger los paquetes,” comentó Juan Campos, Responsable de seguridad en InPost España.

En la actualidad, InPost cuenta con una red extensa en Iberia, con más de 10.000 puntos de entrega en España y

Portugal, que incluyen tanto puntos de conveniencia como *lockers*. En España, se han instalado unos 8.000 punto pack y 1.000 *lockers*, con la intención de alcanzar entre 10.000 y 12.000 instalaciones a finales de año. En Portugal, la cifra asciende a 2.000.

Este crecimiento ha sido exponencial, con un aumento del 87% en España y un 117% en Portugal entre 2023 y lo que va de 2024. Este avance ha permitido que la red ibérica represente más del 13% del total de puntos de recogida de InPost a nivel global.

A nivel grupo InPost en el año 2023 ha movido 893 millones de paquetes. A nivel Iberia estamos moviendo en torno a un millón millón doscientos a la semana y en temporada alta que sería la *peak season* para nosotros Navidad Rebaja Black Friday estamos en torno a un millón y medio aproximadamente a día de hoy. Estamos creciendo en torno a un 30% más o menos” Sebastian Moreno, Madrid Depot Manager de InPost Spain. Las grandes ciu-



Fotos del centro logístico de InPost.

dades como Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia y Bilbao concentran la mayoría de estas instalaciones, optimizando la cobertura y facilitando el acceso a los servicios de la compañía.

Por otro lado, la sostenibilidad es uno de los pilares fundamentales de InPost. La compañía no solo utiliza cajas de plástico reutilizables para transportar los paquetes, sino que también está desarrollando proyectos piloto con *lockers* equipados con paneles solares, como el que se encuentra en su almacén de Alcalá de Henares. Estos *lockers* son autosuficientes, generando la energía necesaria para su funcionamiento y representando un ahorro energético significativo.

El proceso logístico

InPost emplea tecnología avanzada para garantizar la trazabilidad y seguridad de los paquetes. Cada paquete es escaneado y fotografiado en alta definición al pasar por los sistemas automatizados del almacén. Esta tecnología permite registrar dimensiones, peso y una imagen detallada del paquete, lo que facilita la resolución de incidencias y

asegura una gestión eficiente de los envíos.

“Cada movimiento físico del paquete dentro de nuestro almacén tiene un evento virtual correspondiente,” explicó Carlos Morales: director del Centro de Operaciones. “Esto nos permite mantener una trazabilidad precisa y proporcionar a nuestros clientes información en tiempo real sobre el estado de sus envíos.”

El recorrido por el almacén de InPost reveló un proceso logístico altamente eficiente y bien organizado. Desde la descarga de los camiones hasta la inyección de paquetes en la cinta transportadora, cada paso está diseñado para maximizar la eficiencia y minimizar los errores.

Juan Campos: Responsable de seguridad en InPost España, detalló: “El proceso de carga y descarga es fundamental para nosotros. Utilizamos carretillas elevadoras para manejar los boxes, que están etiquetados con un código QR. Este código se escanea para registrar la entrada o salida del paquete del almacén, garantizando una trazabilidad total.”

Movilidad y Transporte

54

elEconomista.es



Julio Suero, director de Adquisición de Redes de InPost para el mercado ibérico.



Juan Campos, responsable de seguridad de InPost.



Carlos Morales, director del Centro de Operaciones.



Sebastian Moreno, Madrid Depot Manager de InPost España.

El crecimiento de InPost en el mercado ibérico ha sido notable. En 2023, la compañía movió aproximadamente 893 millones de paquetes a nivel global, con un volumen semanal en Iberia que oscila entre un millón y un millón y medio de paquetes. Este crecimiento del 30% respecto al año anterior se ve reflejado en la expansión de su red y en la mejora continua de sus procesos logísticos.

Julio Suero, encargado de la red para Iberia, destacó: "Nuestra expansión ha sido rápida y sólida. Pasamos de tener algo más de 3.000 ubicaciones de punto pack a más de 10.000 puntos de entrega en solo dos años. Esto refleja nuestro compromiso con el mercado ibérico y nuestro objetivo de ser líderes en entregas no domiciliarias."

InPost planea seguir creciendo y consolidándose como líder en entregas no domiciliarias en Europa. La meta para el próximo año incluye aumentar el número de puntos de entrega y mejorar las conexiones internacionales para reducir

los tiempos de tránsito entre países. Además, se espera que la implementación de *lockers* con paneles solares se expanda, reforzando el compromiso de la empresa con la sostenibilidad.

La compañía también tiene en proyecto la mejora de la accesibilidad de sus lockers para personas con movilidad reducida, ofreciendo la posibilidad en un futuro de que el cliente usuario de silla de ruedas pueda indicar esta condición y así el paquete se sitúe a una altura accesible para que lo pueda recoger de forma autónoma, demostrando su compromiso con la inclusión y la accesibilidad para todos sus clientes.

InPost se posiciona como una compañía innovadora y sostenible en el sector de la logística, ofreciendo soluciones eficientes y convenientes para la entrega de paquetes. Con una red en expansión, tecnología avanzada y un firme compromiso con la sostenibilidad, InPost está redefiniendo la última milla en la logística, facilitando la vida de sus clientes y marcando diferencias en el mercado.

Movilidad urbana

Cabify logra su mejor año y registra 100 millones de beneficio bruto

La compañía tecnológica y de movilidad Cabify cerró su ejercicio 2023 con niveles récord de ingresos, apoyado en el auge del turismo y su crecimiento en los distintos segmentos en los que opera. En concreto, su beneficio bruto se elevó en un 40,9% interanual, hasta los 102 millones de euros (111,1 millones de dólares), apoyado en el máximo histórico de ingresos registrado. Sin embargo, continuarán sin registrar ganancias netas por los gastos finan-

cieros. El aumento de nuevos usuarios en un 23% ha contribuido a que los ingresos totales se incrementaran un 31%, de 635 a 830 millones de euros (688 a 899,1 millones de dólares entre 2022 y 2023). Es el tercer año consecutivo que la compañía registra mejoras en su facturación por encima del 30%, debido a las nuevas tendencias de movilidad y turismo que motivó la pandemia. La compañía ha vuelto a descartar su salida a bolsa en el corto plazo.

Movilidad urbana

Bolt tendrá puntos de recogida en Barajas, El Prat y Málaga

La plataforma Bolt, que presta servicios de movilidad en el segmento VTC, ha resultado ganadora de tres concursos licitados por Aena para disponer de puntos de recogida exclusivos en los tres mayores aeropuertos de la España Peninsular: Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Málaga-Costa del Sol. Sólo estas tres instalaciones suman 132 millones de pasajeros cada año, lo que hace de esta licitación un suculento negocio para las empresas del sector de

las VTC. Así, Bolt dispondrá de una zona de aparcamiento exclusiva en cada terminal, con 28 plazas en Madrid, 26 en Barcelona y 15 en Málaga. Estos puntos de recogida estarán señalizados con el logotipo de la compañía y contarán con zonas de espera en algunas de las terminales. La compañía destaca que este hito representa "una oportunidad significativa para mejorar la experiencia de viaje de los pasajeros".

Movilidad urbana

Trainline venderá los trenes nocturnos de European Sleeper

La ticketera Trainline incorpora los trenes nocturnos de European Sleeper a su plataforma de reservas para viajar en tren y autobús por Europa. La cooperadora ferroviaria de origen belga y neerlandés ya conecta Bélgica, Países Bajos, Alemania y República Checa hasta tres veces por semana en horario nocturno, siendo una de las pocas compañías ferroviarias del continente que opera este tipo de trenes. Con esta incorporación, los usuarios de Tra-

inline cuentan ahora con la posibilidad de reservar billetes de tren nocturnos de European Sleeper, "ayudando a que los viajes en tren transfronterizos dentro de Europa sean más fáciles para todos los viajeros", ha expresado Jody Ford, CEO de Trainline. El proyecto de European Sleeper contempla la puesta en marcha de nuevos servicios ferroviarios entre Barcelona y Ámsterdam, por el momento demorados por la ausencia de ayudas públicas.

Movilidad urbana

Zaragoza recibe 7,4 millones de ayudas al transporte público

El Ayuntamiento de Zaragoza recibirá casi 7,4 millones de euros en concepto de ayuda por la reducción del precio de abonos y títulos multiviaje en el transporte público colectivo urbano entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 2023, según ha hecho público el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en un proyecto de Real Decreto. Estas bonificaciones tienen el objetivo de fomentar el uso del transporte público en la movilidad cotidiana, como

modo más seguro y sostenible; al tiempo que reducir su coste para la ciudadanía, especialmente en un contexto de incremento de los precios de la energía y los combustibles. La cuantía máxima de esta línea, según se recoge en el artículo 7, se ha determinado en base a la estimación del coste de la compensación por la reducción de un 30 por ciento en el precio de los abonos y títulos multiviaje en el transporte público colectivo urbano de cada ciudad.

VALENTÍN ALONSO

Director general de Avanza.



En un firme compromiso por mejorar la experiencia del cliente y facilitar el acceso a los puertos de embarque, MSC Cruceros ha anunciado una alianza estratégica con Avanza, una de las principales compañías de transporte en España. Esta colaboración permitirá ofrecer un servicio de autobús gratuito durante todo el año, conectando a pasajeros de 24 ciudades españolas con los puertos de Barcelona, Tarragona y Valencia.

Avanza proporcionará un total de 1.000 autobuses para transportar a los pasajeros que embarquen en los buques MSC World Europa, MSC Fantasia, MSC Seaview, MSC Grandiosa y MSC Musica desde Barcelona; MSC Fantasia desde Tarragona; y MSC Seaside y MSC Orchestra desde Valencia. Este servicio estará disponible tanto en verano como en invierno, asegurando una conexión continua y eficiente para los viajeros.

Además de ofrecer el transporte, MSC Cruceros y Avanza garantizarán asistencia en los puntos de salida y llegada de los autobuses, así como en los propios puertos. Esta medida busca proporcionar apoyo y seguridad a los pasajeros, mejorando así su experiencia de viaje desde el primer momento.

El servicio de autobuses operará los martes, jueves,

MSC Cruceros y Avanza transportarán gratis a los cruceristas al puerto

La compañía de cruceros líder en España y tercera más grande del mundo firma un acuerdo de asociación con uno de los principales operadores del sector de transporte de viajeros por carretera de España, Avanza, para llevar los viajeros hasta los puertos.

Por Juan Díaz
Fotos: Avanza

viernes y sábado, con una frecuencia que varía entre 4 y 30 autobuses diarios, dependiendo de la demanda y la temporada. En el último año, la demanda de este servicio ha crecido un 40%, lo que refleja el éxito y la necesidad de esta iniciativa.

Los orígenes con más demanda para utilizar el transporte hacia el crucero son Murcia, Alicante, Madrid, Zaragoza y Málaga. Estas ciudades han demostrado ser puntos clave para el traslado de pasajeros hacia los puertos de embarque.

Valentín Alonso, director general de Avanza, destacó la importancia de esta alianza: "MSC Cruceros pretende que sus viajeros tengan una opción más sencilla de llegar a sus cruceros, que principalmente parten desde sus terminales en Valencia y Barcelona. Con este acuerdo de intermodalidad, cualquier persona de cualquier punto de España podrá comprar un crucero y trasladarse gratis en autobús hasta el puerto desde donde parta", explica.

Esta colaboración entre MSC Cruceros y Avanza subraya el compromiso de ambas compañías por proporcionar un transporte excepcional y mejorar la accesibilidad a los puertos de embarque. Gracias a esta iniciativa, los pasajeros podrán disfrutar de una experiencia de viaje más cómoda y conveniente, comenzando su aventura de crucero sin compli-