

El CETMO presenta el Observatorio de la digitalización del transporte

Las nuevas tecnologías han irrumpido con fuerza en el sector de los transporte generando cambios y transformaciones en la caracterización de los actores, la prestación de los servicios y la concienciación ambiental.

A pesar de que algunos de los cambios ya son evidentes, se intuye que en los próximos años estos pueden ir a más transformando por completo el sector.

Por ese motivo, y con el fin de abordar las innovaciones en el sector del transporte a causa de la transformación digital, así como las nuevas necesidades y oportunidades surgidas de la digitalización, el CETMO ha lanzado el Observatorio de la digitalización del transporte.

Jornada:



La digitalización del transporte: Impacto en el sector y presentación del observatorio



Jueves, 19 de septiembre | 10.00 a 12.00 h



Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña



Convocatoria de la jornada de presentación del Observatorio de la digitalización del transporte

Contenido Newsletter

El CETMO presenta el Observatorio de la digitalización del transporte	PÁG. 2
Un año de la puesta en marcha de la primera línea de alta velocidad en África	PÁG. 3
WestMed, una iniciativa mediterránea en beneficio de la economía azul	PÁG. 4

Eventos de agosto a septiembre de 2019

Ginebra, del 2 al 4 de septiembre de 2019

32ª sesión del Grupo de Trabajo sobre tendencias y economía del transporte de UNECE

Barcelona, 19 de septiembre de 2019

Presentación del Observatorio de la digitalización del transporte

Barcelona, 10 de octubre de 2019

Oportunidades de la economía azul en Cataluña. 2º evento del mecanismo de asistencia de la Iniciativa WestMed en España.

Barcelona, 24 de octubre de 2019

3ª edición del Congreso de Innovación Logística (CIL2019)

El CETMO presenta el Observatorio de la digitalización del transporte

El 19 de septiembre de 2019 tuvo lugar la presentación del Observatorio de la digitalización del transporte. Una iniciativa liderada por el CETMO, que cuenta como socios locales con el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, el Ministerio de Fomento y la Asociación de municipios para la Movilidad y el Transporte Urbano de Catalunya.

La presentación se llevó a cabo durante la conferencia “La digitalización del transporte: Impacto en el sector y presentación del observatorio” organizada por el Departament de Territori i Sostenibilitat y el CETMO. En este acto participaron todos los socios del Observatorio.

El Observatorio de la digitalización del transporte fue presentado por el CETMO y los socios locales del proyecto

La primera parte de la conferencia se centró en la presentación del Observatorio. El CETMO explicó las principales características del proyecto y los socios expusieron la importancia de formar parte de él. El proyecto tiene como objetivos: la búsqueda de información y de tendencias en la digitalización del transporte para analizar sus potencialidades; la evaluación de las oportunidades de negocio o los beneficios para la administración con un interés especial en la sostenibilidad; y la creación de redes y promoción de debate y transferencia de conocimiento sobre digitalización del transporte.

Existe un gran número de temas que se pretenden abordar, entre los que destacan la automatización, los servicios de movilidad, la conectividad, las estaciones e infraestructuras inteligentes, el blockchain y la ciberseguridad. Los temas abordados se tratarán desde dos enfoques: uno, presentando su interés en la digitalización del transporte y otro analizando cómo las distintas innovaciones pueden contribuir al desarrollo sostenible del sector desde el punto de vista medioambiental, social y económico.

Durante la segunda parte de la conferencia, tres expertos en digitalización del transporte discutieron sobre el impacto que estas transformaciones tendrán en el desarrollo del sector. Por un lado, se habló de los efectos a corto y largo plazo, argumentando que a corto plazo la digitalización debería llevar a mejoras de productividad y eficiencia, así como a la definición de nuevos servicios y a un cambio en las relaciones entre clientes y proveedores. Mientras que, a largo plazo, se pueden producir cambios estructurales con una tendencia a la integración empresarial y de producto. Se consideró que la administración puede tener un papel muy importante, como regulador, para garantizar que la mejora de la eficiencia conlleve también una reducción de las externalidades.



Presentación del Observatorio de la digitalización del transporte con la presencia de los socios locales

Por otro lado, se habló de la transformación que está sufriendo y va a sufrir la movilidad con la revolución digital, llevando a una nueva forma de interacción entre ciudadanos, modos de transporte, infraestructuras y territorio. Se señalaron el Internet of things, los datos, el Mobility as a service y la tecnología 5G como catalizadores de esta nueva movilidad. Entre los retos y oportunidades que estas tecnologías suponen para el transporte, se citó la integración de los constantes avances tecnológicos con los modelos de negocio y la regulación, la modificación de los roles tradicionales de los proveedores de transporte, el debate sobre la propiedad de los datos y la incentivación de la movilidad sostenible..

La conferencia se centró en los efectos que producirá la transformación digital en el desarrollo del sector transportes

En conclusión, se intuyen unos años de evolución, cambios y retos en el sector del transporte y de la movilidad que, el CETMO, espera poder recoger y analizar en el Observatorio de la digitalización del transporte.

Un año de la puesta en marcha de la primera línea de alta velocidad en África

El 14 de noviembre de 2018, se inauguraba en Marruecos la primera línea africana de alta velocidad. El nuevo tren de alta velocidad, bautizado como Al Boraq (nombre de un caballo alado de la tradición árabe) ha permitido conectar las ciudades de Tánger y Casablanca en dos horas y diez minutos (contra las cuatro horas y cuarenta y cinco minutos que necesitaba la línea tradicional).

El proyecto se inició en 2007 de la mano del Rey de Marruecos Mohammed VI y el entonces presidente francés Nicolas Sarkozy. El proyecto ha consistido en la construcción de cerca de 200 km de línea de alta velocidad entre Tánger y Kenitra y la triplicación de la línea entre Kenitra y Casablanca para mejorar la fluidez del tráfico. El proyecto ha implicado también la construcción de 12 viaductos, 169 puentes (para líneas ferroviarias y carretera) y 117 obras hidráulicas, debido a las características morfológicas y geotécnicas encontradas en los cerca de 350 km de recorrido.

El Al Boraq conecta Tánger y Casablanca, los dos grandes polos económicos de Marruecos, en dos horas y diez minutos

El coste de construcción fue de alrededor de dos mil millones de euros (23 mil millones de dirhams), lo que equivale a unos 8,5 millones de euros por kilómetro, aproximadamente la mitad de lo que costaría en Europa, situándola entre las líneas de alta velocidad más baratas del mundo. Este coste se explica por los bajos costes de mano de

obra, pero también por los precios de los movimientos de tierras y de los materiales.

El proyecto ha sido financiado por Francia (51%), Marruecos (28%) y por diferentes fondos árabes (21%). Para Marruecos representa una oportunidad para posicionarse como un hub africano ante los inversores extranjeros, mientras que para Francia esta colaboración supone un escaparate en el sector ferroviario para el resto del continente africano. Entre las compañías francesas implicadas, se encuentran Alstom (suministro de trenes), Cegelec (subestaciones eléctricas) y los consorcios Ansaldo-Ineo (señalización y telecomunicaciones) y Colas Rail – Egis (vías y catenaria).



Tren marroquí de alta velocidad Al Boraq (Fuente: ONCF)

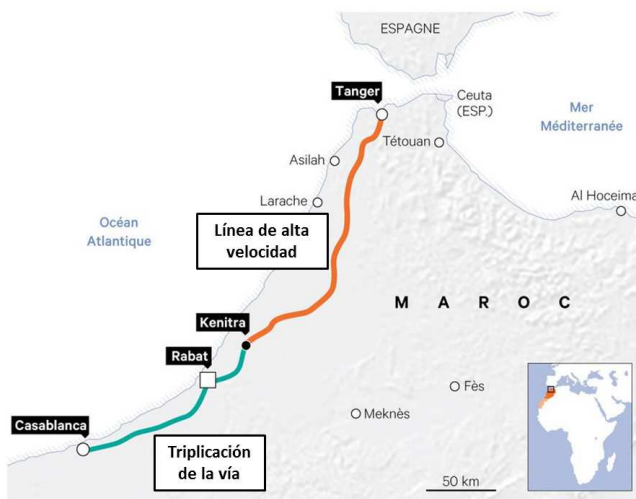
Entre enero y octubre de 2019, 2,5 millones de viajeros ya habían utilizado los servicios del Al Boraq (3 millones considerando todo el 2019) con una media diaria de 8.250 pasajeros. Estos resultados se explican por diversos factores. Uno de ellos es la elevada frecuencia de trenes, siendo 28 los trenes de ida y vuelta que actualmente salen de las estaciones de Tánger y Casablanca. Otro es la existencia de una tarificación modulable con distintas tarifas de abono para dar respuesta tanto a usuarios regulares como ocasionales y gestionar mejor las horas punta de demanda y los efectos de estacionalidad. Y finalmente, las 2h10 que dura el viaje entre Tánger y Casablanca, logrando hacer competencia al transporte aéreo y por carretera.

Se espera que estos buenos resultados puedan ser duplicados en su tercer año de explotación alcanzando los 6 millones de viajeros por año.

El objetivo es que el AI Boraq sirva también de dinamizador del plan ferroviario para modernizar otras líneas con destino Marrakech o Fes. Por el momento, y según los representantes de la ONCF, la dinámica de crecimiento del AI Boraq también se presenta en los trenes de cercanías (TNR) y en las grandes líneas "AI Atlas".

Finalmente, y según la ONCF, el AI Boraq debe representar el símbolo de una nueva era de movilidad, actuando de catalizador socioeconómico afectando sectores como el urbanismo, el sector inmobiliario o el atractivo económico de las ciudades por donde pasa

La primera línea de alta velocidad africana representa un aparador para la economía marroquí y para el conocimiento de las empresas francesas



Trayecto de la nueva línea de alta velocidad entre Tánger y Casablanca (Fuente: ONCF)

WestMed, una iniciativa mediterránea en beneficio de la economía azul

El mar Mediterráneo ha representado históricamente el principal sustento de los pueblos ribereños, ya sea a través de la propia explotación de los recursos marinos como de la conexión e interacción entre sus comunidades, posibilitando el intercambio comercial y cultural. La importancia del Mediterráneo sigue vigente en nuestros días, con el reto de compatibilizar su explotación con la sostenibilidad de su ecosistema. En esta dirección se definió la iniciativa WestMED, una iniciativa sobre economía azul en el Mediterráneo occidental.

La finalidad de la iniciativa es lograr una mayor cooperación entre las partes implicadas para aprovechar todo el potencial de la economía azul, logrando una economía azul más inteligente y resistente, y garantizando un espacio marítimo más seguro y mejor gobernado. Aunque la iniciativa se concibió para actuar en los 5 países europeos y los 5 países magrebíes que forman parte del Diálogo 5+5 (Argelia, España, Francia, Italia, Libia, Malta, Marruecos, Mauritania, Portugal y Túnez) los beneficios pueden alcanzar el conjunto del Mediterráneo.



Infografía sobre los objetivos de la iniciativa WestMED (Fuente: Iniciativa WestMED)

La concepción de la iniciativa WestMED se remonta al 2016. Durante marzo de ese año, la Comisión Europea (CE) encargó a un conjunto de consultores la organización de cuatro jornadas temáticas en subsectores del ámbito marítimo: turismo (Roma); transporte seguro y limpio (Túnez); innovación y conocimiento (Marsella); y gobernanza (Barcelona). El objetivo era realizar un proceso participativo con los actores regionales para establecer un diálogo que contribuyera a la definición del marco de acción de una estrategia marítima para el Mediterráneo occidental. El CETMO fue parte activa en las reuniones de transporte y gobernanza.

En abril de 2017, la CE adoptó la comunicación sobre la "Iniciativa para el desarrollo sostenible de la economía azul en el Mediterráneo occidental". Dicha comunicación fue el resultado de una conferencia, con el mismo título, organizada por la propia CE y el Secretariado de la Unión por el Mediterráneo (UpM) en febrero de 2017, en Barcelona.



Jornada "Iniciativa para el desarrollo sostenible de la economía azul en el Mediterráneo". Febrero 2017, Barcelona (Fuente: Iniciativa WestMED)

Durante el resto de 2017 y en 2018 se acuerdan y se aprueban una serie de medidas dirigidas hacia la implementación efectiva de la iniciativa. Así, en noviembre de 2017, los ministros de los 10 países del Mediterráneo occidental aprueban el sistema de gobernanza y de gestión de la Iniciativa WestMED y a lo largo de 2018, el comité de dirección de la iniciativa empezó a celebrar reuniones regulares. Este comité de dirección asegura la coordinación operativa y el apoyo a los proyectos para lograr los resultados esperados de la iniciativa. El comité está compuesto por coordinadores nacionales de los ministerios relevantes de los países participantes (con la excepción de Libia), la CE y el Secretariado de la UpM y cuenta también con la participación de observadores de organizaciones internacionales e instituciones financieras.

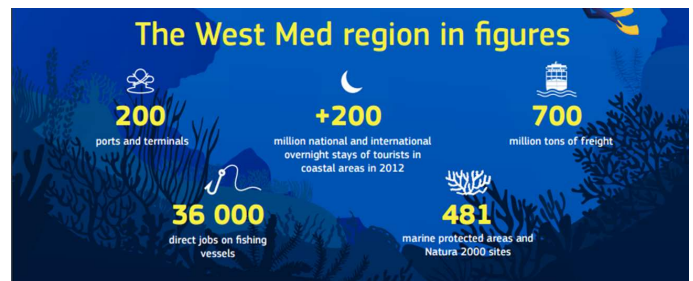
En octubre de 2018, se estableció el Mecanismo de asistencia WestMED para apoyar la implementación de la iniciativa y el trabajo de su comité de dirección y, en diciembre, durante la segunda reunión ministerial sobre el desarrollo sostenible de la economía azul en el Mediterráneo occidental, se adoptó la hoja de ruta de la iniciativa y se definieron sus seis prioridades de acción.

La iniciativa WestMED se ha ideado a partir de la participación de los actores implicados en los distintos sectores de la economía azul en el Mediterráneo occidental

En la actualidad, la identificación y el desarrollo de proyectos se basan en el mecanismo de asistencia WestMED,

compuesto por 9 nodos nacionales integrados por un equipo de expertos en economía azul. Los nodos nacionales han desarrollado una red nacional de actores y se encargan de recoger las prioridades locales, identificar las áreas potenciales de desarrollo, ayudar a desarrollar las ideas de proyectos, identificar posibles socios de proyecto y analizar las oportunidades de financiación, entre otros.

La iniciativa WestMED cuenta ya con 15 proyectos financiados, en el ámbito de: la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación marina; el desarrollo de clústeres marítimos; la movilidad y el desarrollo de habilidades; la producción y el consumo sostenible; la biodiversidad y la conservación y restauración de los hábitats marinos; y el desarrollo de comunidades costeras y de pesca y acuicultura sostenibles.



Infografía sobre los principales sectores de actividad de la economía azul en el Mediterráneo occidental (Fuente: Iniciativa WestMED)



Av. de Josep Tarradellas, 40, entresuelo
08029 Barcelona
Tel. (34) 93 430 52 35
www.cetmo.org
cetmo@cetmo.org
Twitter: f_CETMO