



ÍNDICE:

Tema 1: El sistema de Transporte

Tema 2: División modal del Transporte

Tema 3: El Modo Aéreo

Tema 4: Beneficios económicos y sociales del transporte aéreo

Tema 5: Organización de la Aviación

Tema 6: Elementos del Sistema

Tema 7: Situación del Transporte Aéreo Mundial

Tema 8: El Transporte Aéreo en España

T1. El sistema de transporte

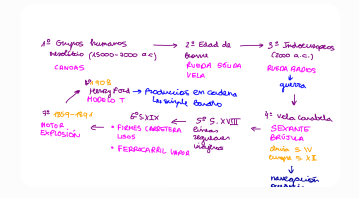
Gran sistema

- Conjunto de carácter compuesto
- Ligadas entre sí por relaciones estructurales y funciones complejas
- Conjunto con fines concretos

Definición de transporte

- Económica: Llevar de una parte a otra por el precio o porte convenido
- RAE: Llevar cosas o personas de un lugar a otro

Evolución histórica del transporte



Políticas de transporte

- En la Unión Europea se observa en los últimos años y crecimiento sostenido del número de pasajeros transportados por todos los modos de transporte
- Instrumentos de los gobiernos para la regularización
 - Regulatorio: Prohibiendo o haciendo onerosa la importación de determinados vehículos
 - De mercado
 - Carreteras sufragadas total o parcialmente a fondo perdido por el estado
 - Programas de peaje
 - Precios sombra
 - Modulación de los impuestos sobre los combustibles
 - Subtópico
- En el modo aéreo los usuarios suelen sufragar la totalidad del coste de los aeropuertos y del sistema de navegación aérea
- Internalización de costes: Cuando los costes externos no son asumidos por el usuario, si no por la empresa o productora

Tema 1: El sistema de transportes

Enunciados:

1. La teoría de los grandes sistemas considera el transporte como un sistema simple y aislado.
2. Los factores influyentes en los estudios de transporte incluyen aspectos económicos y políticos.
3. Un gran sistema está compuesto por muchas partes interrelacionadas de manera sencilla.
4. El estudio de un gran sistema no requiere el uso de modelización.
5. El transporte es considerado un gran sistema porque incluye múltiples elementos como vehículos, infraestructura y empresas.
6. Los sistemas de transporte no tienen ningún impacto en la economía.
7. La definición económica del transporte considera la creación de valor añadido.
8. A nivel microeconómico, el valor añadido de un viaje es el mismo para todos los viajeros.



9. En el sistema de transporte, todos los actores tienen los mismos fines y objetivos.

10. La evolución del transporte terrestre ha sido continua debido a cambios en infraestructura y energía disponible.

11. La primera rueda con radios apareció en Europa en el siglo XVII.

12. Los primeros trineos aparecieron en el Mesolítico.

13. La locomotora de vapor apareció antes que la rueda.

14. El motor de explosión fue desarrollado en Francia y Alemania en 1860.

15. El transporte marítimo comenzó con balsas y canoas en el Mesolítico.

16. La navegación transoceánica comenzó en el siglo XVIII con los primeros barcos de vapor.

17. La locomotora eléctrica de 10.000 h.p. alcanzó una velocidad de 200 km/h en Japón en 1964.

18. El modelo de producción en serie fue introducido por Ford con el modelo T en 1908.

19. La infraestructura vial no tuvo avances significativos hasta el siglo XXI.



Soluciones justificadas:

1. **Falso**, la teoría de los grandes sistemas considera el transporte como un sistema complejo e interconectado.
2. **Verdadero**.
3. **Falso**, un gran sistema está compuesto por muchas partes interrelacionadas de manera compleja.
4. **Falso**, para analizar un gran sistema se utilizan procesos como la modelización o parametrización.
5. **Verdadero**.
6. **Falso**, los sistemas de transporte tienen un gran impacto en la economía.
7. **Verdadero**. La definición económica del transporte es: "llevar cosas o personas de un lugar a otro creando valor añadido".
8. **Falso**, a nivel microeconómico, el valor añadido de un viaje es de índole personal y varía en función de las personas (viaje de trabajo, viaje familiar...).
9. **Falso**, no todos los actores tienen los mismos

fines, por ejemplo, las empresas querrán ganar dinero y los viajeros querrán viajar a un buen precio.

10. **Verdadero**, la evolución del transporte terrestre ha sido un proceso continuo, impulsado por mejoras en infraestructura (camino, carreteras, ferrocarriles, autopistas) y por la disponibilidad de nuevas fuentes de energía (de la tracción animal al vapor, luego a los motores de combustión interna y, más recientemente, a la electricidad).
11. **Falso**, apareció mucho antes, en el 2000 a.c.
12. **Verdadero**, los primeros trineos aparecieron en el Mesolítico.
13. **Falso**, la rueda apareció primero, sobre el 4000.a.c, mientras que la locomotora de vapor se creó en el 1825.
14. **Verdadero**.
15. **Verdadero**.
16. **Falso**, la navegación transoceánica apareció en el siglo VIII en Escandinavia.

17. **Verdadero.**

18. **Verdadero**, Henry Ford fue quien introdujo la producción en serie con el modelo T en 1908.



19. **Falso**, ya con la locomotora eléctrica de 10000 h.p. que alcanzaba una velocidad de 200 km/h se puede decir que se alcanzó un avance significativo.

Pregunta 1: Para el año 2018, y en relación a los países de la Unión Europea, indique la afirmación correcta:

- a. De media, la distribución de los diferentes modos de transporte de pasajeros en los países de la UE-28 es: 60% coche, 30% autobús, 10% ferrocarril.
- b. De media, la distribución de los diferentes modos de transporte de pasajeros en los países de la UE-28 es: 80% coche, 10% autobús, 10% ferrocarril.
- c. El transporte de carga se realiza mayoritariamente en ferrocarril en todos los países de la UE-28.
- d. El transporte de carga se realiza mayoritariamente por carretera en todos los países de la UE-28.

Pregunta 2: Indique cuál de las siguientes afirmaciones con respecto a la evolución histórica del transporte aéreo es correcta:

- a. El primer avión comercial a turbina entra en servicio en 1950.
- b. Los primeros aviones metálicos se desarrollan en Alemania en 1910.
- c. El primer reactor comercial fue el Boeing 707, que entró en servicio en 1952.
- d. El primer avión comercial presurizado, el Boeing 247, entró en servicio en 1940.

Pregunta 3: ¿Qué afirmación es correcta?

- a. El avance en la evolución histórica de los transportes ha dependido exclusivamente en el aprovechamiento de las fuentes de energía móviles. ✗
- b. Las calzadas elaboradas a partir del método de John McAdam reemplazaron a las calzadas romanas a principios del siglo XVIII. ✗
- c. El cálculo de indicadores de rendimiento, tales como la puntualidad de un aeropuerto, no es una metodología para el estudio de un Gran Sistema. ✗
- d. Según la Unión Europea, el modelo actual de sociedad se basa en ratio de poco menos de 0,5 vehículos por habitante, según datos del año 2015.

Pregunta 4: Respecto a las políticas y a la importancia del transporte, se puede afirmar:

- a. Las políticas de transporte no tienen apenas repercusión en la vida cotidiana del ciudadano. ✗
- b. El impacto medioambiental en los aeropuertos consecuencia del transporte puede ser cargado o no sobre el usuario. ✓
- c. Dentro de una misma región con cierto grado de integración política y económica como la Unión Europea, se ha logrado homogeneizar el reparto modal del transporte. ✗
- d. El transporte tiene una escasa participación en el PIB de los países desarrollados. ✗

- a. Locomotora de vapor 3 Ford Modelo T 3 Transatlánticos 3 Diligencia.
- b. Locomotora Vapor 3 Locomotora Eléctrica 3 Locomotora Diesel.
- c. Carabelas 3 Locomotora de Vapor 3 Transiberiano Moscú-Pekín
- d. Locomotora de vapor 3 Diligencia 3 Transatlánticos 3 Globo de aire.

Pregunta 6: Indique cuál de las siguientes afirmaciones sobre cuantificación del valor añadido de un viaje a nivel microeconómico es VERDADERA:

- a. Los costes a tener en cuenta son tanto económicos como de tiempo, seguridad, prestigio.
- b. Los costes a tener en cuenta son fundamentalmente económicos.
- c. Es de índole general, no personal.
- d. No difiere en función del fin del viaje: negocios, vacaciones u otro tipo.

Pregunta 7: Sobre un Gran Sistema puede decirse:

- a. Existe una interdependencia entre los elementos del sistema.
- b. Los fines de todos los elementos del sistema son coincidentes.
- c. No existen relaciones simples entre elementos del sistema.
- d. Todas son correctas.

Pregunta 8: Qué afirmación sobre la competencia modal es correcta:

- a. El impacto ambiental suele internalizarse en las políticas de competencia de la mayoría de los transportes.
- b. El transporte aéreo internaliza más costes que otros modos de transporte como tren y carretera.
- c. La internalización de sus costes es beneficioso para mejorar la competitividad de un modo de transporte.
- d. El cálculo de externalidades es una tarea estandarizada, sencilla y habitual en el análisis de competencia modal.

Pregunta 9: Según los estudios de Zahavi sobre la utilización del tiempo y la renta per cápita de los ciudadanos:

- a. Conforme aumenta la renta per cápita de la población, el ciudadano medio emplea menos tiempo y menos porcentaje de renta en el transporte.
- b. Conforme aumenta la renta per cápita de la población, el ciudadano medio emplea más tiempo y más porcentaje de renta en el transporte.

c. Conforme aumenta la renta per cápita de la población, el ciudadano medio emplea menos tiempo y más porcentaje de renta en el transporte.

d. Todas son incorrectas Verdadera, el ciudadano empleará aproximadamente el mismo tiempo y la misma renta

Pregunta 10: Indique cuál de las siguientes afirmaciones sobre los efectos positivos del transporte aéreo es correcta:

- a. Contribuye a la fragmentación del espacio público.
- b. Reduce la accidentalidad.
- c. Proporciona valor añadido y estabiliza el ciclo producción-consumo.
- d. Permite la especialización espacial.

Pregunta 11: Indique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- a. El valor del tiempo de equilibrio es el que iguala el coste generalizado para dos usuarios distintos del sistema de transportes.
- b. El valor del tiempo de equilibrio es aquel que iguala el coste generalizado de dos alternativas de viaje.
- c. El valor del tiempo de equilibrio es el que iguala el tiempo empleado en dos opciones distintas de viaje.
- d. El valor del tiempo de equilibrio es aquel que genera un coste generalizado mínimo.

Pregunta 12: Indique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- a. La estimación del valor del tiempo puede realizarse diferenciando entre comprar y vender tiempo.
- b. Para la estimación del valor del tiempo no tiene sentido evaluar la renta per cápita de la zona estudiada. ✗
- c. El valor del tiempo es un factor de apreciación objetiva, generalmente igual para todos. ✗
- d. Ninguna de las anteriores es correcta.

Pregunta 13: Según datos de 2019, la cuota de mercado de AVE y avión en las principales rutas españolas (de Madrid a Valencia, Málaga, Sevilla y Barcelona) es:

- a. 88% AVE, 12% avión en la ruta Madrid 3 Barcelona.
- b. Cercana al 90% para el AVE en todas ellas.
- c. 63% AVE, 37% avión en la ruta Madrid - Sevilla.
- d. Ninguna de las anteriores es correcta.

La única con el porcentaje relativamente menor de cuota de ave frente avión es la ruta Barcelona-Madrid, con un 63% de ave y un 37% de avión.

En las demás se aproxima al 90%

Pregunta 14: Con respecto a la comodalidad, indique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- a. La comodalidad busca fomentar la competencia entre los diferentes modos de transporte. ✗
- b. La comodalidad busca reducir al mínimo el impacto externo del transporte.
- c. Es un término acuñado por la Unión Europea que busca reducir el coste generalizado de los viajes. ✗
- d. Uno de sus principales objetivos es promover la extensión del sistema de transportes.

Pregunta 15: ¿Qué afirmación, respecto los factores definitorios del ámbito de un modo de transporte es incorrecta?

- a. La competencia entre modos varía según los condicionantes económicos, tecnológicos y políticos.
- b. En España existen claros ejemplos de colaboración modal entre las líneas de alta velocidad y las rutas aéreas.
- c. Todos los modos de transporte tienen un rango de distancias con mayor eficiencia.
- d. El sujeto de transporte se puede dividir en personas, mercancías (y correo) e información, y habitualmente a efectos de estudio se llevan estadísticas diferenciadas

Pregunta 16: Según AEA, para un viaje en tren con un tiempo de aproximadamente 4 horas, compitiendo en una ruta con el avión, la cuota de mercado máxima alcanzable por el tren será de:

- a. 20% aproximadamente.
- b. 30% aproximadamente.
- c. 40% aproximadamente.
- d. 90% aproximadamente.

Pregunta 17: Con relación al coste generalizado:

- a. El sujeto de mayor poder adquisitivo elegirá el modo de transporte que mayores precios tenga, ya que siempre es el modo más veloz.
- b. Un viajero racional elegirá el modo de viaje que le suponga el coste generalizado mínimo, contabilizando los aspectos objetivos y subjetivos que se pueden traducir en valor monetario.
- c. Al comparar 2 modos de transporte, de manera general, no existe un valor del tiempo que hace igualmente competitivos/deseables ambos modos. ✗
- d. El coste generalizado se centra en el valor económico del billete, dejando de lado el resto de los elementos. ✗

Pregunta 18: Indique cuál de los siguientes países NO se puede considerar pionero en la implementación del tren de alta velocidad:

- a. Francia.
- b. EE. UU.
- c. España.
- d. Japón.

Pregunta 19: Indique cuál de las siguientes afirmaciones sobre la competencia modal del transporte es verdadera:

- a. La mayor parte de los estudios de reparto modal no tienen en cuenta las tarifas y márgenes de rentabilidad.
- b. La aparición de compañías aéreas de bajo coste, cuyas tarifas son inferiores a las del tren de alta velocidad, puede hacer cambiar el reparto
- c. Las cuotas de mercado de tren y avión varían de manera muy uniforme con el tiempo de viaje.
- d. Todas son correctas.

Pregunta 20: Una escalera mecánica puede considerarse que pertenece dentro de la clasificación de los modos de transporte a:

- a. Puede considerarse un modo de transporte, pero no está incluida en ninguna de las opciones propuestas.
- b. Ni siquiera puede considerarse un modo de transporte como tal.
- c. Medio 3 Tierra; Infraestructura 3 Carretera.
- d. Medio 3 Tierra; Infraestructura 3 Cable.

Pregunta 21: Sobre el ámbito del modo de transporte aéreo, indique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- a. En el cálculo de la competencia modal se tiene en cuenta la mínima distancia puerta a puerta.
- b. Las velocidades supersónicas son competitivas desde el punto de vista económico, pero no medioambiental. ✗
- c. El concepto de envolvente de velocidades hace referencia al perfil de aceleración/consumo de una aeronave. ✗
- d. Ninguna de las anteriores es correcta.

Pregunta 22: Con relación a los nuevos proyectos de aviones supersónicos, indique cuál de las siguientes afirmaciones es falsa:

- a. El principal problema técnico es limitar el ruido causado por el estampido sónico.