

INFORMES

DANIEL CARRASCO DÍAZ
(Director)

**INFORME ANUAL
DEL OBSERVATORIO
DE COSTES
Y FINANCIACIÓN
DEL TRANSPORTE
URBANO COLECTIVO
2008-2009**

INSTITUTO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS

Informe Anual del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo 2008-2009

Junio 2011



Observatorio de Costes y
Financiación del Transporte
Urbano Colectivo



“Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra”.

© 2011 Francisca Anguita Rodríguez, Pedro Manuel Balboa de la Chica, Daniel Carrasco Díaz (Dir.), María Luisa Delgado Jalón, Beatriz Duarte Monedero, Sandra Flores Ureba, Alba Gómez Ortega, Margarita Mesa Mendoza, Emilio Morín Cabello, Miguel Ángel Sánchez de Lara, Daniel Sánchez Toledano, Joaquín Sánchez Toledano y Heriberto Suárez Falcón.

© 2011 INSTITUTO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS
C/ Castelló, 128, 6.ª planta • 28006 Madrid
Depósito Legal: M.

Edición de JOSÉ M.ª PÉREZ DE TUDELA VÁZQUEZ
INSTITUTO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS (IEE)

Compuesto y maquetado por EMILIO MORÍN CABELLO
UNIVERSIDAD DE MÁLAGA

Diseño de cubierta por JPM GRAPHIC
C/Martín Machío, 15 • 28002 Madrid

Impreso por IMPULSO GLOBAL SOLUTIONS, S.A.

Printed in Spain • Impreso en España



ÍNDICE

CARTA DE PRESENTACIÓN	5
1. EL OBSERVATORIO DE COSTES Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO	9
Objetivos del Observatorio TUC	10
Miembros	10
Entidades participantes en el Observatorio	12
2. PRESENTACIÓN DEL INFORME	17
2.1. Consideraciones previas	17
2.2. Desarrollo metodológico del trabajo y fuentes de información	20
3. ESTRUCTURA DEL SECTOR	27
3.1. Contexto europeo del Transporte de Viajeros	27
3.1.1. Marco regulador, organizativo y medioambiental del transporte público en las ciudades europeas	31
3.1.2. Demanda de viajeros y distribución por modos de transporte público en las ciudades europeas	36
3.1.3. Indicadores críticos de gestión del transporte público en autobús	38
3.1.4. Indicadores de calidad del transporte público en autobús	40
3.1.5. Entorno económico y financiero	41
3.2. Contexto nacional	44
3.2.1. El Sector del transporte en España	44
3.2.2. Marco regulador	49
4. ANÁLISIS DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO	55
4.1. Empresas analizadas	55
4.2. Clasificación de las empresas en función de la cifra de negocios, la dimensión del activo y el número de trabajadores	61
4.3. Comparativa entre las empresas analizadas y las empresas adheridas	63
4.4. Análisis económico-financiero	64
4.4.1. Análisis de los componentes del resultado empresarial	67
4.4.2. Análisis de los componentes de la situación patrimonial	73

4.4.3. Análisis del equilibrio económico-financiero	78
4.5. Análisis de indicadores de operaciones	92
5. ESTUDIO DE LA ESTRUCTURA DE COSTES Y FINANCIACIÓN DEL SECTOR	101
5.1. Introducción	101
5.2. Operaciones	101
5.2.1. Kilómetros totales y útiles recorridos	101
5.2.2. Viajeros transportados	103
5.2.3. Otros parámetros relacionados con la prestación del servicio	105
5.3. Personal	109
5.3.1. Plantilla	109
5.3.2. Parámetros de servicio de personal	111
5.4. Material móvil	113
5.4.1. Estructura de la flota	113
5.4.2. Parámetros del servicio de flota	116
5.5. Gastos y costes	117
5.5.1. Combustibles	117
5.5.2. Personal	120
5.5.3. Explotación y totales	122
5.6. Financiación	127
5.6.1. Financiación de la actividad	127
5.6.2. Tarifas	128
5.6.3. Estructura de la Financiación de la explotación	130
5.6.4. Indicadores de Financiación de la explotación	136
5.6.5. Subvenciones a la Inversión	141
5.7. Estudio comparativo de Costes y Financiación de la actividad	143
5.8. Entorno y accesibilidad	147
5.8.1. Entorno	147
5.8.2. Accesibilidad	150

6. ENCUESTA A LOS GESTORES DE LAS EMPRESAS ADHERIDAS	155
6.1. Introducción	155
6.2. Financiación	156
6.3. Calidad	158
6.4. Innovación	161
6.5. Oferta del servicio	164
6.6. Costes	166
6.7. Necesidades de información para la gestión	168
7. INFORME SINTÉTICO DE CONCLUSIONES	173
7.1. Estructura del sector	174
7.1.1. Contexto europeo del Transporte de Viajeros	174
7.1.2. Contexto nacional	176
7.2. Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo	177
7.2.1. Empresas analizadas	178
7.2.2. Clasificación de las empresas en función de la cifra de negocios, la dimensión del activo y el número de trabajadores	179
7.2.3. Comparativa entre las empresas analizadas y las empresas adheridas	179
7.2.4. Análisis económico-financiero	179
7.3. Estudio de la estructura de costes y financiación del sector	182
7.3.1. Operaciones	183
7.3.2. Personal	184
7.3.3. Material móvil	184
7.3.4. Gastos y costes	185
7.3.5. Financiación de la actividad	186
7.3.6. Estudio comparativo de Costes y Financiación de la actividad	187
7.3.7. Entorno y accesibilidad	188
7.4. Encuesta a los gestores de las empresas adheridas	188
7.4.1. Financiación	189
7.4.2. Calidad	189

7.4.3. Innovación	189
7.4.4. Oferta del servicio	190
7.4.5. Costes	190
7.4.6. Necesidades de información para la gestión	190
8. GLOSARIO	195

CARTA DE PRESENTACIÓN

El inicio de un proyecto como el Observatorio de Costes y Financiación, que tiene entre los objetivos fundamentales la elaboración de un informe anual donde se presente un estudio sobre la situación del sector con indicadores fundamentalmente microeconómicos, suele tener un hito especialmente importante que coincide con la salida del primero de dichos informes.

En efecto, tanto la metodología del estudio, el diseño de indicadores o hasta dónde se alcanza el detalle del análisis particular se decide en dicho primer informe, independientemente de las posibles mejoras que puedan introducirse en los futuros informes, marcando la pauta y, en parte, condicionando los mismos.

Por todo ello hemos tratado de contar con la opinión de las empresas adheridas para la elección de indicadores, buscar la unanimidad de opinión en los autores y con la objetividad como referencia básica.

No menos importante para nuestro proyecto es la periodicidad en la publicación del informe que se establezca como objetivo que, en nuestro caso, hemos considerado que sea anual para que presente la consistencia y la regularidad necesaria que, junto con su obligada homogeneidad, sin duda invitará a otros investigadores a realizar estudios de diversa índole que colaboren para situar al sector en el lugar que, por su importancia cuantitativa y estratégica, se merece.

Creemos que es el momento para iniciar una intensa búsqueda de la racionalidad económica en la aplicación de los recursos, tanto en el ámbito público como en el privado, y proyectos de esta naturaleza -realizado por investigadores independientes- pueden ayudar a reflexionar con sus análisis y contenidos de *benchmarking* a los gestores de las empresas de transporte urbano colectivo y a los responsables políticos de las mismas.

Esperamos recibir cualquier sugerencia sobre el informe por los usuarios, internos y externos, del sector que nos conduzca a mejorar su contenido, especialmente de los miembros de la Asociación de Transporte Urbano Colectivo (ATUC) y de las empresas adheridas al Observatorio, verdaderas protagonistas sin las cuales el contenido del informe jamás hubiera alcanzado el interés y el realismo que pensamos posee.

Finalmente, como Director del Observatorio, agradecer el esfuerzo de los investigadores de las Universidades Francisco de Vitoria; de Las Palmas de Gran Canaria; de Málaga; y de la Rey Juan Carlos de Madrid, por el trabajo realizado y por iniciar el camino que abre un marco de colaboración no solo entre universidades sino también entre éstas y el sector del transporte urbano colectivo que, sin duda, puede servir de ejemplo de la tan deseada colaboración.

Daniel Carrasco Díaz
Dir. del Observatorio de Costes
y Financiación del Transporte
Urbano Colectivo

**EL OBSERVATORIO
DE COSTES
Y FINANCIACIÓN
DEL TRANSPORTE
URBANO
COLECTIVO**

I. EL OBSERVATORIO DE COSTES Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO



La creciente sensibilidad existente en el sector del transporte urbano colectivo, tanto con relación a la consecución de niveles de progresiva mejora en la rigurosidad y profesionalidad de la gestión económico-técnica del servicio de transporte de viajeros como con respecto al logro de un sistema para su financiación pública transparente y eficiente, ha propiciado el interés y la necesidad de mejorar el conocimiento de su estructura y evolución, circunstancia que ha favorecido la aparición de las condiciones adecuadas para la adopción de la iniciativa de

las instituciones que han promovido la creación del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo (Observatorio TUC).

Sin duda alguna, el éxito de cualquier propuesta para la creación de instituciones con la finalidad de realizar estudios estadísticos y análisis de las realidades empresariales o sociales –institutos de estadística, centrales de balances, observatorios de coste, etc.– está condicionado por varios factores clave.

El primer factor es la credibilidad y la utilidad de las proyecciones estadísticas ofrecidas, ya que, lógicamente, solo cuando el usuario considere útil la información y los resultados que ofrecen los estudios llevados a cabo surgirá el interés por formar parte de dichas instituciones.

Solo será posible conseguir resultados óptimos cuando la información recabada de los usuarios tenga las suficientes garantías de verosimilitud, que van a depender de que los datos aportados por el usuario, con independencia de la información de carácter público que presentan –cuentas anuales, información corporativa, páginas web, etc.–, sean fiables. Esto se consigue cuando el usuario tiene la plena confianza en la confidencialidad con que éstos serán tratados.

El objetivo final, y sin el cual no tendría sentido la creación de este tipo de instituciones, es la divulgación de los resultados obtenidos (informes y estudios) por medio de jornadas, presentaciones, etc., para lo cual se debe diseñar una estrategia adecuada de transmisión a los usuarios y a la sociedad en general.

El Observatorio TUC se ha creado en coherencia con estas características críticas. De una parte, por la confianza que confiere el prestigio de las entidades que promueven su creación (Instituto de Estudios Económicos, Instituto Internacional de Costos y Cátedra de Ecotransporte, Tecnología y Movilidad de la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid y la Empresa Municipal de Transportes de Madrid) y, de otra, por la credibilidad y objetividad del amplio grupo de investigadores encargados de la planificación y ejecución de los trabajos del Observatorio TUC, miembros del Instituto Internacional de Costos y provenientes de diferentes Universidades Públicas y Privadas

Españolas (Universidad de Málaga, Universidad Rey Juan Carlos, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y Universidad Francisco de Vitoria).

De esta forma, el objetivo fundamental del Observatorio es el estudio de las condiciones de explotación de las concesionarias de transporte urbano colectivo en superficie en España para la generación de medidas representativas de patrones reales de comportamiento, que potencien el conocimiento de la realidad del sector y el espíritu de mejora continua de sus asociados, con el fin último de constituirse en punto de referencia significativo, de gran utilidad, para las empresas de transporte urbano en superficie, facilitando el establecimiento de criterios óptimos de gestión económica y comercial, y aportando información objetiva sobre su estructura de costes y financiación, que les proporcione un marco de referencia en la definición de las bases de negociación que permitan mejorar las condiciones de la concesión y la financiación del servicio. Asimismo, la información obtenida resultará de gran utilidad para conseguir una gestión más competitiva.

Objetivos del Observatorio TUC

Los objetivos del equipo de investigación del Observatorio abarcan un amplio abanico de posibilidades, entre las que se destacan:

- La publicación de Informes anuales de la estructura de costes del transporte urbano colectivo en superficie de España (con indicadores de operaciones, personal, material móvil, costes del servicio, estructura patrimonial, gastos e ingresos, entorno, calidad, accesibilidad, sostenibilidad, etc.).
- El estudio y seguimiento de la información suministrada por las operadoras adheridas al proyecto.
- La organización de jornadas y congresos para el análisis del transporte urbano colectivo de viajeros.
- La publicación de estudios y monografías sobre el sector.
- La realización de otros estudios y trabajos de interés para las empresas y agentes del sector.

Miembros

El Observatorio está integrado por reconocidos miembros procedentes de distintas universidades españolas:



que conforman la Red Universitaria de Investigadores sobre la Gestión Económica del Transporte Urbano Colectivo (RUIGETUC).

Director del Observatorio:

Daniel Carrasco Díaz, *Catedrático de Economía Financiera y Contabilidad del Departamento de Contabilidad y Gestión de la Universidad de Málaga.*

Coordinadores:

María Luisa Delgado Jalón, *Profesora Titular de Economía Financiera y Contabilidad del Departamento de Economía de la Empresa de la Universidad Rey Juan Carlos.*

Daniel Sánchez Toledano, *Profesor Titular de Economía Financiera y Contabilidad del Departamento de Contabilidad y Gestión-Economía Financiera y Contabilidad de la Universidad de Málaga.*

Secretario:

Heriberto Suárez Falcón, *Profesor Contratado Doctor de Economía Financiera y Contabilidad del Departamento de Economía Financiera y Contabilidad de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.*

Investigadores:

Francisca Anguita Rodríguez, *Profesora Titular de Economía Financiera y Contabilidad del Departamento de Economía de la Empresa de la Universidad Rey Juan Carlos.*

Pedro Manuel Balboa de la Chica, *Profesor Titular de Economía Financiera y Contabilidad del Departamento de Economía Financiera y Contabilidad de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.*

Daniel Carrasco Díaz, *Catedrático de Economía Financiera y Contabilidad del Departamento de Contabilidad y Gestión de la Universidad de Málaga.*

María Luisa Delgado Jalón, *Profesora Titular de Economía Financiera y Contabilidad del Departamento de Economía de la Empresa de la Universidad Rey Juan Carlos.*

Beatriz Duarte Monedero, *Profesora Doctora Adjunta del Departamento de Contabilidad de la Universidad Francisco de Vitoria.*

Sandra Flores Ureba, *Profesora Titular de Escuela del Departamento de Economía de la Empresa de la Universidad Rey Juan Carlos.*

Alba Gómez Ortega, *Becaria de Investigación de la Cátedra de Eco transporte, Tecnología y Movilidad de la Universidad Rey Juan Carlos.*

Margarita Mesa Mendoza, *Profesora Titular de Economía Financiera y Contabilidad del Departamento de Economía Financiera y Contabilidad de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.*

Emilio Morín Cabello, *Becario de Investigación de la Cátedra de Eco transporte, Tecnología y Movilidad de la Universidad Rey Juan Carlos.*

Miguel Ángel Sánchez de Lara, *Profesor Visitante del Departamento de Economía de la Empresa de la Universidad Rey Juan Carlos.*

Daniel Sánchez Toledano, *Profesor Titular de Economía Financiera y Contabilidad del Departamento de Contabilidad y Gestión-Economía Financiera y Contabilidad de la Universidad de Málaga.*

Joaquín Sánchez Toledano, *Becario de Investigación del Departamento de Contabilidad y Gestión de la Universidad de Málaga.*

Heriberto Suárez Falcón, *Profesor Contratado Doctor de Economía Financiera y Contabilidad del Departamento de Economía Financiera y Contabilidad de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.*

Entidades participantes en el Observatorio

El Observatorio TUC se constituye por iniciativa de la Cátedra de Eco transporte, Tecnología y Movilidad (Cátedra ETM), del Instituto de Estudios Económicos (IEE) y del Instituto Internacional de Costos (IIC), siendo sus patrocinadores la Cátedra ETM y el IEE.

La **Cátedra ETM** se constituyó en febrero de 2009 mediante un convenio de colaboración entre la Empresa Municipal de Transportes de Madrid y la Universidad Rey Juan Carlos, siendo uno de sus objetivos la promoción de la investigación en materia de transporte y movilidad.

El **IEE** fue fundado en mayo de 1979 por un grupo de destacados empresarios españoles para promover, realizar y difundir trabajos e investigaciones sobre materias económicas y sociales, en especial las que afectan a España, con objeto de impulsar la empresa privada y el mercado como mecanismo eficiente de creación y asignación de recursos.

Por su parte, el **IIC** es una organización internacional conformada por Asociaciones e Instituciones nacionales de directivos, docentes y profesionales, cuyo objetivo es contribuir a la mejora de la calidad de la gestión y dirección de empresas, mediante la difusión e intercambio de ideas y experiencias.

Los objetivos de las tres organizaciones que conforman el “alma mater” del Observatorio quedan perfectamente incardinados, abarcando los aspectos fundamentales que tienen que caracterizar un proyecto como el que aquí se presenta: la investigación, los aspectos económicos de la materia objeto de estudio, desde la perspectiva tanto social como empresarial, y la mejora de la gestión de los recursos.

A estas condiciones que, ya de partida, son muy favorables para la consecución de los objetivos marcados en su inicio, se añade el hecho de poder contar con el apoyo y con la colaboración de la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (ATUC), que, a través de la divulgación del Observatorio, ha facilitado la adhesión de 14 empresas de transporte que han considerado de gran interés formar parte de este proyecto. Las empresas de transporte adheridas a este primer estudio,

suponen una importante representación del mercado analizado. Dichas empresas son las siguientes:

- Autobuses de Córdoba, S.A.M.
- Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A.U.
- Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M.
- Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A.
- Empresa Municipal de Transportes de Valencia, S.A.U.
- Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón, S.A.
- Empresa Municipal de Transportes Públicos de Tarragona, S.A.
- Guaguas Municipales, S.A. (Las Palmas de Gran Canaria)
- Grupo ALSA, S.L.U.
- Transportes Interurbanos de Tenerife, S.A.U.
- Transportes Rober, S.A. (Granada)
- Transportes Urbano de Sevilla, S.A.M.
- Transportes de Barcelona, S.A.
- Veolia Transporte Bilbao, S.A.U.



**PRESENTACIÓN
DEL INFORME**

2. PRESENTACIÓN DEL INFORME

2.1. Consideraciones previas

Como ha quedado de manifiesto en las anteriores líneas de presentación del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo y, en especial, de su primer Informe Anual, nuestro propósito es analizar la estructura de costes y financiación del transporte urbano colectivo en superficie en España con el objetivo de presentar un estudio de las condiciones de explotación de las concesionarias de dicho servicio.

Creemos que ello es útil para facilitar el conocimiento de la realidad del sector a los diferentes agentes implicados en el mismo –concesionarias, autoridades de transporte público, usuarios del servicio, ciudadanos, etc.-.

En este sentido, a nuestro juicio, la información ofrecida por el presente informe resulta de evidente interés, desde el punto de vista de la gestión de las concesiones, para contribuir a una explotación eficiente del servicio público, mediante la generación de medidas representativas de patrones reales de comportamiento, que potencien y permitan orientar su espíritu de mejora continua, facilitando el establecimiento de criterios óptimos de gestión económica y comercial, y aportando información objetiva sobre su estructura de costes y financiación. Circunstancia que, sin duda, proporciona, además, un marco de referencia en la definición de las bases de negociación que permitan mejorar las condiciones de la concesión y de la financiación del servicio.

El resultado evidente de dicha convicción se manifiesta en el patente interés de las empresas y agentes del sector, que se ha materializado en la mencionada colaboración y adhesión al proyecto de entes como la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (ATUC) o la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y de 14 de las más importantes empresas concesionarias del país¹, representativas de las principales capitales españolas y de un importante volumen de población (9.663.448²) que representa el 39,85% de la que vive en ciudades de más de 50.000 habitantes³ y un 20,67% de la población total⁴.

Tomando como partida tales premisas, el informe diseñado debía adecuarse, de manera expresa, a los condicionantes que ello imponía:

- I. El estudio se limita a transporte urbano⁵ de viajeros en autobús.

¹ Aunque se han adherido 14 empresas al Observatorio, debido a cuestiones relativas a la agenda de elaboración y emisión del presente informe, aunque se han estudiado los datos de sus Cuentas Anuales en el apartado 4, no se han podido incluir los datos específicos de las adheridas Aucorsa (Córdoba) y Veolia Transporte (Bilbao), en el apartado 5.

² Datos de 2009 para las 12 empresas adheridas cuyos datos se analizan en el informe (Padrón Municipal de Habitantes, INE).

³ Respecto a una población residente en los 145 municipios de más de 50.000 habitantes de 29.249.905 personas (Padrón Municipal de Habitantes. INE, 2009).

⁴ Respecto a una población total de 46.745.807 personas (Padrón Municipal de Habitantes. INE, 2009).

⁵ En suelo urbano o entre núcleos urbanos situados dentro de un mismo término municipal o área metropolitana.

2. Obligación de presentar una estructura coherente que identificase los puntos críticos que definen la gestión del servicio. Esta es la razón por la que las baterías de indicadores definidas se han estructurado por áreas (operaciones, personal, material móvil...).
3. Necesidad de recabar la información de las concesionarias. Ello presenta limitaciones de calado. De una parte, porque un conjunto significativo de tales indicadores no se corresponde con datos económico-financieros incluidos en la información de carácter público contenida en las Cuentas Anuales y demás obligaciones de *reporting* de las empresas concesionarias. De otra, por las incidencias presentes en tales registros públicos (falta de depósito...) y, por último, por la comprensible salvaguarda de datos de carácter sensible y crítico para cada concesionaria. Tal es la razón de que las diferentes partes del informe no se extiendan a un mismo universo poblacional y de determinadas limitaciones introducidas en el análisis y publicidad de los datos procesados.
4. Existencia de empresas prestadoras de servicios urbanos e interurbanos sin información segmentada en algunos o en todos los Estados Contables integrados en sus Cuentas Anuales.
5. Consecuencia de las anteriores puntualizaciones, se definieron dos poblaciones objeto de estudio significativamente diferenciadas. De una parte, la relativa a las empresas adheridas, para las que puede realizarse un estudio más completo de su estructura de negocio y que han tenido la oportunidad de participar en la propia definición del campo de análisis y de los indicadores elegidos⁶. De la otra, la constituida por el resto de las concesionarias, para las que tan solo es posible el acceso a sus registros de carácter público.
6. Fijación del universo poblacional del estudio y de una muestra representativa de su realidad para la que resultase factible y útil su análisis económico-financiero.
7. Generación de los mencionados patrones significativos de la realidad del sector. Definidos los indicadores clave para la gestión y la estructura del análisis económico-financiero de la información contenida en sus Cuentas Anuales, se han materializado, en el informe, en la elección de los oportunos estadísticos representativos de los parámetros de la realidad del sector, en cuanto que sintetizan el estudio de una muestra válida para la modelización del comportamiento de la correspondiente población.
8. Confidencialidad de los datos procesados. Circunstancia que ha obligado a que en el informe solo se presenten agregados estadísticos.

⁶ En consecuencia, si para la generalidad de las empresas el análisis se ha limitado necesariamente a su información de carácter público, para las adheridas ha podido ampliarse de acuerdo con el alcance definido en el presente estudio y la información suministrada al Observatorio. En particular, el análisis de la financiación de las empresas adheridas efectuado en el apartado 5 se ha basado tanto en la información contenida en sus Cuentas Anuales como en la de carácter específico proporcionada por dichas empresas.

9. Por otra parte, indicar que, dado que nos encontramos ante el primer informe elaborado, ha resultado necesario acotar el número de períodos analizados, que se ha limitado a los ejercicios 2008⁷ y 2009, lo que, aunque constituye un punto de partida que permitirá, en el futuro, la generación de una base inmejorable para el análisis de tendencias, limita para este primer informe, de manera notable, el análisis de datos de corte longitudinal.
10. Por razones evidentes, derivadas de los propios objetivos del presente informe, su metodología se ha ceñido fundamentalmente al marco de la estadística descriptiva, con el fin de recabar, procesar y convertir los datos en información y conocimiento amplio del sector. Creemos que ello permitirá construir las herramientas y las bases adecuadas para que investigadores y agentes del sector, tanto en el seno del Observatorio como fuera de él, puedan utilizar la estadística inferencial a efectos de convertir posteriormente dicha información en conocimiento válido para efectuar sus propias previsiones y predicciones sobre su comportamiento y evolución.
11. Efectivamente, el análisis inferencial se concreta, fundamentalmente, en cuatro ámbitos de actuación: estimación de parámetros; análisis de relaciones entre variables; contraste de hipótesis; y predicciones. El contenido del informe se orienta únicamente a los dos primeros, en la medida en que, de una parte, se determinan estadísticos representativos de estimaciones de parámetros poblacionales y, de la otra, se definen y analizan indicadores que permiten describir, estudiar e interpretar relaciones entre determinadas variables. Queda fuera, sin embargo, de las pretensiones de este trabajo, al menos de una manera formal e inmediata, introducir y contrastar hipótesis sobre la base de los datos que se presentan y predecir el comportamiento futuro del sector y de las variables que se analizan. Aunque, como se ha comentado, entendemos que la información que incluye constituye, y lo hará en mayor medida aún cuando en futuros ejercicios se vaya ampliando la serie temporal analizada, una potente herramienta para efectuar análisis de dicha naturaleza.
12. La presencia de comportamientos extremos que pueden distorsionar la representatividad de determinados promedios y estimadores estadísticos ha aconsejado, en ocasiones, presentar los datos incluyendo o excluyendo tales casos. A efectos de detectar tales comportamientos, hemos aplicado la metodología de la regla empírica derivada del Teorema de Chebychev⁸.

⁷ Este fue el primer ejercicio para el que la información contable de las concesionarias se ajustó al nuevo Plan General de Contabilidad, circunstancia que, junto con la mencionada operatividad de los trabajos, aconsejó, para limitar la heterogeneidad de los datos, tomar dicho ejercicio como origen de los informes del observatorio.

⁸ Eliminando los valores superiores a la media aritmética más tres veces la desviación estándar.

2.2. Desarrollo metodológico del trabajo y fuentes de información

De acuerdo con las anteriores consideraciones, el núcleo de los trabajos que se incluyen en el presente informe se ha estructurado en tres grandes apartados:

- Estructura general del sector de transporte urbano colectivo
- Análisis económico-financiero de las empresas concesionarias
- Estructura de costes y financiación del sector

desarrollados en los epígrafes 3, 4 y 5, respectivamente, del informe.

El primero de ellos –epígrafe 3- constituye el eslabón imprescindible para una adecuada interpretación de los contenidos restantes del informe, en la medida en que permite posicionar adecuadamente los datos correspondientes a la muestra general de empresas analizadas en el epígrafe 4 y de las concesionarias adheridas al Observatorio, en el epígrafe 5, en el marco de la realidad del sector.

Efectivamente, el epígrafe 3 aborda la presentación de los datos generales del sector de transporte urbano colectivo a efectos de describir su estructura. En consecuencia, se trazan las características básicas del contexto local⁹ en el que se desarrolla, el marco regulador y organizativo de nuestras ciudades y el estudio de la demanda de viajeros, las modalidades de transporte y sus indicadores críticos (gestión, calidad, medio ambiente, entorno económico, etc.).

Delimitado dicho marco de referencia, se plantea el análisis del transporte urbano colectivo en superficie en España, que constituye el objetivo básico del informe.

En consecuencia, corresponde efectuar el estudio de las empresas concesionarias del servicio que, por las razones expuestas en el apartado de consideraciones previas, debe plantearse en dos niveles:

- El acotado por la información disponible en los correspondientes registros públicos
- El planificado para las empresas adheridas y, por tanto, programado sobre la base de la información suministrada por las mismas en los términos previstos en su compromiso de adhesión

El primero de ambos niveles se aborda en el epígrafe 4, en el que se efectúa un exhaustivo análisis económico-financiero de las empresas del sector.

Sin embargo, aunque el objetivo del estudio se orienta al conocimiento íntegro del sector en nuestro país, resulta lógico suponer que, por razones tanto de tipo general (restricciones de coste, tiempo...) como operativo (depósito de cuentas...), no resulta

⁹ Dicho análisis se plantea y se desarrolla a escala europea y nacional.

posible abarcar la totalidad de la población¹⁰ sino un determinado subconjunto de la misma (muestra) que permita extraer conclusiones sobre la población en general.

En consecuencia, la primera cuestión que se debe dilucidar se centra en decidir la selección de la muestra objeto de estudio. A tal efecto, nuestra primera conclusión fue que no es aconsejable la aplicación del método de muestreo aleatorio simple porque tanto debido a la elevada concentración del sector (las diez concesionarias con mayor cuota de mercado representaban para el ejercicio 2008 el 68% del sector¹¹) como a la imposibilidad de obtención de datos de determinadas empresas (de las que no se disponía de información de sus Cuentas Anuales para los ejercicios objeto de análisis), era preciso establecer determinadas restricciones y requisitos para la selección de la muestra (actividad esencial dirigida al transporte urbano de viajeros, número mínimo de 15 empleados, disponibilidad de Cuentas Anuales para los ejercicios 2008 y 2009, operar en municipios de más de 50.000 habitantes¹²...) de manera que la totalidad de las que lo cumpliesen conformasen un conjunto factible de analizar, y amplia y suficientemente representativo de la realidad del sector y de las principales problemáticas a las que se enfrenta (servicio, costes, eficiencia, financiación, sostenibilidad...).

La aplicación de este proceso permitió delimitar una muestra de 42 concesionarias representativas de una importante parte del sector, sobre la que se aplicó el mencionado análisis económico-financiero (situación financiera y patrimonial, resultado, indicadores de operaciones...) permitiendo efectuar la estimación e interpretación de los correspondientes parámetros poblacionales sobre la base del cálculo de los oportunos estadísticos.

Efectuado dicho análisis, la siguiente fase del trabajo, abordada en el epígrafe 5, se relacionó, tal y como se ha indicado anteriormente, con el examen en profundidad de la estructura de costes y financiación del sector a través del estudio realizado para las empresas adheridas.

Dicho propósito se vincula a un desarrollo metodológico sensiblemente diferenciado del anterior. En primer lugar, porque el estudio pudo ser programado con las propias empresas adheridas, identificando sus necesidades e inquietudes informativas en este ámbito y concertando el correspondiente proceso de suministro de información en los términos previstos en su compromiso de adhesión.

En segundo lugar, porque, si bien es cierto que, en esta ocasión, al igual que en la anterior, no cabe hablar de selección de muestra aleatoria, no lo es menos que tampoco su elección se deriva de la introducción de un conjunto de restricciones cualitativas y cuantitativas que garantice la factibilidad y representatividad del estudio, sino de la capacidad de comunicación a los principales agentes participantes en el

¹⁰ Las bases de datos SABI y la información obtenida de IBERINFORM integran un total de 3.308 empresas con epígrafe 4931 en la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE) coincidente con el transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros.

¹¹ Informe Transporte Urbano DBK. Madrid, 2009.

¹² El artículo 26 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local establece la competencia del transporte público de viajeros al municipio, considerándolo como servicio obligatorio para aquellos cuya población sea superior a 50.000 habitantes.

sector, de los objetivos del Observatorio para interesarles en participar en este estudio y definir las condiciones de su colaboración.

En este sentido y, como ocurrió para el estudio general, las lógicas restricciones derivadas de la limitación de los recursos disponibles para efectuar el estudio aconsejaron limitar dicha labor a los operadores de mayor tamaño, al objeto de rentabilizar los esfuerzos realizados en términos de maximización de su representatividad respecto al conjunto del sector.

De esta forma, con el apoyo de los promotores de este proyecto, de algunas de las principales operadoras nacionales y de instituciones como ATUC, fue posible ilusionar a un amplio conjunto de concesionarias que se adhirieron al proyecto, haciendo posible culminar los objetivos analíticos que perseguía y orientando el alcance de esta parte del estudio.

Efectivamente, el epígrafe 5 desarrolla un amplio conjunto de indicadores, agrupados por áreas (operaciones, material móvil, personal...), que permite un estudio exhaustivo de la estructura de costes y financiación del servicio público prestado por dichas concesionarias.

Sin embargo, la convenida confidencialidad en la utilización pública de dichos datos limita sensiblemente los contenidos publicables en el presente informe, en cuanto los datos individuales de cada empresa se encuentran protegidos por dicho compromiso, que obliga únicamente a definir el análisis en términos de promedios e indicadores estadísticos que representen las bases y los parámetros de comparación y *benchmarking* respecto a los que se ha hecho repetida mención¹³.

En consecuencia, tales parámetros -aunque extrapolables, en una importante medida, al conjunto de la población- deben ser interpretados con la necesaria cautela respecto a los potenciales comportamientos diferenciados que constituyan segmentos individualizables, que razonablemente debieran afinar los mencionados análisis de comparabilidad y *benchmarking*.

Por otra parte, se debe indicar que se ha considerado importante incluir en el informe una visión de la valoración que otorgan los partícipes y agentes del sector de los principales puntos críticos de la gestión de las operadoras, que permita detectar sus preocupaciones básicas y orientar futuros desarrollos de este informe o de otros posibles análisis monográficos que permitan aportar valor a los trabajos del observatorio y a una comprensión amplia de la situación real del sector del transporte urbano colectivo en superficie en España.

Para ello se desarrolló una encuesta en la que se incluían treinta preguntas agrupadas en seis temas propuestos (calidad; innovación tecnológica; oferta del servicio; costes;

¹³ Los indicadores calculados representan, en consecuencia, promedios de los datos específicos de cada empresa. Lógicamente, cuando, a su vez, tales datos se corresponden con datos unitarios promediados, el dato de referencia presentado se vincula con el correspondiente promedio muestral que, como consecuencia de la diversidad de tamaños y configuración del servicio en las diferentes concesionarias, puede diferir, en ocasiones, sensiblemente, de promedios globales calculados para los datos originales de referencia, circunstancia que es preciso considerar al interpretar las cifras publicadas y al que se hace mención, cuando corresponde, en el análisis de cada indicador específico.

necesidades de información para la gestión; y financiación) y uno libre, en los que, mediante una escala de Likert, se solicitaba valoración de la importancia de las cuestiones incluidas en cada tema y fijación de órdenes de prioridades para éstos, que se presentó a los gerentes de las empresas adheridas, con un índice general de participación del 100%.

Por último, también se ha considerado relevante incluir en el informe un apartado final, a modo de glosario, en el que se introduce un diccionario de indicadores en el que se definen los principales aspectos necesarios para una adecuada comprensión e interpretación de los resultados obtenidos (denominación, descripción, fórmula de cálculo, origen de la información, unidad de medida, etc.).



**ESTRUCTURA
DEL SECTOR**

3. ESTRUCTURA DEL SECTOR

3.1. Contexto europeo del Transporte de Viajeros

El conocimiento de la realidad económica y social del sector del transporte de viajeros, en sus diferentes contextos, permite identificar y analizar con más precisión las políticas y los problemas actuales del transporte público y de la movilidad de nuestras ciudades. Por ello, es necesario un análisis en materia de transporte, en general, y específicamente de transporte público, para contextualizar el estudio efectuado en este primer informe del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo en España. En este sentido, la comparación de datos entre los principales países de la Unión Europea constituye una fuente de información útil para comprender mejor las diferentes realidades.

Año	Coche	Vehículos de dos ruedas	Autobús y Autocar	Tren	Tranvía y metro	Aéreo	Marítimo	Total
2000	4.322	135	518	371	77	457	42	5.921
2001	4.406	138	520	373	78	453	42	6.009
2002	4.480	138	519	366	78	445	42	6.068
2003	4.511	142	520	362	79	463	41	6.119
2004	4.570	145	527	368	82	493	41	6.226
2005	4.564	148	528	377	82	527	40	6.266
2006	4.680	152	528	389	84	549	40	6.422
2007	4.760	152	542	395	86	572	41	6.549
2008 ¹⁴	4.725	155	547	409	89	561	41	6.527
2000-2008	9,32%	14,81%	5,60%	10,24%	15,58%	22,76%	-2,38%	10,25%

Tabla 3.1: Evolución del Transporte de Pasajeros por Modo de Transporte en UE-27 (1.000 millones pkm¹⁵).

Fuente: Elaboración propia a partir de la Dirección General de Energía y Transporte (Comisión Europea).

El medio de transporte por excelencia en Europa es el automóvil. En la Tabla 3.1 se presenta la evolución por modos del transporte de pasajeros desde el año 2000 hasta 2008 en la Unión Europea (UE) y se constata que el principal es el vehículo privado (que se mantiene en un 73% del total), seguido por el avión (con un 8,7% del total en 2008) y el autobús y el autocar (con un 8,3% en 2008). Sin embargo, si se analiza su evolución en estos ocho años, se observa que la utilización del automóvil se ha mantenido constante o incluso sufre una ligera disminución, en contraposición con

¹⁴ Algunos datos correspondientes a 2008 son provisionales.

¹⁵ Pasajeros por kilómetro.

otros modos que han crecido por encima de la media. Es significativo el aumento del transporte de pasajeros por avión (más adecuado para largas distancias) y en tranvía y metro, que están muy por encima del incremento medio de todas las modalidades de transporte (10,25% desde 2000 hasta 2008).

Se observa que el automóvil se define como el modo de transporte por carretera más utilizado en todos los países de la UE (Figura 3.1), con una media de utilización que está muy por encima del 60%. No obstante, se trata de datos agregados por países que incluyen trayectos de grandes distancias, por autopistas y autovías que hacen que la elección de este modo resulte adecuada. Hay que tener en cuenta que Europa está configurada por países que, en su mayoría, son de extensión reducida y permiten que la elección del coche o tren para los viajes intraeuropeos sea una alternativa viable.

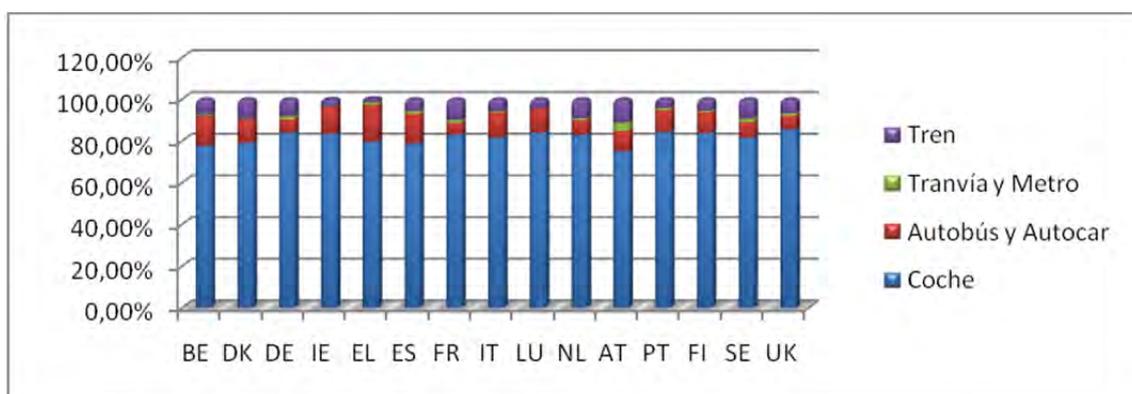


Figura 3.1: Estructura por modos de transporte en 2008. UE-15¹⁶.

Fuente: Elaboración propia según Dirección General de Energía y Transporte y Eurostat (Comisión Europea).

Sin embargo, por este mismo motivo, la alta densidad de habitantes en la mayoría de los núcleos urbanos de los países miembros de la UE hace del espacio un recurso muy escaso. Por ello, en viajes urbanos e interurbanos, está demostrado que los desplazamientos en automóvil resultan ineficientes por numerosos factores, entre los que destacan los siguientes:

- Bajo índice de ocupación (aproximadamente 1,3 pasajeros de media en áreas urbanas)
- Altas tasas de congestión
- Elevado consumo de energía por unidad transportada
- Alto grado de utilización (una hora diaria de media)

¹⁶ BE: en el ítem “coche” incluyen pkm por vehículos registrados como vehículos ligeros de transporte pero que son utilizados como automóviles personales.

UK: en el ítem “coche” los datos se refieren a Gran Bretaña únicamente; incluyen pkm en vans.

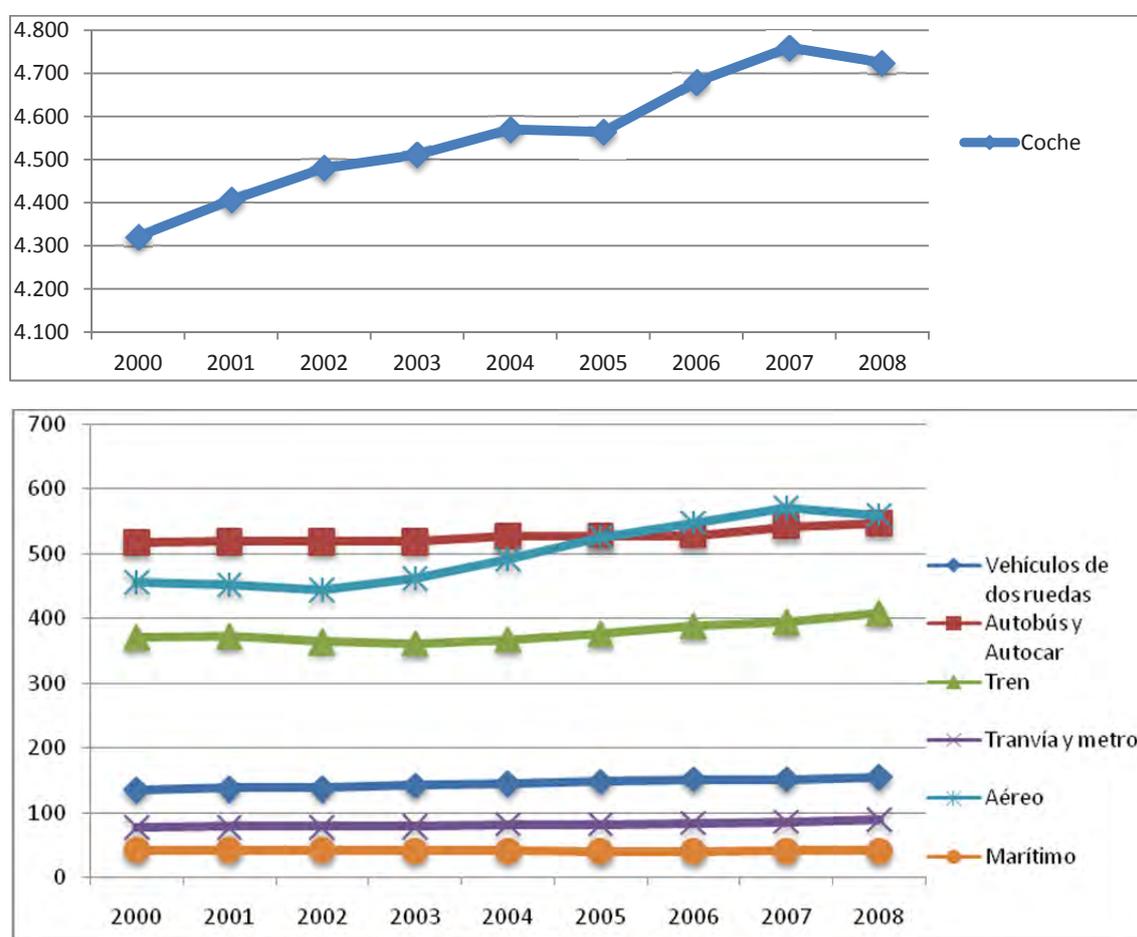
UK: en el ítem “autobús y autocar” incluyen datos de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

FR: en el ítem “tranvía y metro” los datos se refieren a metro de París y al RER (Regional Express) y metro en otras ciudades francesas.

En consecuencia, para desplazamientos de media y corta distancia, el transporte público es el modo más eficiente y, por tanto, se define como la mejor respuesta a las necesidades de movilidad de las áreas con mayor densidad de población, es decir, en las grandes ciudades.

Adicionalmente, en la UE el transporte público,¹⁷ como modo de transporte sostenible, está siendo impulsado como instrumento para contribuir a la mejora de la calidad del aire y a la reducción del consumo energético, entre otras.

Esta preocupación y las políticas que se han venido llevando a cabo, como consecuencia de ello, para fomentar el uso del transporte público en detrimento del automóvil, están obteniendo resultados positivos a la vista de la evolución de los usos de transporte que se muestra en las Figuras 3.2, donde se observa que, aunque el uso del coche sigue siendo muy superior al resto, a partir de 2007 sufre un descenso notable en contraposición con el aumento en el uso de trenes y de autobuses.



Figuras 3.2: Evolución europea por modos de transporte en UE-27 (1.000 millones de pasajeros por kilómetro).

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Comisión Europea. Dirección General de Energía y Transporte.

¹⁷ Comprende los trenes regionales y de cercanías, metro-tranvía, servicios de autobuses locales y regionales y los servicios locales de transporte de pasajeros por vías navegables.

Desde el punto de vista medioambiental, en la Figura 3.3 se aprecia la importancia del uso de los autobuses y autocares como medio de transporte más adecuado para el transporte de viajeros por carretera. En éste, se muestra la evolución de las emisiones de CO₂ desde 1995 a 2008 por modos de transporte y se constata que los viajes en autobús emiten menor cantidad de CO₂ por pasajeros y kilómetros.

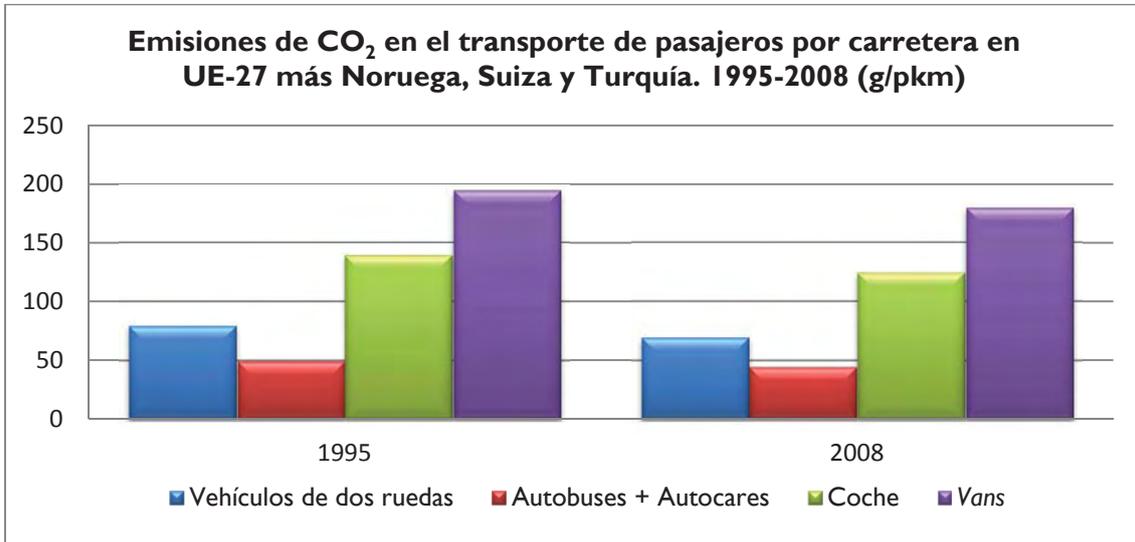
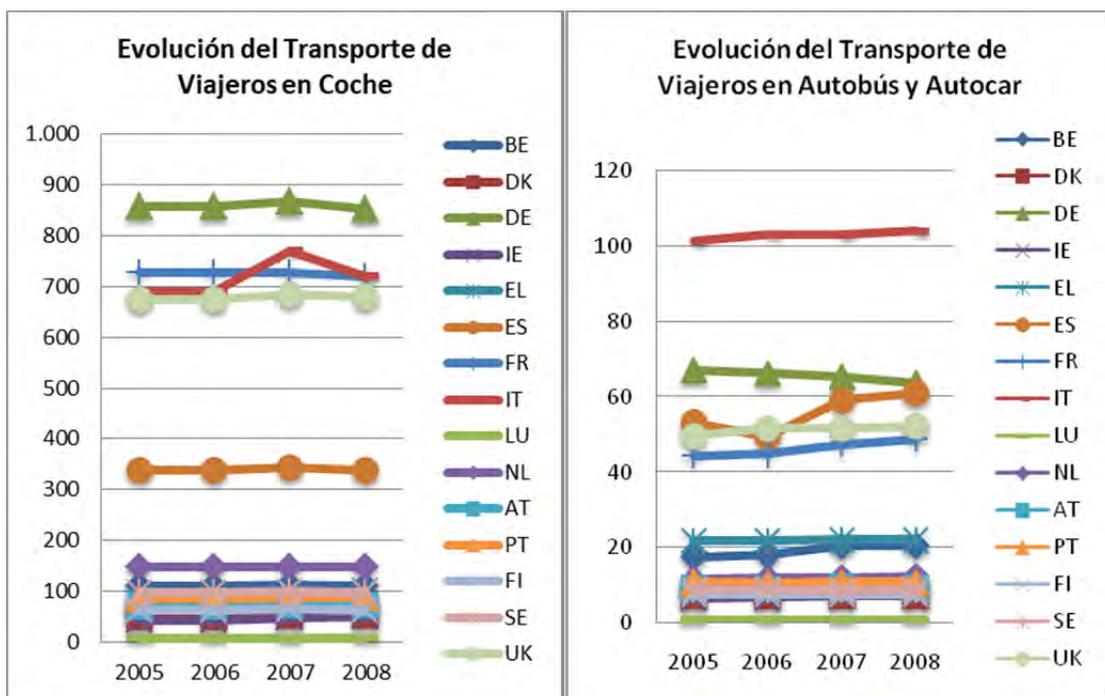
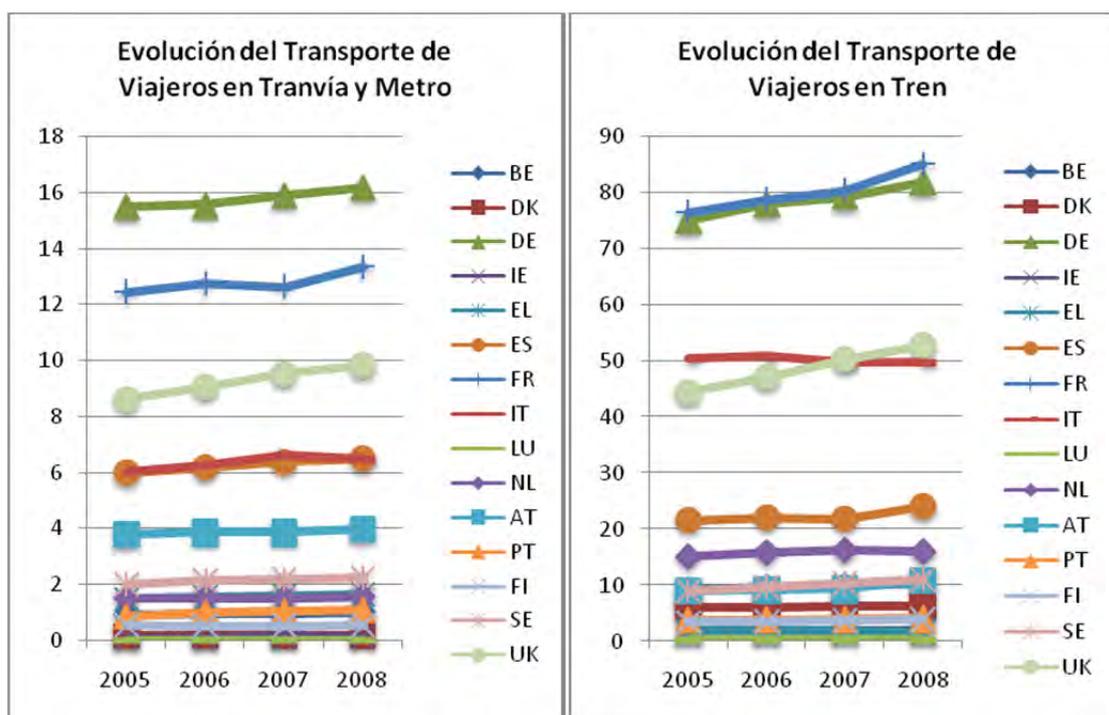


Figura 3.3: Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la European Road Statistics (ERF) de 2010.

El grado de utilización del transporte público difiere significativamente de unos países a otros. Así, los países con mayor cultura medioambiental (países del norte de Europa), registran altas tasas de utilización del transporte colectivo. Por otra parte, países como Alemania, el Reino Unido y Francia presentan un alto grado de utilización del transporte urbano en ferrocarril y tranvía (en las Figuras 3.4 puede verse la evolución de la demanda de los distintos modos de transporte en los principales países de la UE).





Figuras 3.4: Evolución del transporte de viajeros por carretera en Europa (1.000 millones pkm)¹⁸.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Comisión Europea. Dirección General de Energía y Transporte.

3.1.1. Marco regulador, organizativo y medioambiental del transporte público en las ciudades europeas

El hecho de que el transporte público urbano sea un servicio público de carácter local, hace que las competencias de las instituciones europeas en materia de regulación sean mínimas. Las áreas metropolitanas, a menudo, tienen marcos institucionales muy complejos e implican a diferentes niveles de autoridades encargadas de la planificación urbana y las políticas de transporte.

Sin embargo, el marco regulador de la Unión Europea es un elemento fundamental en la toma de decisiones que afectan a nuestra normativa. Por ello, en materia de transporte público, las estrategias a largo plazo de los operadores del transporte de viajeros deben contemplar la evolución previsible de las iniciativas y normas europeas. Así, por ejemplo, dentro de la legislación europea relacionada y aplicable al sector cabría señalar la Directiva 2001/85/CE que establece las Normas de homologación de los autobuses comunitarios; la Directiva 2003/30/CE para el fomento del uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte; la Directiva 2003/59/CE relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los

¹⁸ Los datos no están armonizados y, por tanto, no son comparables en su totalidad. Algunos datos de 2008 son provisionales.

Los datos de UK en coche solo se refieren a Gran Bretaña, mientras que el resto incluye Irlanda del Norte.

Los datos de FR se refieren a metro de París y otras ciudades, y al RER (Regional Express).

conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera¹⁹; el *Reglamento CE/370/2007* sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera; la *Directiva 2009/33/EC* para la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes; y más recientemente, la *Directiva 2010/40/UE* que establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte y el *Reglamento UE 1213/2010* por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales sobre las empresas de transporte por carretera.

Sin embargo, el mayor impulso dado al transporte urbano de pasajeros en Europa llega con la publicación del *Libro Blanco: La política europea de transportes de cara al 2010. La hora de la verdad* y, posteriormente, el *Libro Verde: Hacia una nueva cultura de la Movilidad Urbana* publicado por la Comisión Europea en 2007. Estas publicaciones suponen un antes y un después en transporte y movilidad urbana en el ámbito europeo.

En el *Libro Blanco: La política europea de transportes de cara al 2010. La hora de la verdad*, se ponía de manifiesto que el principal problema de la movilidad, en las ciudades europeas, derivaba del elevado uso del vehículo privado y de la deficiente oferta de transporte público, que ya generaba un panorama urbano poco sostenible.

El *Libro Verde* establece, como objetivo principal, la necesidad de promover una estrategia común para conseguir una movilidad urbana óptima y sostenible en las ciudades europeas, ya que acogen la mayor parte de la población y suponen el principal motor de la economía europea. En ello, las autoridades locales tienen un papel fundamental para la adopción de planes de acción estratégicos para la gestión del entorno urbano, siendo necesaria la integración de la política a otros niveles tales como el regional, el nacional y por supuesto, el europeo.

Este documento pone de manifiesto el concepto de **movilidad urbana** en sentido amplio, e incluye no solo el transporte colectivo como un concepto más amplio de transporte público sino que también engloba una reconciliación del transporte de mercancías y del transporte de viajeros con independencia del modo utilizado, con el objetivo de garantizar un desarrollo sostenible (aspecto económico) que asegure una calidad de vida adecuada para los ciudadanos (aspecto social) con protección y respeto al medio ambiente (aspecto medioambiental).

Asimismo, identifica, para las ciudades, cinco categorías de problemas para conseguir una movilidad urbana sostenible. En este sentido, en la Tabla 3.2 se muestran sintéticamente las medidas básicas que propone para la consecución de una gestión de la movilidad óptima y sostenible.

¹⁹ Modifica el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo, y la Directiva 91/439/CEE del Consejo, y deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo.

PROBLEMA	OBJETIVOS	MEDIDAS NECESARIAS PARA ALCANZAR EL OBJETIVO
Congestión en las grandes ciudades	Circulación fluida mediante reducción de dependencia del automóvil	<ul style="list-style-type: none"> • Funcionamiento eficaz de los modos de transporte. • Implantación de Sistemas de Gestión de tráfico inteligente. • Creación de infraestructuras adecuadas para circulación en bici o a pie. • Promoción de modos de vida no dependientes del automóvil. • Política adecuada de estacionamiento. • Sistemas Inteligentes de Transportes. • Tratamiento de la logística del transporte urbano de mercancías.
Problema medioambiental por uso de hidrocarburos y emisiones de CO ₂	Transporte público urbano sostenible y limpio mediante reducción del uso de hidrocarburos que generan CO ₂ , otras emisiones y contaminación acústica	<ul style="list-style-type: none"> • Uso de catalizadores y filtro de partículas aplicados al motor tradicional. • I+D en tecnologías de vehículos limpios. • Establecimiento de normas armonizadas sobre rendimiento mínimo exigible a vehículos y modernización y retirada progresiva de vehículos viejos. • Intercambio de buenas prácticas sobre transporte urbano limpio y sostenible. • Fomento y contratación pública ecológica de vehículos limpios y eficientes. • Fomento de la conducción ecológica. • Establecimiento de directrices y normas armonizadas sobre zonas ecológicas urbanas.
Infraestructuras inadecuadas por falta de espacio y condiciones ambientales debido al aumento del flujo de mercancías y	Optimización de las infraestructuras existentes mediante Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT).	<ul style="list-style-type: none"> • Mejora del tratamiento de datos sobre tráfico y recorridos. • Fomentar el uso de Sistemas Inteligentes de Tarificación. • Fomento de la información sobre movilidad en redes

pasajeros		<p>urbanas e interurbanas para trayectos multimodales.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestión dinámica de las infraestructuras mediante la aplicación de Sistemas de Información de Transporte. • Aplicación de Sistemas Inteligentes de Transporte. • Difusión de las buenas prácticas en el ámbito de los Sistemas Inteligentes
<p>Falta de accesibilidad en el transporte urbano en colectivos con problemas de movilidad</p>	<p>Mejora de la accesibilidad mediante la creación de infraestructura y servicios de transporte de calidad de acceso de personas y empresas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promover la co-modalidad y un transporte público integrado. • Promover un transporte público con calidad suficiente. • Aplicación adecuada de las Directivas comunitarias sobre contratación pública y Reglamento sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera. • Soluciones innovadoras y cualificadoras sobre el transporte colectivo. • Fomentar la cualificación del personal en el transporte urbano mediante conducción ecológica. • Diseñar un sistema de transporte urbano acorde a las necesidades del turismo. • Adecuada ordenación del territorio para cubrir la demanda de transporte de forma eficiente en las zonas periféricas. • Fomentar la planificación de la movilidad urbana: Planes de Transporte Urbano Sostenible (PTUS).
<p>Falta de protección y seguridad</p>	<p>Garantizar un mínimo nivel de riesgo para personas mediante estructuras planificadas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar las buenas prácticas en seguridad vial mediante las nuevas tecnologías basadas en Sistemas de Información de Transportes (SIT). • Fomentar las campañas de educación e información vial.

		<ul style="list-style-type: none"> • Fomento de medidas relativas a un entorno urbano sostenible. • Uso de vehículos tecnológicamente seguros.
--	--	--

Tabla 3.2: Resumen de los principales objetivos y medidas del Libro Verde.

Fuente: Anguita, F., Flores, S. y Muñoz, J.P., 2009.

Con carácter general, la Comisión Europea ha emitido recientemente, en octubre de 2010, una Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones de la UE, denominada *Hacia un Acta para el Mercado Único por una economía social de mercado altamente competitiva*, que afecta a la totalidad de los sectores. En ella se hacen cincuenta propuestas para mejorar el trabajo, los negocios comunes y los intercambios entre los países miembros. Entre dichas propuestas se encuentran algunas directamente relacionadas con el transporte, de las que destacan las siguientes:

- la adopción de un nuevo *Libro Blanco* sobre política de transporte,
- la modernización de la legislación sobre contratos públicos,
- la adopción de una Comunicación sobre derechos de los pasajeros en todos los modos de transporte,
- la puesta en marcha de una nueva legislación sobre concesión de servicios, o
- la puesta en marcha de una propuesta para un marco global de financiación de las infraestructuras de transporte.

El próximo *Libro Blanco* tiene prevista su publicación para este año 2011, y entre sus contenidos está previsto acometer medidas en relación con los derechos de los pasajeros, con la accesibilidad, la información multimodal, los sistemas de *ticketing* y los sistemas de seguridad, entre otros. La importancia del Libro Blanco radica en que definirá la orientación de las políticas de transporte en la UE para la década 2010-2020 que fortalezcan la competitividad y proporcionen una hoja de ruta que nos ofrezca soluciones sobre las fuentes de energía alternativas, que garanticen la innovación y la investigación, que incidan sobre la crisis de financiación del transporte, y, en definitiva, que cambien nuestros conceptos de movilidad. Su aplicación concreta en materia de transporte urbano se centra en la necesidad de desarrollar planes de movilidad.

Así pues, queda patente la importancia de iniciativas destinadas al fomento y a la promoción de un transporte público urbano e interurbano eficiente y de calidad que se constituya en un arma estratégica clave, disuasoria del uso del vehículo privado, en aras de conseguir ciudades con una movilidad urbana más sostenible.

3.1.2. Demanda de viajeros y distribución por modos de transporte público en las ciudades europeas

Las redes de transporte de las grandes ciudades suelen ser bastante complejas, lo que requiere una fuerte integración de los distintos modos de transporte (autobús, tranvía, metro, tren...). Asimismo, es frecuente encontrar diferentes empresas operando en la red pública de una misma área, por lo que no solo es necesaria la integración de los modos de transporte sino también de los operadores del servicio.

Todo ello hace imprescindible una gran coordinación y coherencia que ha conducido a que el transporte metropolitano haya dado lugar a la creación de figuras administrativas encargadas de organizarlo y gestionarlo para coordinar e integrar los distintos tipos de administraciones. En el caso concreto de España, hay que referirse fundamentalmente a la figura de los consorcios o autoridades únicas del transporte.

A escala europea, la Asociación Europea de Autoridades de Transporte Metropolitano (EMTA) agrupa a las autoridades encargadas de la planificación, coordinación y financiación de los sistemas de transporte público de treinta de las mayores áreas de Europa y Montreal (Canadá) y se encarga de reunir los datos de las autoridades en las ciudades más grandes de Europa.

Así pues, uno de los grandes retos europeos es la coordinación de las diferentes políticas de transporte mediante las autoridades correspondientes para mejorar la movilidad de los europeos a través de su acceso a una red integrada y de calidad que reduzca las fronteras.

Para efectuar una aproximación sobre la situación del transporte público en las ciudades europeas se han utilizado los datos publicados por el último Barómetro de Movilidad de la EMTA (2008).

Las Figuras 3.5 y 3.6 muestran el reparto modal porcentual de viajes motorizados públicos y privados distinguiendo área metropolitana (Figura 3.5) y centro (Figura 3.6). En ellas se pone de manifiesto que el transporte privado sigue siendo el modo más utilizado también en las ciudades. No obstante, se aprecia que en algunas ciudades como Barcelona, Budapest, Helsinki, Madrid, París, Praga o Varsovia la utilización del transporte público es mayoritaria respecto al privado en el núcleo principal de la ciudad pero no en las áreas metropolitanas. Esto corrobora el papel fundamental del transporte público en los grandes núcleos urbanos dónde la densidad de población es mayor. Solo Londres y Budapest alcanzan también el 50% de utilización de transporte público en áreas metropolitanas.

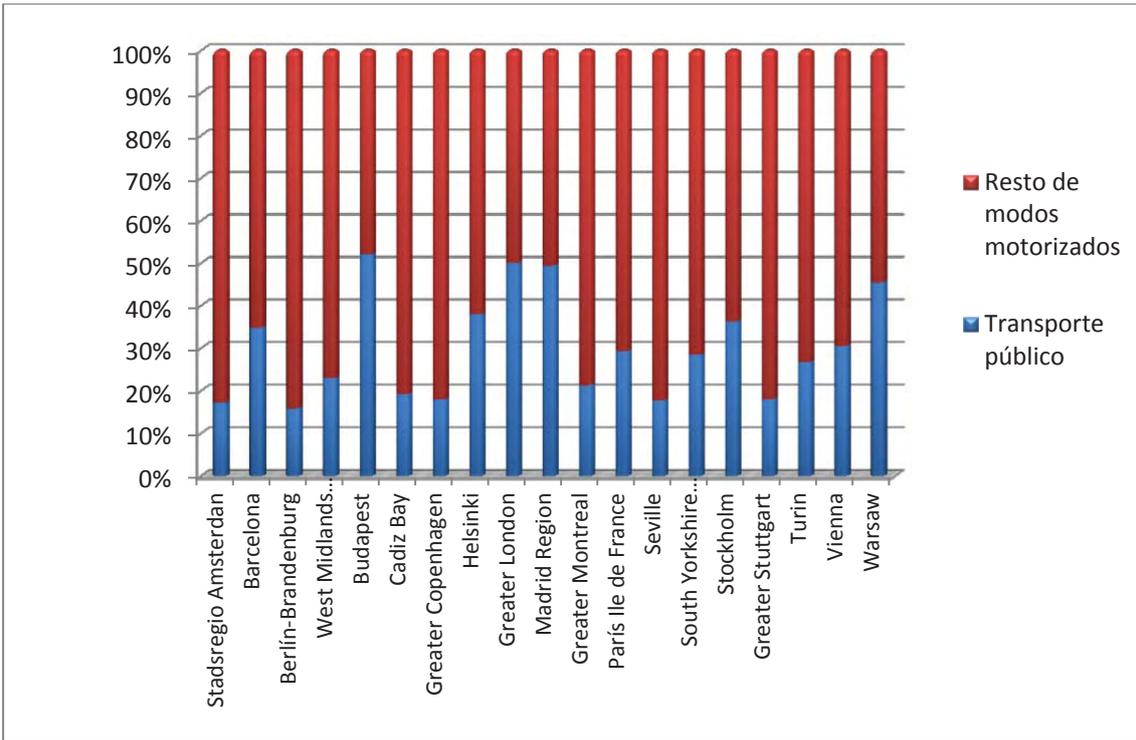


Figura 3.5: Reparto modal de transportes motorizados en el área metropolitana.
Fuente: Barómetro 2008 de la EMTA.

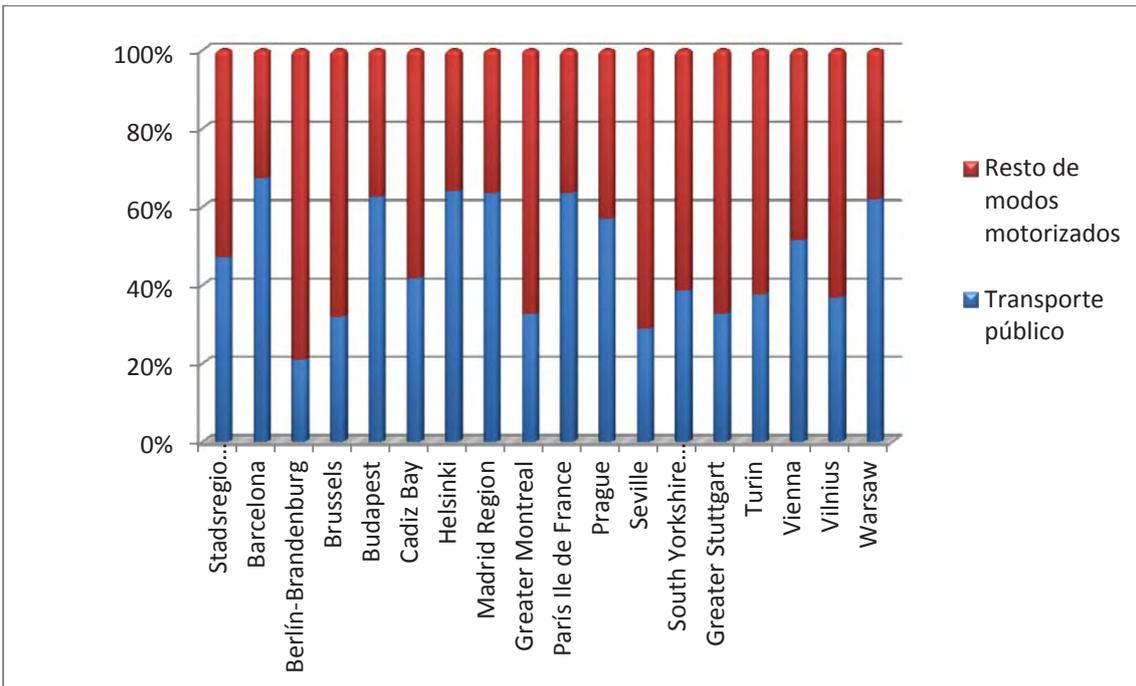


Figura 3.6: Reparto modal de transportes motorizados en la ciudad principal.
Fuente: Barómetro 2008 de la EMTA.

Respecto a la demanda de transporte público por habitante, según datos del mismo Barómetro de la Movilidad de la EMTA (Figura 3.7), el modo más utilizado por regla general, entre los habitantes europeos, es el autobús. De la demanda total, más de la

mitad de los mismos utilizan prioritariamente el autobús. Esto sitúa a este modo de transporte como prioritario dentro del sistema de transporte público en su conjunto.

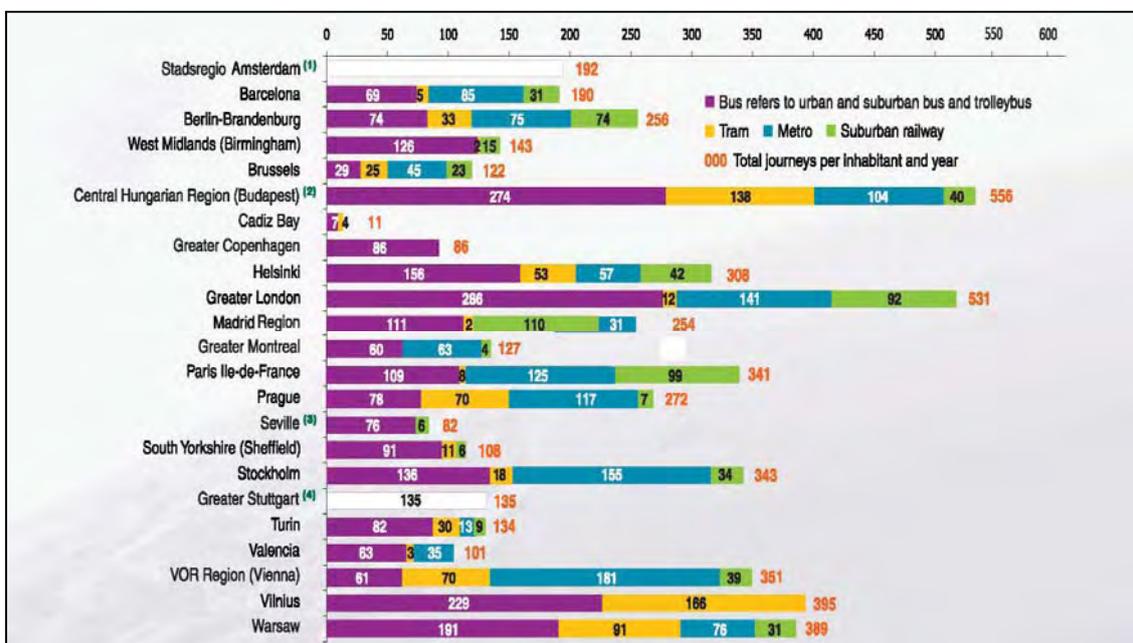


Figura 3.7: Reparto modal del transporte público.
Fuente: Barómetro de la EMTA (2008).

En los siguientes apartados se analizan algunas magnitudes indicadoras del ámbito de autobuses dentro del sector de transporte público en Europa.

3.1.3. Indicadores críticos de gestión del transporte público en autobús

Para identificar las características del sector de transporte urbano de autobuses en las ciudades europeas, se han utilizado los datos del Barómetro de la EMTA de 2006, ya que, a fecha de publicación de este informe, todavía no están disponibles los datos correspondientes a 2008.

La Tabla 3.3 muestra algunos de los principales datos operativos característicos de los autobuses en las principales ciudades europeas y sus áreas metropolitanas.

	Número de líneas	Longitud líneas (km)	Número de paradas	Número de vehículos	Vehículos-km (millones/año)	Número de operadores
Amsterdam	151	(3) 1.614	1.709	(1) 260		5
Barcelona	609	10.363	9.796	1.780	108.1	43
Berlín-Brandemburgo	919	27.488	13.627	2.409	171.8	28
Birmingham	900	(3) 7.524	12.500	2.200	133.0	54
Bruselas	102	680	2.124	691	(1) 19.85	3
Budapest	601	6.860	6.376	2.414	159.1	6
Copenhague	272	5.590	8.000	890	77.3	10
Frankfurt	943	(1) 296	11.900	2.595	125.6	142
Helsinki	257	4.500	6.692	1.370	82.8	14
Londres	678	(3) 3.730	18.956	8.000	458.0	25
Madrid	650	24.267	11.314	3.910	262.6	43
Manchester	840		12.191	1.746	111.0	51
Montreal	489	9.677		2.512	115.4	14
París	1.494	(3) 24.207	33.394	(2) 8.298	287.7	(2) 75
Praga	344	5.212		1.312	87.8	18
Sevilla	94	2.067	1.552	563	26.1	9
Sheffield	370	6.837	8.841	950	70.8	23
Estocolmo	485	9.650	5.208	(2) 2.919	100.2	3
Stuttgart	358	(3) 3.753	3.282	1.275	52.4	40
Turín	131	7.313	(1) 3.200	1.268	52.8	9
Valencia	112	2.960	2.286	607	31.0	9
Viena	260	6.230	10.742	(1) 487	(1) 29.1	13
Vilna	75	818	972	300	19.5	1
Varsovia	191	3.508	1.673	1.728	103.4	5

Tabla 3.3: Características de la oferta de autobuses en áreas metropolitanas europeas.

Fuente: Barómetro de la EMTA (2006).

(1) Solo autobuses urbanos; Turín incluye paradas de tranvía.

(2) Solo autobús suburbano.

(3) Longitud de red.

3.1.4. Indicadores de calidad del transporte público en autobús

	Autobús Urbano			
	Velocidad comercial (urbano/suburbano) (km/h)	Amplitud del servicio (horas)	Autobuses con plataforma baja	Antigüedad media de los vehículos (años)
Amsterdam	23/29	19.0	85%	8.0
Barcelona	12/28	24.0	100%	6.7
Berlín-Brandemburgo	20/na	24.0	80%	8.0
Birmingham	(1) 20	(1) 18.0	72%	9.0
Bruselas	18/na	19.5	11%	8.0
Budapest	15/30	24.0	18%	14.0
Copenhague	(1) 24	(1) 24.0	100%	
Frankfurt		20.0	80%	
Helsinki	20/31	21.0	93%	5.2
Londres	18/na	24.0	100%	8.0
Madrid	14/na	18.0	98%	5.4
Manchester	19	20.0	48%	
Montreal		20.0	65%	8.3
París		19.0	76%	10.0
Praga	26/33	24.0	31%	6.9
Sevilla	12/26	18.0	91%	5.4
Sheffield	(1) 30	19.0		8.7
Estocolmo		24.0	67%	
Stuttgart				
Turín	17	20.5	45%	10.6
Valencia	13/22	18.8	1%	7.3
Viena	18/na	20.5		
Vilna	18/na	18.5	28%	9.4
Varsovia	22/26	19.0	(1) 47%	(1) 10.7

Tabla 3.4: Calidad del servicio en autobús.

Fuente: Barómetro de la EMTA (2006).

(1) Autobús urbano y suburbano.

(2) Datos de autobús urbano y suburbano, y tranvía.

Es evidente que la *velocidad comercial* media urbana es siempre menor que la interurbana, tal y como se aprecia en la Tabla 3.4, en todas las ciudades de las que hay datos disponibles, y ésta no suele sobrepasar en casi ningún caso los 30 km/h.

Las *horas de servicio*, que nos informan de la cobertura del mismo, presentaban, en el año 2006, niveles elevados, a partir de unos mínimos del 75%-80% de cobertura (18-19 horas) (Ámsterdam, Birmingham, Madrid, París, Sevilla o Sheffield), llegando, incluso, a alcanzar el 100% (24 horas) en ciudades como Barcelona, Berlín, Budapest, Londres, Estocolmo o Praga.

Respecto a la *accesibilidad*, del total de la flota comunitaria de autobuses y trolebuses urbanos, una media del 69% tiene plataforma baja, mejorando la accesibilidad de los viajeros. En este sentido, destacan Barcelona, Copenhague, Madrid y Londres, que disponían en 2006 de plataforma baja en la práctica totalidad de su flota.

En cuanto a la *antigüedad de la flota* de autobuses urbanos, son Helsinki y las ciudades españolas las que presentan autobuses más nuevos.

3.1.5. Entorno económico y financiero

Según datos de diciembre de 2009²⁰, el sector del transporte público en los veintisiete países de la Unión Europea (en adelante UE 27), ofrecía empleo directo a 1,2 millones de personas y un promedio de 2 a 2,5 empleos indirectos por cada empleo directo.

En general, los servicios públicos de viajeros son prestados en régimen de exclusividad, a través de empresas públicas o concesiones administrativas subvencionadas por la Administración Pública. Las políticas y los precios son muy diferentes según el área metropolitana y el país que nos ocupe, según puede observarse en la Tabla 3.5.

€	2008	2006					
	Billete sencillo	Billete sencillo	Abono diario	Abono mensual	Abono anual	Abono Estudiantes	Abono Tercera Edad
Amsterdam	0.89	0.87	6.30	35.10	351.00	23.15	23.15
Barcelona	1.30	1.20	5.00	42.75		(2) 118.0	
Berlín	2.10	2.10	6.10	70.00	650.00	26.00	49.50
Birmingham	1.84	(1) 1.65	8.66	82.09	873.13	41.05	free
Bruselas	1.60	1.50	4.00	42.50	425.00	(3) 300.00	0.00
Budapest	1.02	0.73	4.54	27.21	306.83	10.25	10.25
Copenhague	0.93	2.40	14.00	40.67		40.67	14.67

²⁰ “Financial and Economic Crisis: the situation of the Public Transport Sector in EU 27” (state december 2009) in *UITP Position paper* (2009).

Frankfurt	2.64	1.40	3.40	33.50	335.00	25.10	
Helsinki	2.20	2.20	6.00	40.90	449.90	20.60	30.70
Londres	4.32	4.45	9.20	126.63	1,318.26	88.48	
Madrid	1.00	1.00	4.00	39.00	429.00	25.40	9.90
Montreal	1.61	2.28	5.86	46.21		27.66	27.66
París	1.60	1.40	5.40	52.50	530.20	(3) 263.70	
Praga	1.00	0.69	2.76	16.20	143.20	4.10	8.20
Sevilla	1.10	1.10		28.00			0.00
Sheffield	0.76	1.00	5.63	96.00	954.00	(3) 356.00	0.00
Estocolmo	1.82	3.32	10.50	66.35	685.07	39.80	39.80
Stuttgart	1.90	1.80	5.10	47.20	472.00	35.10	35.20
Turín	1.00	0.90	3.00	29.00	265.00	16.50	(3) 131.00
Valencia	1.25	1.15	3.10	33.20	295.00	24.90	9.00
Viena	1.80	1.50	5.00	45.00	417.00	27.00	(3) 209.00
Vilna	0.32	0.32	1.74	17.38		3.48	8.69
Varsovia	0.67	0.63	1.88	17.23		8.61	8.96

Tabla 3.5: Tarifas en las principales ciudades para todos los modos.

Fuente: Barómetro de la EMTA 2006 y 2008.

(1) Billete sencillo solo para autobuses.

(2) Abono válido para 3 meses.

(3) Abono válido para 1 año.

Existen importantes oscilaciones en los precios de los billetes que van desde 0,32€, el billete más barato (Vilna) a los 4€ del más caro (Londres). A excepción de algunas ciudades (entre ellas las españolas), son muy pocas las ciudades de Europa que mantienen tarifas cercanas a 1€ para sus billetes sencillos.

Respecto a la tasa de cobertura de los costes de explotación por ingresos en tarifas, según datos del último Barómetro de la EMTA (ver Figura 3.8), una media del 47% de los costes de explotación de las ciudades analizadas está cubierta por ingresos de tarifas, procediendo el resto de los fondos de aportaciones de las Administraciones Públicas.

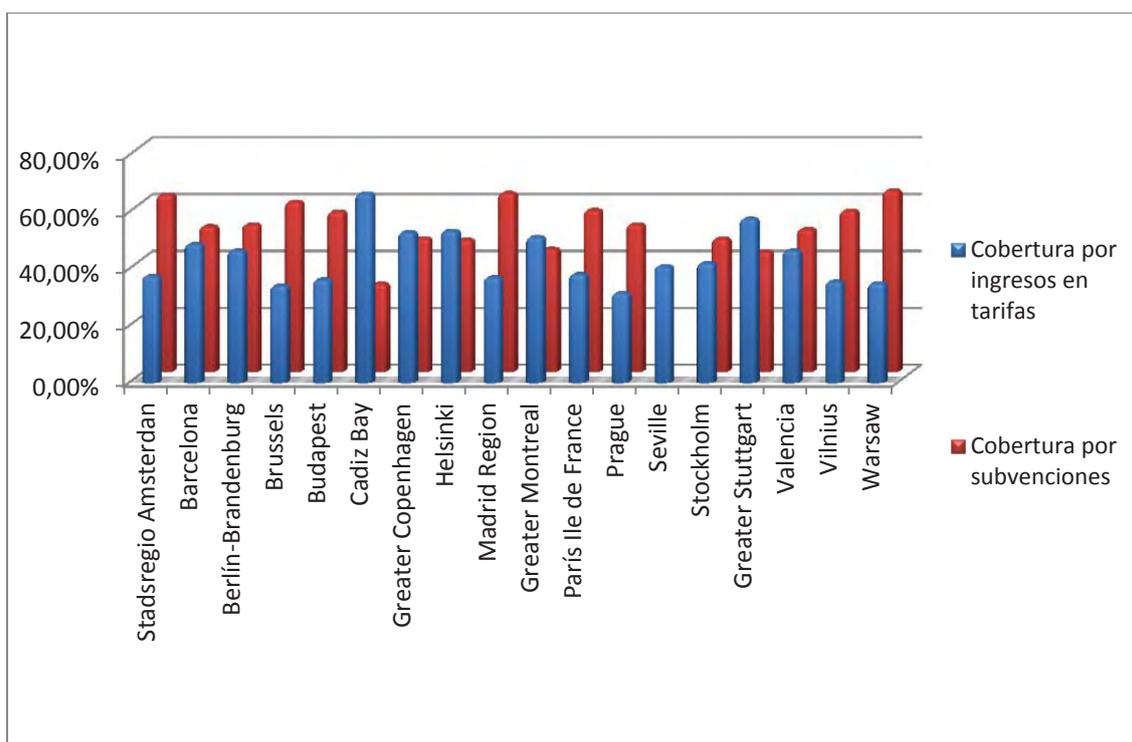


Figura 3.8: Cobertura de costes de explotación.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Barómetro de la EMTA (2008).

En general, se puede afirmar que los ingresos obtenidos por la recaudación no alcanzan a cubrir ni el 50% de los costes de explotación de las empresas operadoras, que deben buscar la cobertura a estos desfases a través de las diferentes vías de participación gubernamental.

A todos estos datos habría que añadir que la búsqueda de ciudades con una movilidad urbana más sostenible, según los niveles de exigencia actual, requiere de fuertes inversiones en infraestructuras, vehículos adaptados, nuevas tecnologías, mejora de servicios, etc. La financiación de estas inversiones ha de ser también cubierta por fuentes de financiación, en su mayoría públicas, de carácter local, regional o estatal, pero también con fuentes de financiación privadas.

A la vista de los datos, puede decirse que la intervención del Estado en la financiación del transporte público metropolitano es, hoy en día, indiscutible y sus fórmulas son muy variadas, aunque se basa fundamentalmente en la aportación de fondos (subvenciones) de los gobiernos centrales, regionales, locales, etc., que intentan cubrir las diferencias entre las tarifas de equilibrio y la recaudación obtenida sin llegar a conseguirlo totalmente y, por otro lado, financiar las grandes inversiones. En definitiva, las crecientes necesidades de financiación de los complejos sistemas de transporte actuales y la disminución probable de la financiación pública son los principales desafíos para el futuro.

3.2. Contexto nacional

3.2.1. El Sector del transporte en España

Una vez analizado el sector de transporte en los diferentes países de la Unión Europea, es interesante describir los parámetros más importantes que definen al sector del transporte en España y, más concretamente, al transporte desarrollado íntegramente en el ámbito urbano.

En primer lugar, cabe destacar que el sector del transporte²¹ en su conjunto se considera una actividad relevante dentro de la economía española, con un volumen de negocio²² de 96.087 millones de euros en el 2009. Se encuentra situado dentro de los cuatro grupos de actividad más importantes de los servicios de mercado²³, habiendo generado un valor añadido del 14,5% en el 2009.

En términos de población activa ocupada, 854.000 personas trabajaban en el 2009 en dicho sector, un 5% menos respecto al 2008, aún así, si realizamos un análisis por los diversos subsectores que forman el sector transporte, en la Figura 3.9 puede comprobarse cómo el transporte terrestre aumenta su población activa ocupada en este año, situándose en un 69,8% respecto al 68,8% del año 2008.

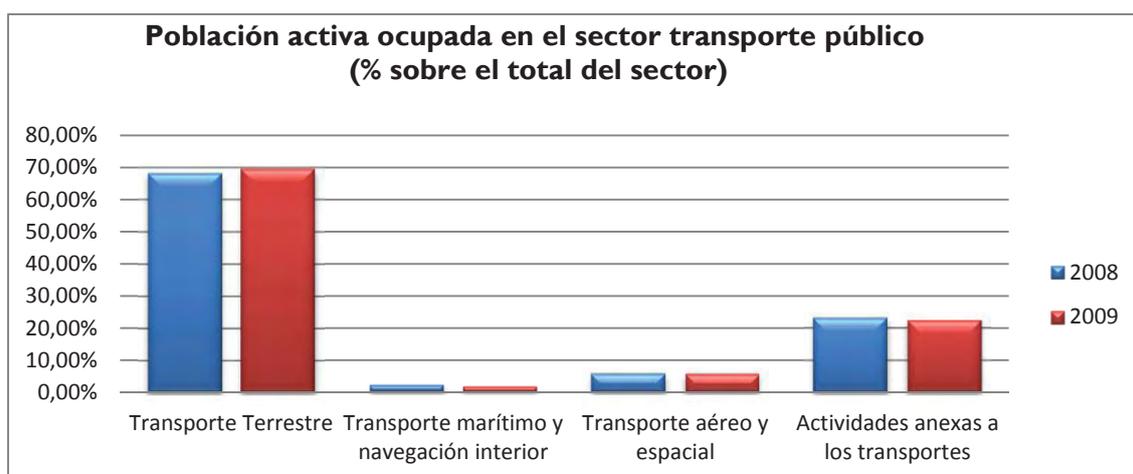


Figura 3.9: Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la encuesta de Población Activa. Instituto Nacional de Estadística. Ministerio de Economía y Hacienda. Los transportes y servicios postales. Informe 2009.

²¹ Según la clasificación del Instituto Nacional de Estadística, el sector transporte se engloba dentro de la sección transporte y almacenamiento, formando parte de ésta el transporte terrestre y por tubería, el transporte marítimo; transporte aéreo y espacial, actividades anexas a los transportes y agencias de viajes, y correos y comunicaciones.

²² Datos obtenidos de la nota de prensa realizada por el Instituto Nacional de Estadística el 1 de diciembre del 2009 sobre la Encuesta Anual de Servicios del año 2009 (avance de resultados).

²³ Los servicios de mercado generaron en el año 2009 un 51,2% del Producto Interior Bruto de la economía (datos avanzados del Instituto Nacional de Estadística) con un volumen de negocio, ese mismo año, de 1.013.479 millones de euros.

Con relación a la producción del sector transporte, la Tabla 3.6 recoge la evolución de la distribución del tráfico interior de viajeros por modos de transporte (miles de pkm) durante los últimos 9 años:

	TOTAL	Carretera ²⁴				Ferrocarril ²⁵	Aéreo	Marítimo ²⁶
		Motocicletas	Turismos	Autobuses	Total			
2000	391.395	1.707	279.985	50.278	331.970	20.150	17.020	1.336
2001	399.569	1.804	306.151	51.712	359.667	20.827	17.770	1.305
2002	404.080	1.693	312.523	50.053	364.269	21.206	17.314	1.291
2003	414.277	1.928	321.928	49.209	373.065	21.147	18.784	1.281
2004	428.174	1.844	330.192	53.458	385.494	20.786	20.458	1.436
2005	438.851	1.623	337.797	53.176	392.596	21.604	23.244	1.407
2006	441.935	2.144	340.937	49.369	392.450	22.105	25.861	1.519
2007	452.569	2.627	343.293	59.163	405.083	21.857	24.017	1.612
2008	452.157	1.911	342.611	60.864	405.386	23.968	21.286	1.517
2009	453.159	2.161	350.535	57.233	409.929	23.596	18.136	1.488

Tabla 3.6: Evolución de la distribución del tráfico interior de viajeros por modos de transporte.
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera. Ministerio de Fomento (2010).

Como puede comprobarse en la Tabla 3.6, el tráfico interior de viajeros (medido en pkm) por carretera ha ido aumentando durante todos los años analizados, siendo éste el modo más utilizado. De igual manera, el transporte por ferrocarril ha experimentado un mayor uso de sus servicios, excepto en el 2009²⁷, debido a la grandes inversiones²⁸ realizadas durante los últimos años en este sector. En cuanto al transporte aéreo y marítimo, el número de viajeros ha disminuido a lo largo de los periodos analizados; en el caso del primero se debe, en gran medida, a la gran competencia que sufre a escala nacional con las líneas de ferrocarriles de larga distancia.

Por su parte, y con relación al 2009, se observa que, de un total de 453,16 millones de pasajeros por km, el transporte por carretera engloba la mayor participación con un 90,46%.

²⁴ La información de carreteras está referida a los 165.416 km, a 21-12-2009, gestionados por el Estado, las CC.AA. y las Diputaciones.

²⁵ Comprende RENFE y FEVE.

²⁶ Pasajeros entrados en cabotaje. No se incluye el pasaje correspondiente a bahía y tránsito.

²⁷ El dato del año 2009 se debe a los efectos de la crisis que afectó a la mayoría de los sectores de la economía española.

²⁸ A modo de ejemplo, las inversiones de ferrocarriles en España en el año 2009 ascienden a 9.841,54 millones de euros, un 7,2% superior sobre el ejercicio anterior.

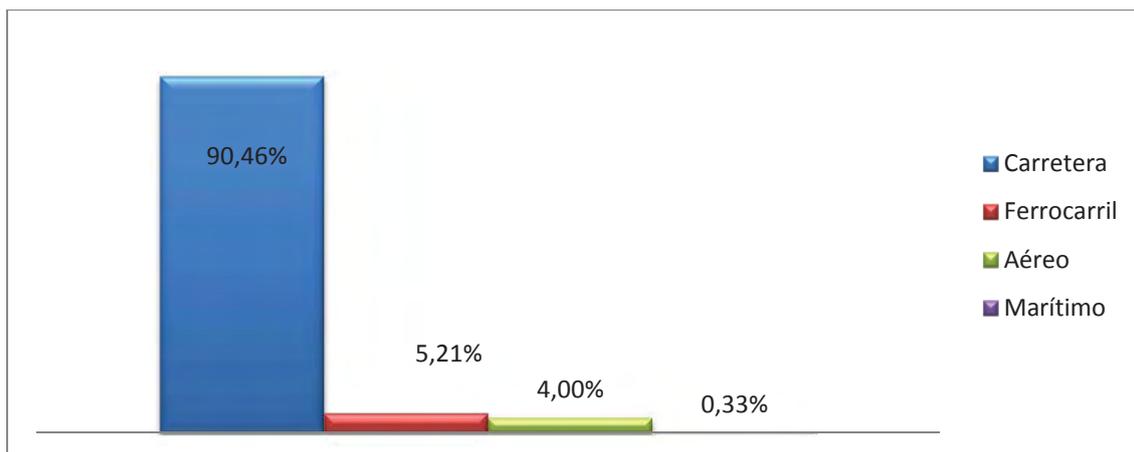


Figura 3.10: Evolución de la distribución del tráfico interior de viajeros por modos de transporte (millones de pkms) en el año 2009.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera. Ministerio de Fomento (2010).

Dentro del transporte por carretera, un total de 350,54 millones de pasajeros por km se desplazan en turismos, representando éstos, en el año 2009, un 85% del transporte por carretera, seguido por los autobuses con un 14%.

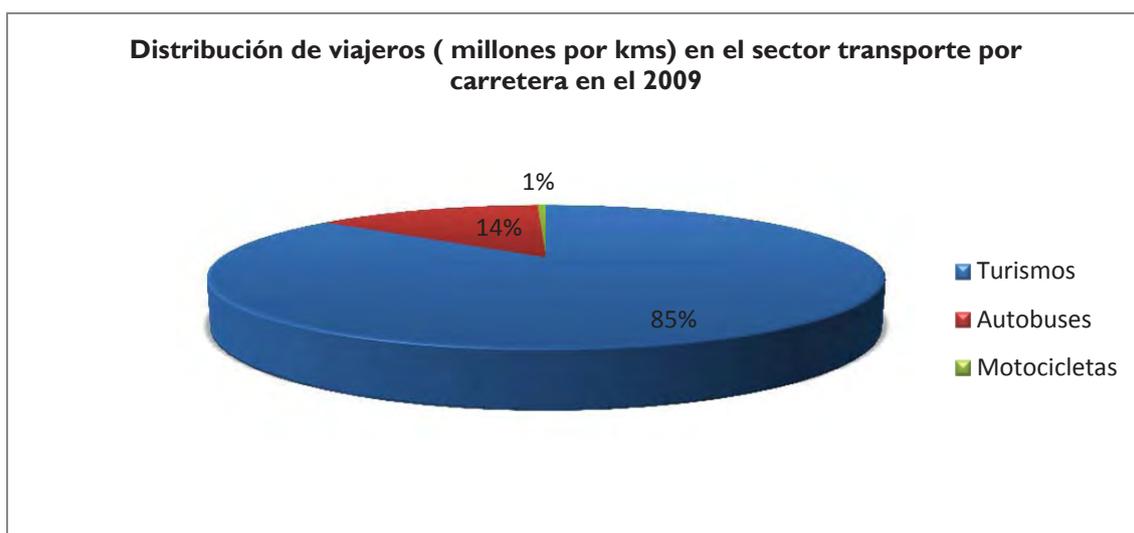


Figura 3.11: Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera. Ministerio de Fomento (2010).

En este análisis, se puede constatar cómo los viajeros prefieren el turismo a la hora de desplazarse, a pesar de la crisis económica, lo que ha provocado una disminución en las matriculaciones, un parque de vehículos a finales del 2009 de 30.855.969 unidades²⁹, siendo esta situación comparable a la utilización mayoritaria del vehículo privado en el resto del entorno europeo.

²⁹ Dato obtenido del Informe “Los transportes, las infraestructuras y los servicios postales 2009”. Informe anual 2009. Ministerio de Fomento.

La diferencia entre la utilización del vehículo privado y el transporte público puede deberse a que la información facilitada es a nivel agregado, incluyendo desplazamientos a larga y a corta distancia. Por ello es necesario analizar si esta situación es similar al hacer referencia a los desplazamientos realizados en las áreas urbanas, debido a la importancia de éstas tanto por su volumen de desplazamientos como por considerarse el núcleo esencial de la organización del territorio.

A la hora de realizar este análisis hay que considerar que la utilización de un modo u otro de transporte está condicionada, en la mayoría de los casos, por el modelo y el tamaño de las ciudades. Así, en la Tabla 3.7 se muestra una distribución de los desplazamientos según el modo principal de transporte por área metropolitana y tamaño de municipio.

TOTAL	MODO PRINCIPAL DE TRANSPORTE						
	Total	Más 5 min. a pie en bicicleta	Coche o moto	Autobús urbano y metro	Autobús interurbano	Tren	Otros ³⁰
	123.364,8	56.310,8	52.172,4	8.082,6	2.396,3	1.552,3	2.850,3
Menos de 10.000 habitantes	26.146,6	11.095,1	13.169,7	306,5	688,2	166,5	720,6
De 10.000 a 50.000	33.227,7	14.779,5	15.850,4	640,9	757,9	437,7	761,3
De 50.000 a 500.000	44.277,9	21.832,6	17.457,8	2.771,1	727,3	588,4	900,6
Más de 500.000	19.712,6	8.603,5	5.694,6	4.364,2	222,9	359,7	467,8

Tabla 3.7: Distribución de los desplazamientos según el modo principal de transporte por área metropolitana y tamaño de municipio (en día medio laborable. Valores absolutos en miles).

Fuente: Ministerio de Fomento. Movilia 2006.

En líneas generales³¹, tal y como se puede comprobar en la Figura 3.12, en aquellos municipios cuya población no supera los 50.000 habitantes, es el vehículo privado y el desplazamiento a pie y en bicicleta el modo más utilizado, representando éstos más del 90% del total de los desplazamientos. Esta situación se deriva de la dispersión geográfica existente entre los municipios y de las cortas distancias dentro del ámbito urbano.

³⁰ Dentro de "Otros" se integran los modos menos frecuentes y, por tanto, no significativos a nivel estadístico. Incluye, entre otros, taxi, barco o ambulancia.

³¹ Las conclusiones se plantean de manera genérica, debido a que sería necesario analizar detalladamente una a una todas las poblaciones de la muestra para poder realizar conclusiones más concretas.

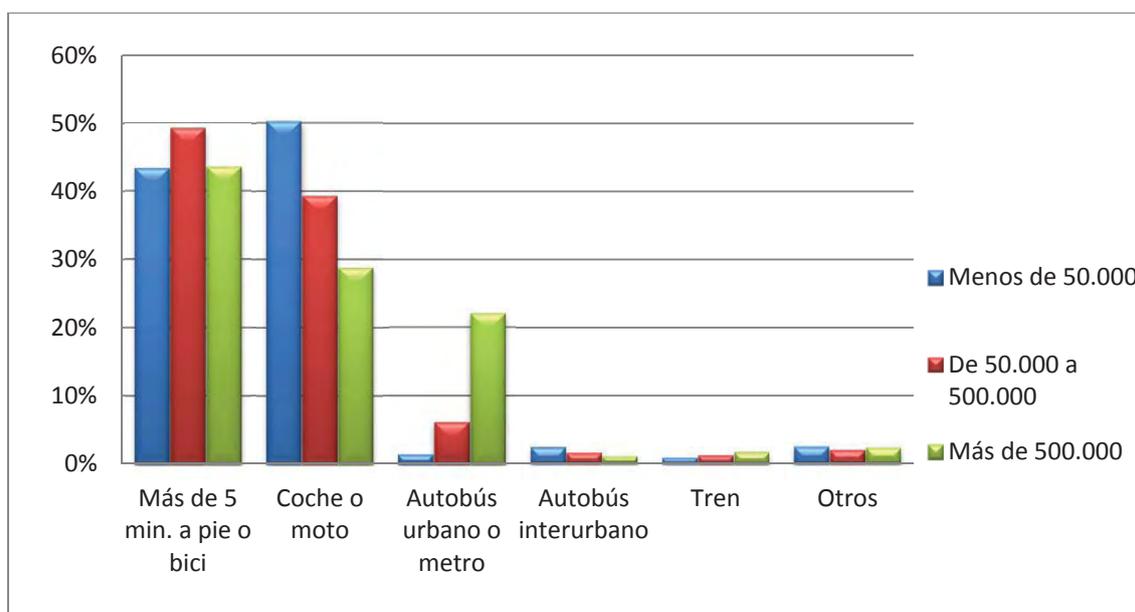


Figura 3.12: Porcentaje de desplazamientos por modos de transportes (en día medio laborable) en función del tamaño del municipio.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento. Movilia 2006.

A partir de los municipios de 50.000 a 500.000 habitantes, el transporte público, principalmente el autobús urbano y el metro, pasa a ser algo más relevante, debido a la obligatoriedad de la prestación de dicho servicio por parte de las autoridades municipales. Aun así, el vehículo privado y la marcha a pie sigue siendo el modo más utilizado. Esta circunstancia no puede analizarse con detalle, ya que la muestra está representada por un volumen de municipios muy alto y con modelos de ciudades muy dispares entre sí. En líneas generales, una razón que justificaría esa elección podría deberse a que el transporte público no es lo suficientemente eficiente y no puede garantizar los desplazamientos realizados en éstas.

Para municipios con más de 500.000 habitantes, el transporte en autobús urbano y metro adquiere importancia con respecto al vehículo privado, representando un 22% de los desplazamientos frente al 29% del coche o de la moto.

Según los datos analizados, el vehículo privado es el modo motorizado más utilizado para los desplazamientos en áreas urbanas, independientemente del tamaño de éstas, mientras que el transporte urbano en autobús y metro³², empieza a cobrar importancia cuando se refiere a municipios donde existe la obligatoriedad de dicho servicio, tal y cómo podemos comprobar en la Figura 3.13, representando, en este caso, un 12,3% de los desplazamientos realizados en modos motorizados en municipios de 50.000 a 500.000 habitantes y un 39,3% en municipios de más de 500.000, cumpliéndose la afirmación del Barómetro de Movilidad de la EMTA, donde se establece que el autobús es el modo de transporte público prioritario para los habitantes europeos.

³² Aunque en la Tabla 3.7, el transporte urbano por autobús y metro se analicen juntos, es el autobús el que mayor importancia tiene, debido a que es el modo más extendido en las poblaciones analizadas, ya que el metro, además de ofrecer transporte urbano e interurbano, solo está disponible en Madrid, Barcelona, Bilbao, Sevilla y Valencia (incorporándose pronto a este grupo Málaga).

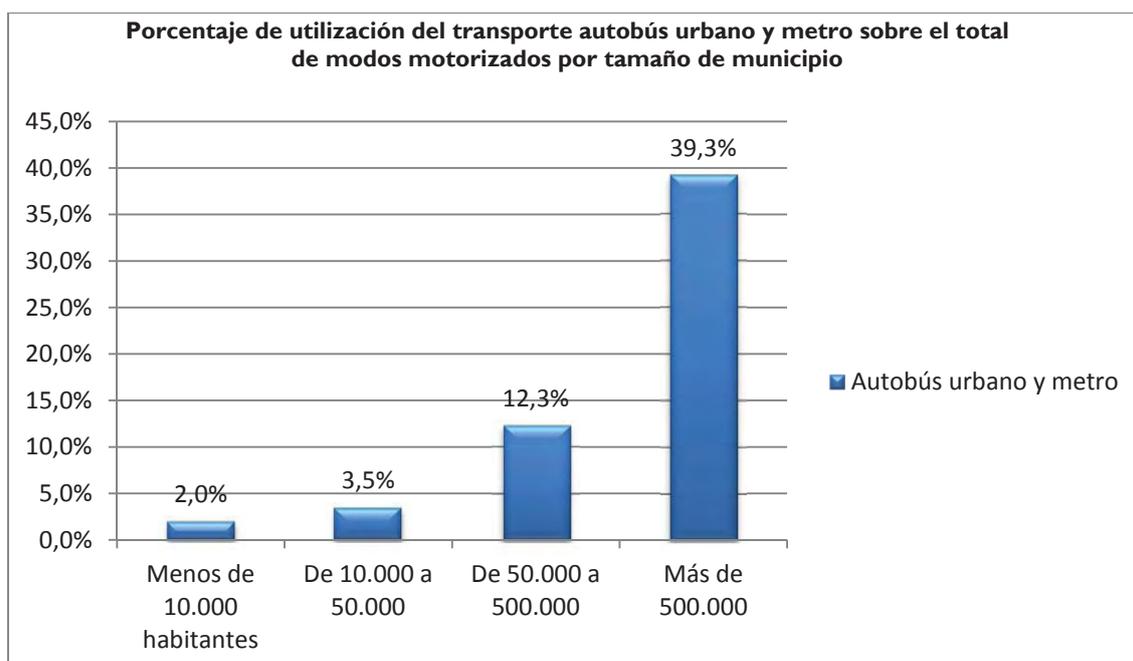


Figura 3.13: Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ministerio de Fomento. Movilia 2006.

3.2.2. Marco regulador

La *Constitución Española de 1978* (en adelante CE), en sus artículos 148 y 149, define las competencias del transporte terrestre. En ellos se establece que aquellos itinerarios de ferrocarril y carretera que transcurran en el territorio de una Comunidad Autónoma son competencia de ésta, limitando al Estado aquellos que se desarrollen en los territorios de más de una Comunidad Autónoma. El precepto, por lo tanto, no hace referencia a un reparto funcional entre Administraciones sino que está basado en un reparto exclusivamente territorial.

Los inconvenientes derivados de la separación normativa de forma territorial, se intentaron superar y solucionar con la *Ley estatal 16/1987*, de 30 de julio, de *Ordenación de los Transportes Terrestres* (en adelante LOTT) y con su desarrollo reglamentario aprobado por el Real Decreto 1211/1990 de 28 de diciembre (en adelante ROTT).

El ámbito de aplicación de la LOTT son los transportes de viajeros y mercancías, las actividades auxiliares y complementarias del transporte, el transporte por ferrocarril y los transportes que se lleven a cabo en trolebús, teleféricos o por cable. La organización y el funcionamiento del sistema de transportes se ajusta al establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transportes en todo el Estado, a la satisfacción de las necesidades de la comunidad con el máximo grado de eficiencia y al mantenimiento de la unidad de mercado en todo el territorio español siendo la Administración del Estado, según el artículo 5, la responsable de promover la coordinación de sus competencias con aquellas que competen a las Comunidades Autónomas y a las Administraciones Locales.

El objetivo inicial de esta ley era establecer una ordenación del transporte en su conjunto, mediante normas de general aplicación para todo el territorio nacional, reconociendo la competencia³³ legislativa a la Comunidad Autónoma y estableciendo una regulación que concedía amplias atribuciones a los municipios, en lo relativo al transporte urbano. Sin embargo, dicha intención se quedó en una mera exposición de motivos, debido a que los artículos³⁴ donde se pretendía regular el transporte urbano se declararon inconstitucionales y nulos³⁵ por considerar que la regulación y ejecución de los transportes, tanto autonómicos como urbanos, correspondían a las Comunidades Autónomas, limitándose las competencias del Estado a la regulación de los transportes inter-autonómicos.

Esta delegación de competencias hace que el marco regulador del transporte público urbano en las Comunidades Autónomas no sea uniforme, existiendo importantes disfunciones entre ellas, ya que, en algunos casos, vienen determinados por leyes autonómicas sectoriales y en ausencia de éstas se opta por criterios establecidos en la legislación de régimen local y en la normativa general de transportes en vigor.

Entre las **leyes autonómicas** que regulan el transporte urbano se pueden destacar las siguientes: *Ley 12/1987, relativa al transporte de viajeros por carretera de Cataluña (LTCat)*; *Ley 6/1996 de coordinación de servicios urbanos e interurbanos de Galicia (LTGal)*, *Ley Foral 7/1998, del transporte público urbano por carretera de Navarra (LTNav)*; *Ley 20/1998, de ordenación y coordinación de transportes urbanos e interurbanos de Madrid (LTMad)*; *Ley 14/1998, de regulación del transporte urbano de Aragón (LTArá)*; *Ley 15/2002, del transporte urbano y metropolitano de Castilla y León (LTCyL)*; *Ley 2/2003, de ordenación de los transportes urbanos e interurbanos de Andalucía (LTAnd)*; *Ley 4/2004, de transportes de viajeros por carreteras del País Vasco (LTPV)*; *Ley 8/2005, de transporte urbano por carretera de La Rioja (LTRio)*; y *Ley 14/2005, de ordenación del transporte de las personas por carretera en Castilla-La Mancha (LTCM)*, entre otras.

Respecto a la **normativa local**, el marco regulador del transporte urbano queda definido en la *Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local*, donde se establece, en el artículo 25, que el transporte público de viajeros es competencia del municipio³⁶ en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, considerándose como servicio obligatorio la prestación del transporte colectivo urbano de viajeros, ya sea por sí solo o asociado, según el artículo 26, en aquellos municipios cuya población sea superior a 50.000 habitantes³⁷. La fórmula de asociación permite a las entidades locales unirse con otras Administraciones Públicas o con entidades privadas, para gestionar conjuntamente servicios públicos locales. Por ello, y con el objetivo de coordinar los distintos modos y empresas que constituyen el sistema de transporte público urbano, algunas Comunidades Autónomas han

³³ La Ley Orgánica 5/87 de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, clarifica jurídicamente, y complementa, la delegación de competencias ya existente, adaptándola al régimen previsto en la LOTT. En materia de transportes, se delega las facultades de gestión de los servicios de transporte interior y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte.

³⁴ Artículos 113–118 de la LOTT.

³⁵ Sentencia 118/1996, de 27 de junio del Tribunal Constitucional.

³⁶ Los artículos 137 y 140 de la Constitución garantizan la autonomía de gestión de sus propios intereses por parte de los Municipios.

³⁷ pudiendo solicitar a la Comunidad Autónoma la dispensa de la obligación cuando le resulte imposible o difícil el cumplimiento del establecimiento y de la prestación de dichos servicios por el municipio.

establecido sus propias leyes reguladoras del transporte, como puede ser la *Ley 5/1985 de la Comunidad de Madrid* o la *Ley 7/1987 de la Generalitat de Cataluña*, que han originado la creación de órganos que, con un marco político-jurídico propio, coordinan dichos sistemas de transporte público urbano como si fueran una única entidad. Ejemplo de dichos organismos son, entre otros, el Consorcio Regional del Transporte de Madrid y la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.

Asimismo, es necesario destacar las modalidades de gestión que las administraciones utilizan para ofrecer este servicio. En este sentido, según el artículo 85 de la *Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local*, las administraciones pueden optar por la gestión directa o indirecta. En el primero de los casos, es la sociedad mercantil local la modalidad más extendida, mientras que la concesión del servicio a una empresa privada es la más utilizada cuando hablamos de gestión indirecta.

Como se desprende de todo lo anterior, en la actualidad **España no cuenta con ningún tipo de regulación estatal sobre la financiación del transporte público**, dado que la actual normativa de financiación del transporte público solo se contempla en el artículo 26.1.d) de la *Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local*, en el que se establece la obligación de prestar un servicio de transporte urbano público en aquellos municipios con más de 50.000 habitantes, así como en los Presupuestos Generales del Estado. Este hecho supone uno de los principales retos a los que se enfrenta el sector.

A escala europea, el problema de la financiación tampoco se ha tratado en profundidad, si bien en el *Libro Verde* ya se apuntaban algunas medidas que, combinadas entre sí, podrían servir para obtener una adecuada financiación de los proyectos de transporte urbano³⁸.

Este problema de amplio calado social y político, y debido a las particulares circunstancias en las que se encuentra hoy en día la economía nacional y la dependencia de combustibles fósiles de los que España depende en gran medida de otros países -y que suponen un 70% de la energía que se consume-, han supuesto últimamente distintos debates tanto en el ámbito político como en los medios de comunicación.

Así, el 9 de marzo de este año (2011), un grupo parlamentario planteaba en el Congreso de los Diputados una interpelación urgente sobre la actual orientación de la política de fomento del transporte público. En dicha interpelación se expone el problema que existe para poder llevar a cabo las medidas establecidas en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (aprobada el 30 de abril de 2009) y en la que se establecen cinco objetivos generales que abarcan desde la planificación del territorio, hasta la gestión de la demanda, pasando por otras cuestiones de vital importancia

³⁸ Algunas de las propuestas pasan por incorporar, como fuentes de financiación, las tasas de estacionamiento y de uso de las vías públicas, la financiación a través de las asociaciones de transporte tanto del sector privado como del sector público, así como ampliar la aplicación de la Directiva sobre la Euroviñeta al entorno urbano, ampliando, por tanto, la recaudación de la tarificación vial a todos los tipos de vehículos e infraestructuras.

como son la calidad del aire, el cambio climático y la seguridad, pero sin definir la fórmula en la que la Administración Central quiere que se financien las medidas que se deben desarrollar para cumplir dichos objetivos. Adicionalmente, se indica en dicha interpelación que los Presupuestos que la Administración Central dedica a la financiación del transporte público son muy similares a los que había en 1985.

La moción, consecuencia de la anterior interpelación, fue presentada y debatida en una sesión plenaria en el Congreso y se llegó a la conclusión de que la elaboración de un proyecto de Ley de Financiación Estatal del Transporte Público es prioritaria. Entre otras cuestiones que se deben determinar está uno de los principales escollos, que es quién debe financiar el transporte público y el método de reparto.

A modo de resumen se incluyen, a continuación, algunos de los asuntos debatidos en dicha moción, planteados por varios grupos parlamentarios.

- La falta de regulación sobre la financiación de los sistemas de transporte público colectivo y de los transportes relativos a las grandes ciudades, a las grandes áreas metropolitanas y de los sistemas urbanos intermedios (ciudades de 20.000 a 50.000 habitantes). Es necesario un compromiso para favorecer la movilidad sostenible con un proyecto de ley de financiación estatal del transporte público con carácter de durabilidad en el tiempo, en el que se asegure la suficiencia de las aportaciones económicas y cuya atribución se realice bajo criterios objetivos, planteando la posibilidad de recuperar un criterio basado en el porcentaje sobre los viajeros transportados y no sobre el número de habitantes de un municipio, en aras de beneficiar a los usuarios.
- Revisión de la aportación estatal a los contratos-programa de las autoridades metropolitanas independientemente del tipo de contrato que sea.
- Agilización del Plan de Cercanías.
- Priorizar las inversiones en el momento actual de ajuste en aquellas que más contribuyan al incremento de la mejora de la productividad.

En definitiva, la creciente preocupación por el problema de la movilidad sostenible que subyace en los asuntos tratados se pone de manifiesto al haberse hecho eco de este debate los medios de comunicación y, consecuentemente, debería dar como resultado algún tipo de solución.

The background features a large, abstract geometric design. It consists of several overlapping shapes in a vibrant blue color against a white background. On the left side, there are two large, overlapping triangles that form a larger, irregular shape. On the right side, there is a vertical rectangular bar. At the bottom, there are two horizontal rectangular bars, one on the left and one on the right, which appear to be part of a larger, partially visible shape. The overall composition is clean and modern.

**ANÁLISIS DE LAS
EMPRESAS
CONCESIONARIAS
DEL SERVICIO
PÚBLICO
DE TRANSPORTE
URBANO
COLECTIVO**

4. ANÁLISIS DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO

La muestra objeto de análisis está configurada por 42 empresas prestatarias del servicio de transporte urbano de viajeros en diferentes provincias del territorio español. Todas estas empresas han presentado los estados contables de los ejercicios 2008 y 2009 en los Registros Mercantiles correspondientes y han superado una serie de filtros y de controles que fueron establecidos en el momento de conformar dicha muestra.

4.1. Empresas analizadas

De las bases de datos SABI y de la información obtenida por IBERINFORM, con información de más de 1.000.000 de empresas españolas, clasificadas por localización, actividad, forma jurídica, empleados, etc., se han extraído 3.308 empresas que responden al CNAE 4931, coincidente con el transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros.

Al objeto de conformar una muestra más representativa que integrara las principales empresas de transporte urbano de España, se han establecido una serie de restricciones que se señalan a continuación:

- Actividad esencial de la empresa: transporte urbano de viajeros
- Estado: activa o en concurso
- Último n.º de empleados: mínimo 15
- Cuentas disponibles: 2008 y 2009
- Habitantes del municipio: más de 50.000

Esta última restricción se fijó sobre la base del artículo 26 de la Ley 7/1985 de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local, en el cual se indica que los municipios por sí o asociados deberán prestar, en todo caso, el servicio del transporte colectivo urbano de viajeros en aquellos municipios con población superior a 50.000 habitantes.

Con esta forma de proceder, resultó un total de 621 empresas. A continuación, se eliminaron todas aquellas empresas que se dedican al transporte interurbano, discrecional o de otro tipo de transporte no considerado estrictamente urbano.

Además, se incluyeron en la muestra resultante tres empresas. La Empresa Municipal de Transportes Públicos de Tarragona y la Empresa Municipal de Transportes de Valencia, que figuran con otro código CNAE, pero que son empresas adheridas que realizan esencialmente la actividad de transporte urbano. Se incluye también la empresa Transportes Interurbanos de Tenerife (TITSA) que realiza todo el transporte de la isla, pero al ser empresa adherida ha facilitado los datos de la cuenta de Pérdidas y Ganancias correspondiente al transporte urbano de la ciudad.

Cabe señalar que no se incluyen empresas que prestan el servicio de transporte urbano en algunas capitales de provincia. Los motivos son varios, entre los cuales destaca la no presentación de sus estados contables en los Registros Mercantiles correspondientes, la no superación de alguna de las restricciones establecidas inicialmente o tratarse de servicios prestados directamente por el Ayuntamiento.

Definitivamente, tras la aplicación de las mencionadas restricciones, para el período objeto de estudio (2008-2009), la muestra quedó conformada por 42 empresas, repartiéndose por Comunidades Autónomas de la forma que se muestra en la Tabla 4.1.

CC.AA./ Ciudad Autónoma	N.º Empresas	CC.AA./ Ciudad Autónoma	N.º Empresas
 Andalucía	11	 Aragón	1
 Cataluña	4	 Extremadura	1
 Com. de Madrid	2	 Islas Baleares	1
 Com. Valenciana	5	 Principado de Asturias	3
 Galicia	3	 Navarra	0
 Castilla y León	4	 Cantabria	0
 Euskadi	2	 La Rioja	1
 Canarias	2	 Ceuta	1
 Castilla-La Mancha	0	 Melilla	0
 Región de Murcia	1	TOTAL	42

Tabla 4.1: Distribución de la muestra por Comunidades Autónomas.
Fuente: Elaboración propia.

La relación de empresas que conforman la muestra se recoge en la Tabla 4.2.

	NOMBRE DE LA EMPRESA	ADHERIDA
1	AUTOBUSES DE LOGROÑO, S.A.	NO
2	AUTOBUSES URBANOS DE ELCHE, S.A.U.	NO
3	AUTOBUSES DE CÓRDOBA, S.A.M.	SÍ
4	AUTOBUSES HADÚ-ALMADRABA, S.L. (Ceuta)	NO
5	AUTOBUSES URBANOS B. MUÑOZ, S.L. (Lorca, Murcia)	NO
6	AUTOBUSES URBANOS DE LUGO, S.A.U.	NO
7	AUTOBUSES URBANOS DE PALENCIA, S.L.	NO
8	AUTOBUSES URBANOS DE VALLADOLID, S.A.	NO
9	BELIZÓN Y RODRÍGUEZ, S.L. (Chiclana, Cádiz)	NO
10	COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE A CORUÑA, S.A.	NO

11	COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN, S.A.U.	SÍ
12	COMPAÑÍA DEL TRANVÍA ELÉCTRICO DE AVILÉS, S.A.	NO
13	CORPORACIÓN JEREZANA DE TRANSPORTES URBANOS, S.A.	NO
14	EMPRESA MALAGUEÑA DE TRANSPORTES, S.A.M.	SÍ
15	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE MADRID, S.A.	SÍ
16	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE FUENLABRADA, S.A.	NO
17	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE VALENCIA, S.A.U.	SÍ
18	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES URBANOS DE GIJÓN, S.A.	SÍ
19	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES URBANOS, S.A. (Huelva)	NO
20	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTS DE PALMA DE MALLORCA, S.A.	NO
21	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTS PUBLICS DE TARRAGONA, S.A.	SÍ
22	GUAGUAS MUNICIPALES, S.A. (Las Palmas de Gran Canaria)	SÍ
23	GRUPO ALSA, S.L.U.	SÍ
24	HEREDEROS DE JOSÉ CASTILLO CASTILLO, S.L. (Jaén)	NO
25	LA MARINA GANDIENSE, S.L. (Gandía)	NO
26	MARCO SÁNCHEZ TRANSPORTES URBANOS, S.A. (Alicante)	NO
27	REUS TRANSPORT PUBLIC, S.A.	NO
28	SALAMANCA DE TRANSPORTES, S.A.	NO
29	SERVICIO DE TRANSPORTES URBANOS DE PONFERRADA, S.L.	NO
30	TRANSPORTE URBANO DE AUTOBUSES DE ALCOY, S.A.	NO
31	TRANSPORTES INTERURBANOS DE TENERIFE, S.A.U.	SÍ
32	TRANSPORTES ROBER, S.A. (Granada)	SÍ
33	TRANSPORTES UNIDOS DE ASTURIAS, S.L. (Oviedo)	NO
34	TRANSPORTES URBANOS DE BADAJOZ, S.A. (GRUPO RUIZ)	NO
35	TRANSPORTES URBANOS DE LINARES, S.L.	NO
36	TRANSPORTES URBANOS DE SANLÚCAR, S.A. (Cádiz)	NO
37	TRANSPORTES URBANOS DE SEVILLA, S.A.M.	SÍ
38	TRANSPORTES URBANOS DE ZARAGOZA, S.A.	NO
39	TRANSPORTES URBANOS Y SERVICIOS GENERALES, S.A.L. (Badalona)	NO
40	TRANSPORTS DE BARCELONA, S.A.	SÍ
41	TRANVÍA DE CÁDIZ A SAN FERNANDO Y CARRACA, S.A.	NO
42	VEOLIA TRANSPORTE BILBAO, S.A.U.	SÍ
43	VIGUESA DE TRANSPORTES, S.L. (Vigo)	NO

Tabla 4.2: Datos generales.

Fuente: Elaboración propia.

Del análisis de la muestra se observa cómo prácticamente el 90% de las empresas que la conforman se han constituido hace más de 10 años (Tabla 4.3), así como que tan solo dos se han constituido en los últimos cinco años. Probablemente, en ello ha tenido una incidencia significativa el hecho de estar ante un sector excesivamente

regulado; se legislan aspectos tales como la fijación de tarifas, el acceso al mercado, las fórmulas de gestión, la integración de redes de transporte, los itinerarios, las paradas, la adquisición y el uso de infraestructuras, etc. A todo esto se añade la excesiva dependencia de las subvenciones públicas al verse obligadas, en la inmensa mayoría de las ocasiones, a la prestación de servicios no rentables, motivado por cuestiones eminentemente sociales. Es cierto que si bien la obtención de subvenciones de la Administración Pública supone unos ingresos garantizados, la demora que caracteriza a la Administración en el pago de las mismas desmotiva a los capitales privados a competir en y por el sector.

Criterios de clasificación		Número de empresas	Peso Relativo	Cifra de negocios media 2009 Miles €	Fondos propios ³⁹ , medios 2009 Miles €
Antigüedad	Más de 10 años	38	90,48%	27.407,51	11.808,52
	Entre 5 y 10 años	2	4,76%	1.825,61	-465,31
	Entre 1 y 5 años	2	4,76%	6.826,26	909,60
	Total	42	100%	25.209,26	10.678,15
Personalidad Jurídica	Sociedades Anónimas	32	76,19%	31.088,27	12.362,00
	Sociedades Limitadas	10	23,81%	6.396,45	5.458,18
	Otras Figuras	-	-	-	-
	Total	42	100%	25.209,26	10.678,15
Auditoría	Empresas auditadas	34	80,95%	30.544,91	13.118,47
	Empresas no auditadas	8	19,05%	2.532,76	611,81
	Total	42	100%	25.209,26	10.678,15
Titularidad	Pública	16	38,10%	46.605,75	18.288,61
	Privada	25	59,52%	12.500,50	6.524,09
	Mixta	1	2,38%	584,52	372,63
	Total	42	100%	25.209,26	10.678,15

Tabla 4.3: Características de la muestra.

Fuente: Elaboración propia.

Es interesante destacar la enorme disparidad entre la cifra de negocios media de las empresas más antiguas (27.407,51 miles de euros), frente a la de aquellas que han sido constituidas más recientemente (6.826,26 miles de euros). El mismo análisis se puede realizar en relación con los fondos propios medios; mientras que en las empresas constituidas hace más de 10 años, la media de los fondos propios es positiva con un montante de 11.808,52 miles de euros, las empresas más jóvenes tienen una media de fondos propios que no llega al millón de euros, e incluso, en el caso de las empresas constituidas entre 5 y 10 años, es negativa. Evidentemente, las empresas más antiguas, al llevar más tiempo establecidas, están asentadas en el mercado, con un territorio de actuación claramente delimitado, unas redes de transporte estudiadas y experimentadas, una clientela cautiva, etc., y eso hace que su cifra de negocios y sus fondos propios sean mayores que los que puede conseguir una joven empresa recién constituida.

En total, un 11,9% de las empresas de la muestra tienen fondos propios negativos, destacando tres empresas importantes.

³⁹ Tal y como se ha indicado con anterioridad, la información relativa al balance cuenta con un total de 41 empresas, mientras que la de Pérdidas y Ganancias es de 42, dado que TITSA no presenta balance segmentado.

En cuanto a su personalidad jurídica, la mayor parte de la muestra (76,19%) está conformada por sociedades anónimas, como consecuencia de la estructura empresarial del sector, donde son muy habituales las empresas municipales de transporte. En este caso, solo se analizan sociedades anónimas y limitadas, aunque en este sector es poco frecuente la existencia de cualquier otra figura empresarial, como las cooperativas o sociedades en comandita. Son básicamente sociedades anónimas municipales las utilizadas por los ayuntamientos para prestar el servicio en los municipios mayores, copando éstas la mayor parte del negocio.

En relación con la cifra de negocios y de fondos propios, y al igual que ocurría al analizar la fecha de constitución, el diferencial, atendiendo a la personalidad jurídica, es considerable.

Así, las empresas municipales, por su propia personalidad jurídica, su actividad, sus modos de financiación y su elevado volumen de negocio están sujetas a controles de auditoría. Un 80,95% de las empresas de la muestra están auditadas. Evidentemente, coinciden, además, con aquellas empresas de mayor cifra de negocios. A título indicativo, la media de los fondos propios de las empresas no auditadas importa 611,81 miles de euros, frente a los 13.118,47 miles de euros que presentan las auditadas. A pesar de ello, es sorprendente el elevado número de empresas que presentan informes de auditoría con salvedades (38,24%).

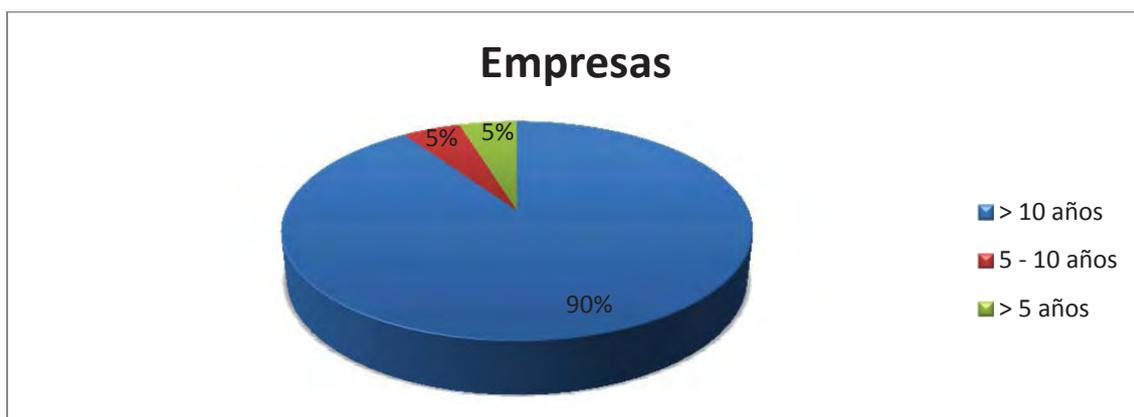


Figura 4.1: Antigüedad.
Fuente: Elaboración propia.

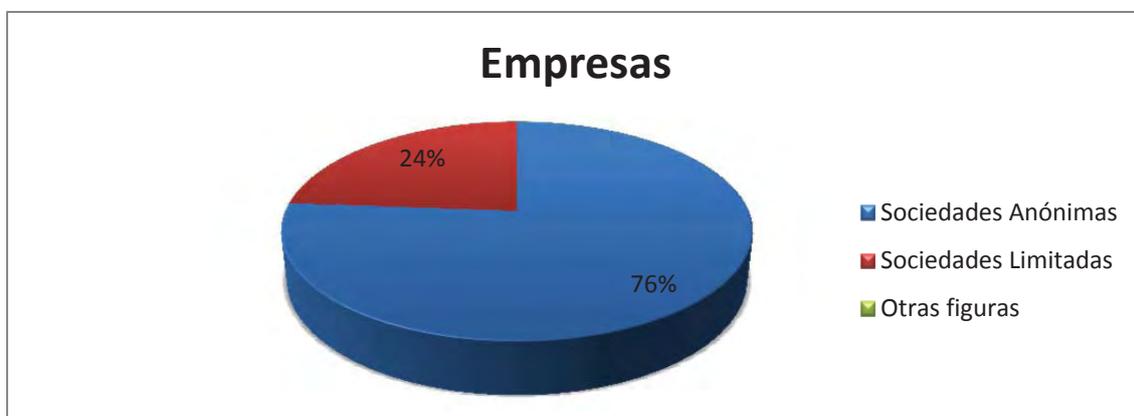


Figura 4.2: Personalidad jurídica.
Fuente: Elaboración propia.

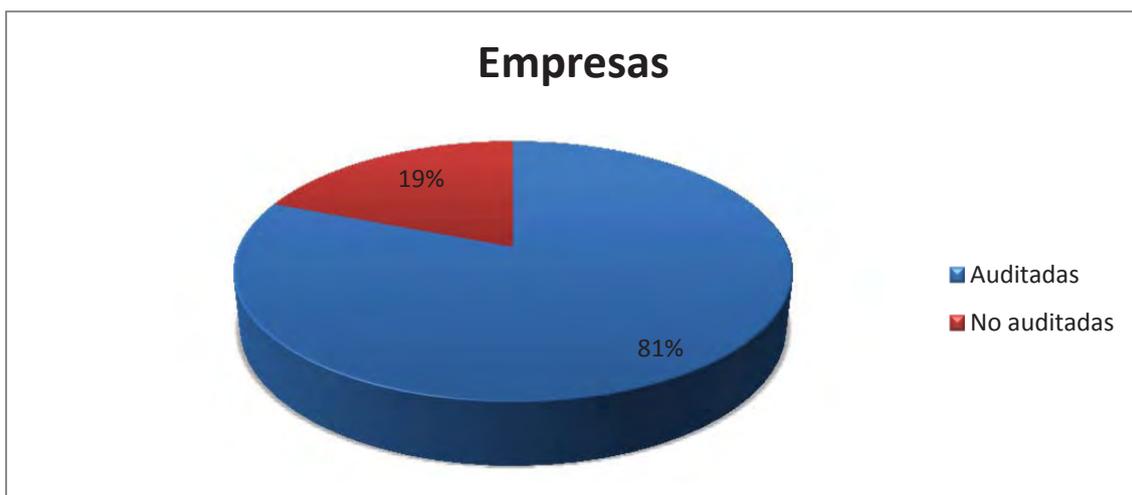


Figura 4.3: Auditoría.
Fuente: Elaboración propia.

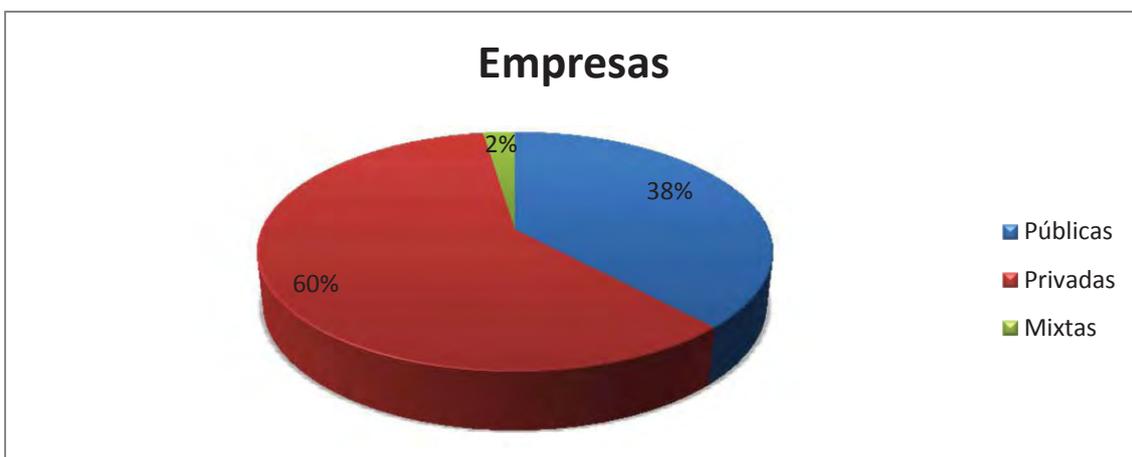


Figura 4.4: Titularidad.
Fuente: Elaboración propia.

Por último, y en cuanto a su titularidad, de la muestra utilizada, el 38,09% de las empresas son públicas y el 59,52% son privadas. Una de las empresas de la muestra es mixta, en concreto Transportes Urbanos de Sanlúcar S.A. que, con el Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda, en Cádiz, son responsables del transporte urbano del municipio. Las empresas públicas prestatarias del servicio de transporte urbano, presentan una cifra media de negocios un 372,83% mayor que las privadas, siendo sus fondos propios medios un 280,32% superiores a los de las privadas. En consecuencia, se puede afirmar que la dimensión promedio de las empresas de transporte urbano en España es mayor en el caso de las públicas que en el de las privadas que, generalmente, se responsabilizan del servicio en los municipios más pequeños.

4.2. Clasificación de las empresas en función de la cifra de negocios, la dimensión del activo y el número de trabajadores

Con la intención de realizar una aproximación al tamaño de las empresas analizadas se ha procedido a su agrupación atendiendo a las cifras de negocios, dimensión del activo y número de trabajadores en 2008 y en 2009, tal como muestran las Tablas 4.4, 4.5 y 4.6.

La Tabla 4.4 informa sobre la clasificación de la muestra en función de la cifra de negocios que las distintas empresas han reconocido en su cuenta de Pérdidas y Ganancias. Se aprecia cierta estabilidad en el número de empresas que se sitúa en los distintos intervalos de cifras de negocios diferenciados.

Por término medio, las empresas de la muestra alcanzan una cifra de negocios de 25.209,27 miles de euros en el año 2009 frente a los 23.512,49 miles de euros del año 2008, lo que representa un incremento aproximado del 7,21%. Además, destaca que 22 empresas (en torno al 52,38% de la muestra) presentan una tendencia negativa en la evolución de su cifra de negocios, mientras que son solo seis las empresas que logran un crecimiento superior al medio del sector, evidenciándose un comportamiento dispar.

Asimismo, del análisis de la cifra de negocios por empresa se deduce que solo tres empresas representan más de la mitad de la cifra de negocios total generada por la muestra, aproximadamente el 58%. Tales empresas obtienen unas cifras de negocio que superan considerablemente el promedio de la muestra y mejoran ligeramente de 2008 a 2009, salvo en una de ellas que muestra un crecimiento del 67%, lo que puede ser debido a un cambio de criterio en la consideración contable de las subvenciones o en la tipología recibida de las mismas. Sin embargo, aunque sus cifras evolucionan favorablemente en 2009, solo una de ellas consigue un incremento superior al promedio de la muestra.

En millones de €	2008			2009		
	Empresas	%	Cifra media de negocios	Empresas	%	Cifra media de negocios
Inferior a 5	20	47,62%	2,93	20	47,62%	2,87
Entre 5 y 15	7	16,67%	10,85	6	14,29%	11,29
Entre 15 y 50	12	28,57%	24,94	13	30,95%	24,85
Superior a 50	3	7,14%	184,54	3	7,14%	203,54
Total	42	100%	23,51	42	100%	25,21

Tabla 4.4: Distribución de las empresas en función de la cifra de negocios.

Fuente: Elaboración propia.

Para seguir caracterizando la muestra se ha procedido a agrupar las empresas en función de la dimensión del activo. Como se refleja en la Tabla 4.5, la mayoría de las empresas presenta una dimensión del activo inferior a 30 millones de euros, en torno al 78% en 2008 y al 68% en 2009. Se observa un ligero desplazamiento de empresas hacia intervalos superiores a la referida cifra, lo que conduce a una leve oscilación del activo promedio (2,46%), pasando de 45.836,46 a 46.964,42 miles de euros. Destaca, por una parte, que 16 empresas disminuyen su activo de 2008 a 2009, por lo que la

evolución positiva de la dimensión se constata para aproximadamente el 61% de la muestra. Por otra parte, resalta el incremento experimentado por una empresa que supone el 259%; si se eliminara esta empresa de la muestra la evolución de la dimensión, por término medio, disminuiría hasta el 0,60%

En millones de €	2008			2009		
	Empresas	%	Dimensión media del activo	Empresas	%	Dimensión media del activo
Inferior a 10	17	41,46%	3,75	18	43,90%	4,60
Entre 10 y 30	15	36,58%	20,56	10	24,39%	19,85
Entre 30 y 50	2	4,88%	41,38	6	14,63%	30,50
Entre 50 y 100	3	7,32%	66,36	3	7,32%	67,29
Superior a 100	4	9,76%	306,32	4	9,76%	301,32
Total	41	100%	45,84	41	100%	46,96

Tabla 4.5: Distribución de las empresas en función de la dimensión del activo.

Fuente: Elaboración propia.

Otro indicador que se suele utilizar para poner de relieve el tamaño de una empresa es el número de trabajadores. A este respecto, en la Tabla 4.6 se aprecia cierta estabilidad en los tramos de número de trabajadores empleados en cada uno de los años de estudio, así como que en torno al 75% de las mismas tienen menos de 500 empleados, mientras que cinco de ellas disponen de una plantilla superior a los 1.000 trabajadores. Concretamente estas cinco empresas concentran aproximadamente el 64% del total de trabajadores de las empresas analizadas, disponiendo una de ellas del 31% de los empleados totales de la muestra.

Por otra parte, del análisis se desprende que 17 empresas han disminuido el número de trabajadores de 2008 a 2009, mientras que, por el contrario, una de ellas incrementa considerablemente su plantilla.

	2008			2009		
	Empresas	%	Número medio de trabajadores	Empresas	%	Número medio de trabajadores
Inferior a 250	24	57,14%	108	23	54,76%	102
Entre 250 y 500	8	19,06%	356	9	21,44%	348
Entre 501 y 1.000	5	11,90%	700	5	11,90%	713
Superior a 1.000	5	11,90%	3.235	5	11,90%	3.261
Total	42	100%	598	42	100%	604

Tabla 4.6: Agrupación de las empresas en función del número de trabajadores.

Fuente: Elaboración propia.

A tenor de lo expuesto, se puede afirmar que, por término medio, el universo analizado presenta un tamaño o dimensión considerable, al obtener una cifra de negocios que ronda los 25 millones de euros, una dimensión del activo que supera los 45 millones y alrededor de 600 personas empleadas. Sin embargo, del análisis de las empresas se desprende que, en la muestra analizada, coexisten empresas de diferente dimensión. Así, la empresa de menor dimensión posee en 2009 un activo que ronda los 302.000 euros, con solo 15 trabajadores y generando una cifra de negocios en

torno a los 462.000 euros, mientras que la de mayor dimensión cuenta con un activo de 458 millones de euros, 7.955 trabajadores y genera una cifra de negocios de 403 millones de euros.

La heterogeneidad de la muestra pudiera implicar la posible inconsistencia de las conclusiones fundamentadas en promedios, debiendo tomarlas a efectos comparativos con el universo seleccionado, como muestra del sector, con la oportuna cautela. No obstante, la heterogeneidad observada es coherente con el tipo de servicios que presta el sector, fruto de la diferente extensión del territorio y de la población en el que cada empresa desarrolla su actividad. Por ello, en el análisis de este sector algunos parámetros, como los kilómetros recorridos o el número de viajeros, resultan claves para adoptar conclusiones consistentes. Sin embargo, conviene señalar la poca información que sobre variables tan esenciales ofrecen las empresas en sus memorias.

Para aumentar la utilidad de la información aportada en el análisis económico-financiero del sector, se procede a llevar a cabo una segmentación de las empresas atendiendo a la dimensión de su activo y número de empleados, de tal forma que se arroja una serie de conclusiones que permiten un acercamiento mayor a la realidad del colectivo en relación con sus resultados, rentabilidad y solvencia.

4.3. Comparativa entre las empresas analizadas y las empresas adheridas

A través de la Tabla 4.7 se pretende mostrar una comparativa entre las empresas de la muestra, adheridas y no adheridas (Figura 4.5). Para ello se utilizan las mismas variables anteriores, cifra de negocios, dimensión del activo y número de trabajadores, tanto para 2008 como para 2009.



Figura 4.5: Empresas analizadas vs adheridas.
Fuente: Elaboración propia.

En la mencionada Tabla 4.7 se puede observar cómo las cifras de las empresas adheridas son significativamente mayores que las del conjunto de la muestra, de lo que se desprende que son empresas de mayor dimensión. Respecto a facturación, se aprecia que el montante promedio de las adheridas asciende a algo más de dos veces el

de la muestra en ambos períodos. Casi idénticas afirmaciones se pueden realizar respecto a la dimensión patrimonial. Se observa que el activo en 2008 presenta un montante promedio de las adheridas de más de 2,53 veces el de la muestra y, aunque al igual que la cifra de negocios aumenta en términos absolutos en 2009, representa más de 2,47 veces el promedio de la muestra del sector. La variable número de trabajadores arroja idénticas conclusiones a las expresadas para las anteriores, representando el montante promedio de las adheridas casi 2,4 veces el de la muestra para ambos años.

La disminución del diferencial entre ambos conjuntos producida de 2008 a 2009 viene derivada del incremento en el promedio de las empresas adheridas, que es de un 4,11% para la cifra de negocios e inferior al 1% para la dimensión del activo y para el número de trabajadores, frente al incremento del 15,44% de la cifra de negocios, el 9,31% de la dimensión patrimonial y el 2,26% del número de empleados de las empresas no adheridas. De ello se desprende que el incremento de las mencionadas variables del año 2008 al 2009 se debe, en mayor medida, a los incrementos promedios de las empresas no adheridas que a los de las adheridas.

	2008		2009	
	Promedio Adheridas	Promedio muestra sector	Promedio Adheridas	Promedio muestra sector
Cifra de negocios (facturación)	55.147.457,89	23.512.492,23	57.415.499,59	25.209.265,31
Dimensión del activo	116.103.882,97	45.836.467,53	116.185.514,44	46.964.417,86
Empleados	1.462	598	1.471	604

Tabla 4.7: Facturación, dimensión del activo y empleados respecto al promedio del sector.

Fuente: Elaboración propia.

4.4. Análisis económico-financiero

Una vez caracterizada la muestra de empresas, en este apartado del informe se analizan las principales magnitudes del resultado empresarial y de la estructura económica y financiera, partiendo de la información contenida en sus estados financieros. Este análisis servirá de punto de partida para el estudio del equilibrio económico-financiero, observando los factores que inciden en la rentabilidad y en la solvencia del colectivo analizado.

No obstante, con carácter previo, corresponde exponer la metodología adoptada para llevar a cabo el análisis del equilibrio económico-financiero del colectivo de empresas analizadas en el período de estudio (2008-2009), la cual permitirá poner de manifiesto el grado de rentabilidad alcanzada y si ésta se ha logrado con niveles de solvencia sostenibles para el futuro desarrollo de la actividad.

El análisis se lleva a cabo a través de la batería de *ratios* contenida en la Tabla 4.8, *ratios* seleccionadas para que permitan un adecuado diagnóstico de la situación del colectivo.

Denominación	Expresión analítica
Rentabilidad financiera (r_f)	$r_f = \frac{R}{PN}$

Denominación	Expresión analítica
Rentabilidad económica de la empresa (r_e)	$r_e = \frac{R + GF}{AT}$
Coste de la deuda total (c)	$c = \frac{GF}{PC + PNC}$
Coefficiente de endeudamiento (α)	$\alpha = \frac{PC + PNC}{PN}$
Rentabilidad económica de la explotación (r_x)	$r_x = \frac{Re}{Aae}$
Margen neto (m)	$m = \frac{Re}{CN}$
Rotación del activo total afecto a la explotación (Rta)	$Rta = \frac{CN}{Aae}$
Rotación del activo corriente afecto a la explotación ($Rtac$)	$Rtac = \frac{CN}{Acae}$
Rotación del activo no corriente afecto a la explotación ($Rtanc$)	$R \tan c = \frac{CN}{Ancae}$
Fondo de maniobra (FM)	$FM = AC - PC$
Relación Fondo de maniobra y activo total (FMa)	$FMa = \frac{FM}{AT}$
Rotación del Fondo de maniobra (RFM)	$RFM = \frac{CN}{FM}$
Autonomía financiera (Af)	$Af = \frac{PN}{PC + PNC}$
Endeudamiento (E)	$E = \frac{PC + PNC}{PC + PNC + PN}$
Tasa de cobertura del activo no corriente por recursos permanentes o equilibrio económico financiero (Eef)	$Eef = \frac{PN + PNC}{ANC}$
Composición del endeudamiento (Ce)	$Ce = \frac{PNC}{PC + PNC}$
Solvencia a corto (Sc)	$Sc = \frac{AC}{PC}$
Liquidez (L)	$L = \frac{D + E}{PC}$
Período medio de cobro (Pmc)	$Pmc = \frac{Cl}{CN} \times 365$
Período medio de pago (Pmp)	$Pmp = \frac{Pr}{Ap} \times 365$
Cobertura de los gastos de explotación (Cge)	$Cge = \frac{CN}{Ge}$
Cobertura de las cargas financieras (Cgf)	$Cgf = \frac{Rf}{GF}$

Denominación	Expresión analítica
Capacidad de devolución de la deuda (Cdd)	$Cdd = \frac{RG}{PC + PNC}$
Cobertura del servicio de la deuda (Csd)	$Csd = \frac{RG + GF}{PC + GF}$

Tabla 4.8: Ratios utilizadas.

Fuente: Adaptado de Dorta Velázquez, J. A. y Tabraue Armas, M.A. (1999): "Análisis de la rentabilidad de la empresa grancanaria: estudio de sus factores explicativos mediante un modelo integrado". *Segundo Seminario de Investigación Universitaria sobre la Economía Canaria (Economía Canaria, 1999)*, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, junio.

Siendo,

R	=	Resultado del ejercicio
PN	=	Patrimonio neto
GF	=	Gastos financieros
AT	=	Activo total
PC	=	Pasivo corriente
PNC	=	Pasivo no corriente
Re	=	Resultado de la explotación
Aae	=	Activo afecto a la explotación
CN	=	Importe neto de la cifra de negocios
Acae	=	Activo corriente afecto a la explotación
AncaeA	=	Activo no corriente afecto a la explotación
C	=	Activo corriente
ANC	=	Activo no corriente
D	=	Derechos de cobro
E	=	Efectivo y otros activos líquidos e inversiones financieras a corto plazo
Cl	=	Clientes
Ap	=	Aprovisionamientos
Pr	=	Proveedores
Ge	=	Gastos de explotación
Rf	=	Resultado financiero
RG	=	Recursos generados

Por lo que respecta al análisis de la rentabilidad, cabe advertir la existencia de distintos modelos que intentan explicar el grado de eficiencia con la que se han gestionado los recursos económicos y financieros. En el presente informe⁴⁰ se inicia el diagnóstico con la descomposición aditiva de la rentabilidad financiera:

$$r_f = r_e + (r_e - c) \alpha$$

donde,

r_f :	rentabilidad financiera
r_e :	rentabilidad económica

⁴⁰ Se ha realizado una adaptación del modelo desarrollado en los trabajos realizados por la Central de Balances del Departamento de Economía Financiera y Contabilidad de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, modelo de diagnóstico integrado que parte de la descomposición de la rentabilidad financiera o rentabilidad de los fondos propios en sus factores determinantes, hasta en cuatro niveles.

- c: coste de la deuda total
 α : coeficiente de endeudamiento

Analizados los factores que contribuyen a la rentabilidad financiera del colectivo de empresas, se concreta la aportación de la rentabilidad generada por los activos afectos a la explotación, así como la incidencia que sobre ésta tiene el margen neto y la rotación del activo afecto a la explotación.

Por otra parte, el análisis de la capacidad de la empresa para atender a sus compromisos financieros en los plazos establecidos, tanto con su patrimonio como con los recursos que genera, se sustenta en una serie de *ratios* relacionadas con el fondo de maniobra, la solvencia tanto a largo como a corto plazo, así como el grado de cobertura de distintos conceptos de gastos y su capacidad para la devolución de la deuda.

Por último, señalar que, con carácter general, los datos que arrojan las *ratios* e indicadores calculados se han obtenido mediante el cálculo de la *ratio* individual de cada empresa del colectivo y determinando el valor medio a partir del promedio de tales *ratios* individuales calculadas, lo que pondrá de manifiesto el posible grado de heterogeneidad de la muestra. No obstante, cabe advertir que:

- La rentabilidad financiera y la rentabilidad económica de la explotación han sido consideradas variables dependientes en las ecuaciones que las explican. Esta forma de proceder se justifica en el hecho de que cada una de las *ratios* que intervienen en la ecuación representan un valor medio del colectivo, no coincidiendo la media de la rentabilidad con el resultado de la estricta aplicación matemática de las fórmulas que explican ambas *ratios*, máxime con el grado de dispersión existente en la muestra. En cualquier caso, se consideren variables dependientes o se determinen como la media de los valores de cada una de las empresas, las conclusiones del análisis no distan de las realizadas en el presente informe.
- En algún caso, se ha optado por incluir la mediana en lugar de los valores por término medio, dado el grado de dispersión de las *ratios* de las empresas de la muestra.

4.4.1. Análisis de los componentes del resultado empresarial

En la Tabla 4.9 se presentan los valores medios de distintas partidas de la cuenta de Pérdidas y Ganancias respecto a la cifra de negocios. A tenor de los datos, y como se representa en la Figura 4.6, cabe concluir que la cifra de negocios generada no permite obtener beneficios en el desarrollo de las actividades propias de la explotación del colectivo, lo que unido al hecho de que las cargas financieras soportadas superan a los ingresos financieros hace que el promedio de pérdidas ronde el 11% de la cifra de negocios obtenida.

En un análisis evolutivo se aprecia que la media de las *ratios* individuales que expresan el peso del resultado de la explotación y el de los ingresos financieros sobre el volumen de cifra de negocios generado pone de manifiesto un retroceso de los

misimos, al mismo tiempo que evoluciona favorablemente el peso del resultado financiero, fruto de una disminución de las cargas financieras.

No obstante, conviene realizar los siguientes comentarios adicionales con la finalidad de matizar las conclusiones anteriores que se basan en el promedio del colectivo analizado. Si se presta atención al resultado de la explotación, en un análisis pormenorizado del mismo se desprende que:

- A pesar de que las cifras medias arrojan pérdidas para el colectivo, alrededor del 74% de la muestra logra obtener resultados de explotación positivos. En consecuencia, la conclusión sobre el comportamiento negativo del resultado de la explotación solo se constata para aproximadamente un 26% de las empresas. De hecho, el valor de la mediana arroja un valor positivo del resultado de la explotación.
- Son 33 las empresas que en 2008 y 2009, respectivamente, logran un resultado de la explotación respecto a su cifra de negocios que mejora el promedio (-6,54% en 2008 y -7,57% en 2009), aunque dos de ellas arrojan valores negativos.
- En términos absolutos, el resultado medio del colectivo arroja una pérdida de 2.233.603,4 euros en 2008 y de 2.176.492,04 euros en 2009, poniéndose de manifiesto una leve mejora del resultado medio, que se constata para 21 empresas (50% de la muestra). No obstante, en torno al 86% de las empresas consigue mejores resultados a los referidos datos medios.
- Aunque son menos las empresas con resultados negativos, éstas son las que determinan la tendencia media del colectivo analizado. No obstante, el hecho de que exista un alto porcentaje de empresas con resultado positivo no indica necesariamente que éstas hayan realizado una mejor gestión y, *sensu contrario* las que presentan pérdidas se hayan gestionado peor sino que habría de profundizarse en cómo cada una de ellas recibe las aportaciones por parte de las Administraciones Públicas.

Por lo que respecta al resultado financiero, pueden realizarse las siguientes apreciaciones:

- Se constata que para el 64% de la muestra en 2008 y el 69% en 2009 los costes financieros superan a los ingresos financieros obtenidos en cada uno de los años. Son, por tanto, tan solo 15 empresas en 2008 y 13 en 2009 las que arrojan cifras positivas en su resultado financiero.
- El resultado financiero, por término medio, informa de una pérdida por valor de 379.083,30 euros en 2008 y de 348.782,50 euros en 2009, observándose una ligera mejora que se constata para el 62% de la muestra.
- Cabe resaltar que en 2009 hay 2 empresas con pérdidas superiores a 3 millones de euros, y aunque se eliminaran de la muestra la tendencia del resultado financiero medio continuaría siendo negativo.
- En términos relativos, el peso medio que tiene el resultado financiero sobre la cifra de negocios, como se refleja en la Tabla 4.9, es del -3,84% en 2008 y del -2,75% en 2009, constatándose que 24 empresas en 2008 y 23 en 2009 logran un resultado financiero por cifra de negocios mejor que la *ratio* media del colectivo.

- Señalar también que hay 8 empresas en 2008 y 4 en 2009, cuyos gastos financieros representan más del 10% de la cifra de negocios. No obstante, de eliminar estas empresas, el colectivo seguiría arrojando cifras negativas de resultado financiero.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Aprovisionamientos	28,72%	26,06%	-9,26%
Gastos de personal	109,37%	114,12%	4,34%
Otros gastos de explotación	27,71%	29,04%	4,80%
Amortizaciones	15,46%	15,74%	1,81%
Resultado de la explotación	-6,54%	-7,57%	15,75%
Ingresos financieros	1,80%	1,54%	-14,44%
Gastos financieros	5,95%	4,47%	-24,87%
Resultado financiero	-3,84%	-2,75%	-28,39%
Resultado antes de Impuestos	-10,38%	-10,32%	-0,58%
Resultado del ejercicio	-11,16%	-11,41%	2,24%

Tabla 4.9: Componentes del resultado respecto a la cifra de negocios.

Fuente: Elaboración propia.

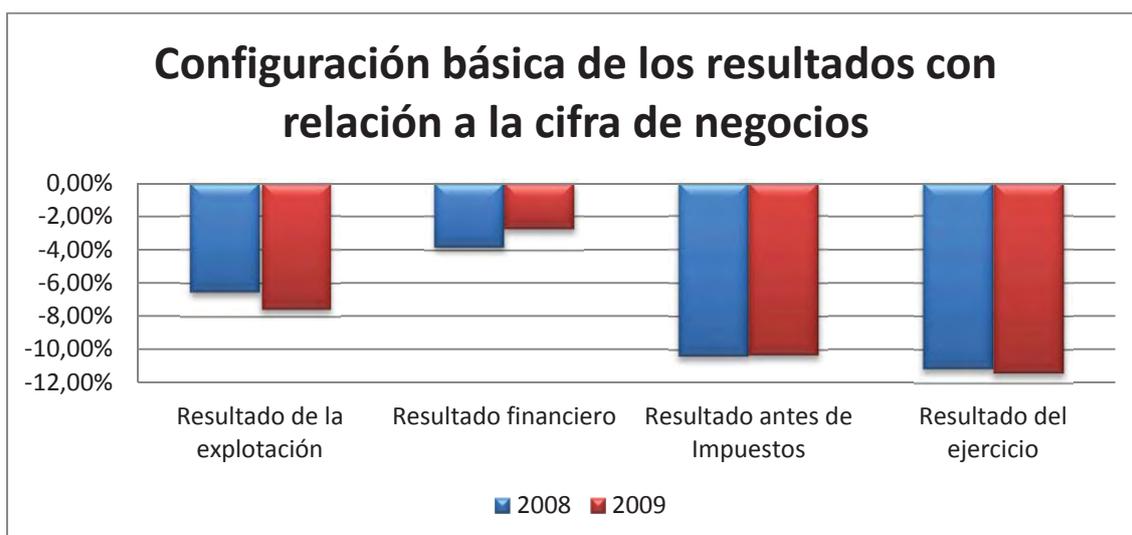


Figura 4.6: Configuración básica de los resultados con relación a la cifra de negocios.

Fuente: Elaboración propia.

Con respecto al resultado del ejercicio, se puede reseñar que:

- El resultado obtenido en el ejercicio 2008 arroja, como valor medio, una pérdida de 2.861.080,37 euros, que se reduce levemente en 2009 a 2.789.099,65 euros. Si se contrasta por empresa, la conclusión respecto al resultado del ejercicio se comprueba que hay 29 empresas en 2008 y 32 en 2009, 69% y 76% del colectivo, que alcanzan un resultado final positivo.
- Se observa una ligera mejoría del resultado medio del ejercicio en valores absolutos, lo que se verifica en el 55% de las empresas de la muestra. Sin embargo, si se compara la proporción del resultado del ejercicio sobre la cifra de negocios,

tal como aparece en la Tabla 4.9, se evidencia que el peso medio sobre la cifra de negocios prácticamente se mantiene rondando el 11%.

Fruto del análisis de los componentes del resultado empresarial, se podría concluir que la empresa media que define la muestra del sector arroja pérdidas, tanto por el desarrollo de su actividad de explotación como por las operaciones de índole financiera, si bien con una ligera evolución favorable en su cifra de negocios y de sus resultados en valores absolutos, toda vez que, en términos relativos (por unidad monetaria de ingreso), el resultado de la explotación empeora, mientras el resultado financiero mejora.

No obstante, cabe apuntar, una vez más, el grado de heterogeneidad de la muestra, lo que se ha puesto de manifiesto al ir corroborando los valores medios en un análisis por empresa. De hecho, si en lugar de tomar el valor promedio se adopta la mediana, la conclusión respecto al resultado de la explotación y al resultado del ejercicio sería distinta, ya que la empresa tipo arroja beneficios, si bien continuarían siendo válidas las conclusiones respecto al resultado financiero.

Al objeto de aportar información añadida a las empresas del sector se ha considerado de interés realizar una segmentación atendiendo a su dimensión del activo y número de empleados, que servirá para un análisis estático, por cuanto no se sitúan necesariamente las mismas empresas en cada uno de los años, en tramos diferenciados idénticos. Se ha segmentado la muestra en tres grandes grupos, en la forma que muestra la Tabla 4.10, donde se expone, en términos relativos, sobre cifra de negocios los siguientes conceptos: resultado de la explotación, resultado financiero y resultado del ejercicio. Siendo:

Grupo 1: Empresas cuya dimensión del activo es inferior a dos millones ochocientos cincuenta mil euros y disponen de menos de 50 trabajadores.

Grupo 2: Empresas cuya dimensión del activo supera los veintidós millones de euros con una plantilla de más de 250 trabajadores.

Grupo 3: Otras empresas que no se puedan integrar en ninguno de los anteriores grupos.

En la Tabla 4.10 se observa cómo, en cada tramo, las conclusiones del análisis en términos medios serían perfectamente válidas, toda vez que el valor medio de las empresas consideradas en los mismos arroja pérdidas tanto de explotación como financieras, a excepción de las empresas clasificadas en el grupo 3 que obtienen resultados de explotación positivos, aunque no les permite generar beneficios.

Descripción	Resultado de la explotación		Resultado financiero		Resultado de la empresa	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
<i>Grupo 1</i>	-4,87%	-19,65%	-4,66%	-4,94%	-6,73%	-18,50%
<i>Grupo 2</i>	-19,03%	-24,65%	-1,37%	-1,24%	-22,32%	-27,09%
<i>Grupo 3</i>	0,67%	3,08%	-4,84%	-3,43%	-5,47%	-2,32%

Tabla 4.10: Segmentación de empresas atendiendo a la dimensión de su activo y número de empleados.

Fuente: Elaboración propia.

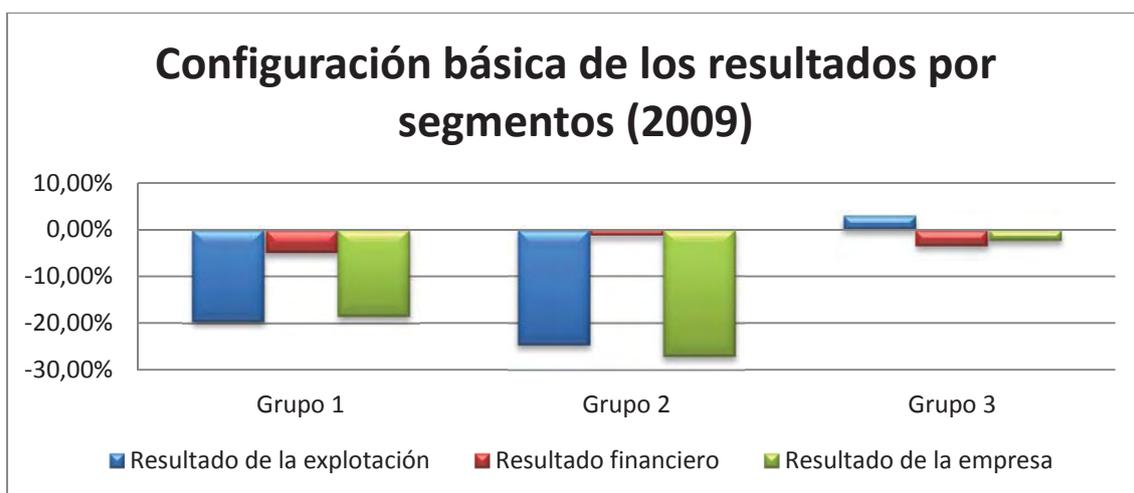


Figura 4.7: Configuración básica de los resultados por segmentos (2009).
Fuente: Elaboración propia.

Estructura de gastos

Continuando con la información contenida en la Tabla 4.9, se ha procedido a analizar las distintas partidas que configuran el resultado de la explotación, al objeto de poner de relieve la estructura de los gastos propios de la actividad desarrollada con relación a la cifra de negocios generada. Como era de esperar, es la rúbrica de gastos de personal la partida más relevante de estas empresas, que supera a la cifra de negocios obtenida, incrementándose ligeramente en 2009 hasta alcanzar el 114,12% de la misma. Le siguen en cuanto a su importancia relativa sobre la cifra de negocios los aprovisionamientos y la partida de otros gastos de explotación, observándose un ligero descenso de la primera de 2008 a 2009 (Figura 4.8).

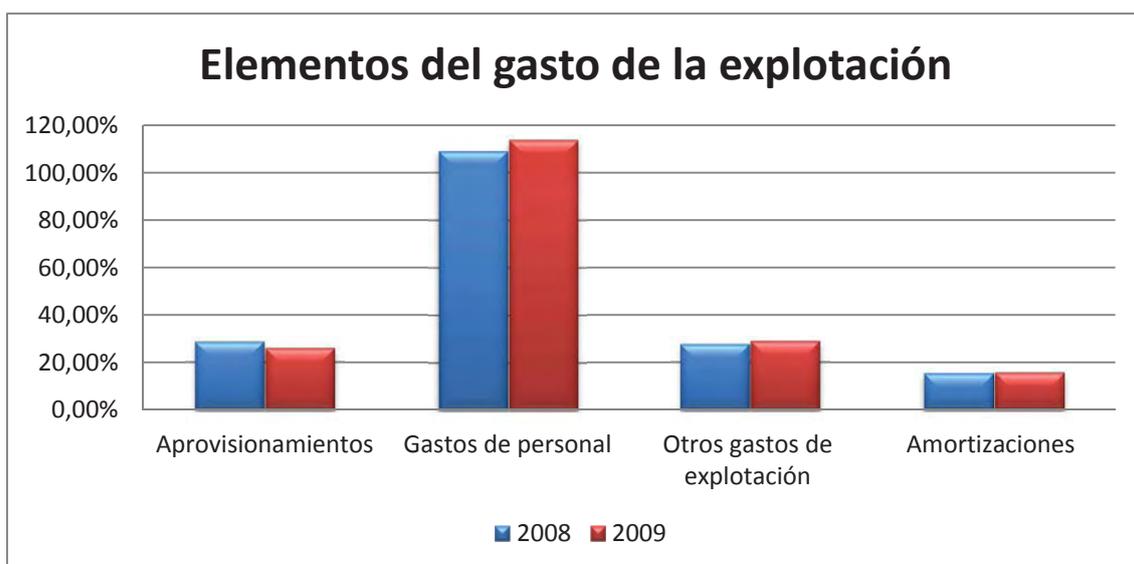


Figura 4.8: Elementos del gasto de la explotación.
Fuente: Elaboración propia.

Si se analiza la información empresa a empresa, se constata que:

- Los gastos de personal es la partida más relevante en todas las empresas. La cifra media de esta rúbrica es de 25.027,28 miles de euros en 2008 aumentando hasta 26.831,85 miles de euros en 2009, aumento que se comprueba para el 81% de la muestra, si bien existe una gran oscilación entre las cifras que aportan las distintas empresas, consecuencia del diferente tamaño de las mismas. Si se comparan con los valores medios sobre las cifras de negocios existen 18 empresas en las que los gastos de personal superan las cifras medias del 109,37% y el 114,12% de 2008 y 2009, respectivamente.
- En 2008, un 50%, 38% y 33% del colectivo analizado superan los porcentajes medios que figuran en la Tabla 4.9 para las rúbricas de “Aprovisionamientos”, “Otros gastos de explotación” y “Amortizaciones”, respectivamente. Por su parte, en 2009 tales porcentajes se sitúan en el 36% para la segunda rúbrica mencionada y de aproximadamente el 43% para las otras dos restantes.
- La evolución de los aprovisionamientos de 2008 a 2009 pone de manifiesto una reducción para el 88% del colectivo, mientras que los gastos reconocidos como “Otros gastos de explotación” disminuyen en un 43% del colectivo, lo que explica también el cambio del peso de tales partidas de 2008 a 2009.

Hay empresas en las que el segundo lugar en la estructura de sus gastos lo ocupan los aprovisionamientos y para otras son los gastos recogidos en la partida “Otros gastos de explotación” e incluso la de “Amortizaciones”. En la Figura 4.9 se muestra el porcentaje de empresas que en 2009 presenta diversos tipos de estructuras de gastos, donde, por orden de importancia cuantitativa:

- *Estructura 1:* Gastos de personal / Aprovisionamientos / Otros gastos de explotación / Amortizaciones.
- *Estructura 2:* Gastos de personal / Otros gastos de explotación / Aprovisionamientos / Amortizaciones.
- *Estructura 3:* Gastos de personal / Aprovisionamientos / Amortizaciones / Otros gastos de explotación.
- Otras estructuras.



Figura 4.9: Estructura de gastos de la explotación (2009).
Fuente: Elaboración propia.

4.4.2. Análisis de los componentes de la situación patrimonial

El análisis patrimonial se efectuará mediante el estudio de los datos del balance de las empresas que configuran la muestra, los cuales llevan a los valores medios que figuran en las Tablas 4.11 y 4.12, referidos a la estructura económica y financiera, respectivamente. Tales estructuras llegan a alcanzar en el año 2009 un valor medio de 46.964.417,86 euros, habiendo experimentado, durante el período objeto de estudio, un crecimiento medio en torno al 2,46%, si bien cabe resaltar que aproximadamente para un 39% de las empresas sus valores disminuyen del año 2008 al 2009.

Centrando nuestra atención en la estructura económica, puede observarse en la Tabla 4.11, o verse gráficamente en la Figura 4.10, que en los dos años la proporción del activo no corriente es el doble que el del activo corriente, gozando de una participación poco significativa las partidas de inversiones inmobiliarias y activos no corrientes mantenidos para la venta.

Conceptos	2008	2009
Importancia relativa en relación con el Activo total		
Activo No Corriente	63,11%	61,87%
Inmovilizado intangible	3,59%	3,66%
Inmovilizado material	50,97%	48,14%
Inversiones inmobiliarias	0,83%	0,81%
Inmovilizado financiero	5,46%	7,57%
Activo Corriente	36,89%	38,13%
Activos no corrientes mantenidos para la venta	0,03%	0,03%
Existencias	1,00%	0,92%
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	19,26%	21,21%
Inversiones financieras temporales	9,26%	9,85%
Periodificaciones a corto plazo	0,39%	0,37%
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	6,95%	5,77%
Importancia relativa en relación con el Activo No Corriente		
Inmovilizado intangible	5,70%	6,19%
Inmovilizado material	81,96%	79,08%

Inversiones inmobiliarias	1,03%	1,00%
Inmovilizado financiero	8,17%	11,12%
Importancia relativa en relación con el Activo Corriente		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	0,27%	0,42%
Existencias	3,98%	4,31%
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	57,31%	57,45%
Inversiones financieras temporales	17,49%	17,25%
Periodificaciones a corto plazo	2,09%	1,77%
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	18,85%	18,80%

Tabla 4.11: Análisis de los componentes de la estructura económica.
Fuente: Elaboración propia.

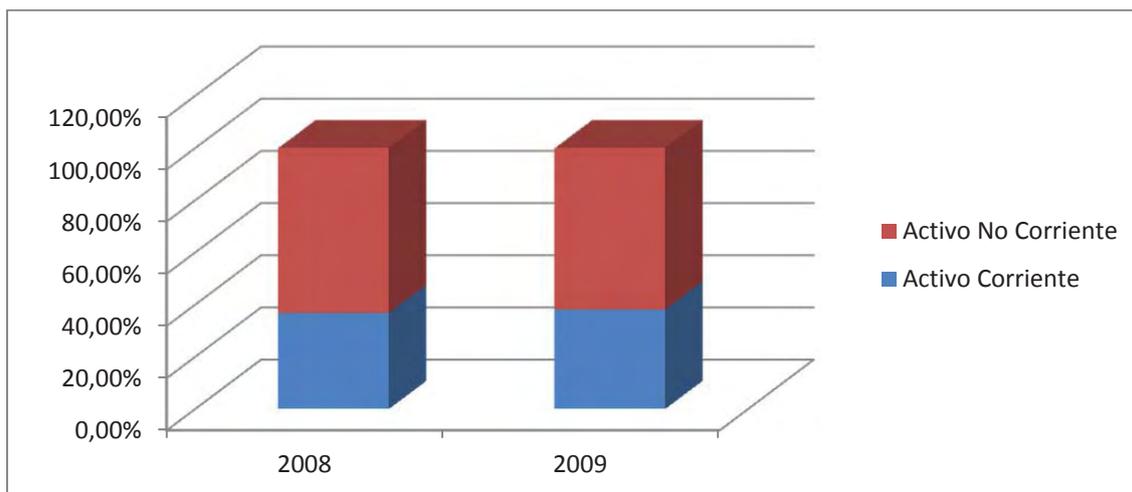


Figura 4.10: Configuración básica de la estructura económica.
Fuente: Elaboración propia.

En 2008, el peso del activo no corriente sobre el total del activo es de un 63,11% frente al 36,89% que ostenta el corriente, produciéndose una ligera variación de los porcentajes de las referidas masas en 2009 que conduce a un leve acercamiento entre las mismas.

No obstante, el análisis individualizado de las empresas demuestra que no todas ellas se caracterizan por mantener una proporción de activo no corriente mayor a la del corriente, pues aproximadamente en un 31,7% de las mismas el mayor peso lo ostenta el circulante. Además, cabe señalar que durante el período de estudio alrededor de un 29% de las empresas presenta un activo no corriente que supone más del 80% del activo total.

Respecto a la composición del activo no corriente se aprecia en la Tabla 4.11 (Figura 4.11) que en los dos años el inmovilizado material es, de forma clara, la partida más significativa, como era de esperar, seguida del inmovilizado financiero y del inmovilizado intangible. El valor medio del inmovilizado material es de 27.208.102,74 y 28.823.121,68 euros en 2008 y 2009, respectivamente, situándose en cualquiera de los años más de las tres cuartas partes de las empresas por debajo del valor medio.

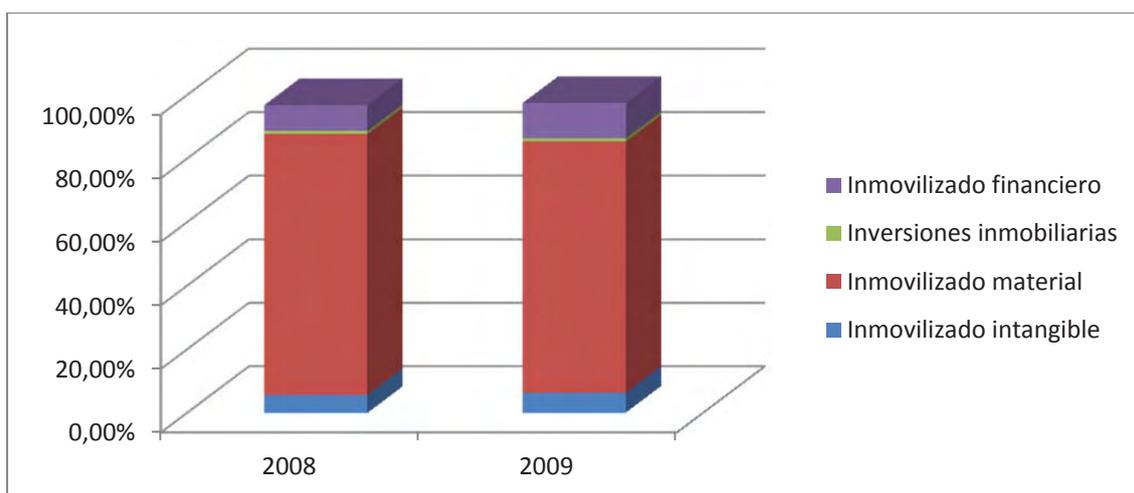


Figura 4.11: Configuración básica del Activo no corriente.
Fuente: Elaboración propia.

Por su parte, en el activo corriente posee mayor peso la partida de deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, que representa en torno al 57,31% del mismo, seguida en orden de importancia por la de efectivo y otros activos líquidos equivalentes e inversiones financieras temporales (Tabla 4.11 y Figura 4.12). El valor medio de la partida de deudores comerciales y otras cuentas a cobrar es de 7.197.782,41 y 5.786.709,06 euros en 2008 y 2009, respectivamente, presentando alrededor de un 78% de las empresas derechos de cobro sobre deudores por un valor inferior al valor medio. Con relación a la partida de efectivo y otros activos líquidos equivalentes apuntar que el valor medio en cada uno de los años es de 1.900.629,35 y 1.548.222,25 euros, si bien alrededor de un 68% de las empresas no llegan a dicho valor. Cabe resaltar también que en torno al 29% de las empresas no presenta importe alguno en la partida inversiones financieras temporales.

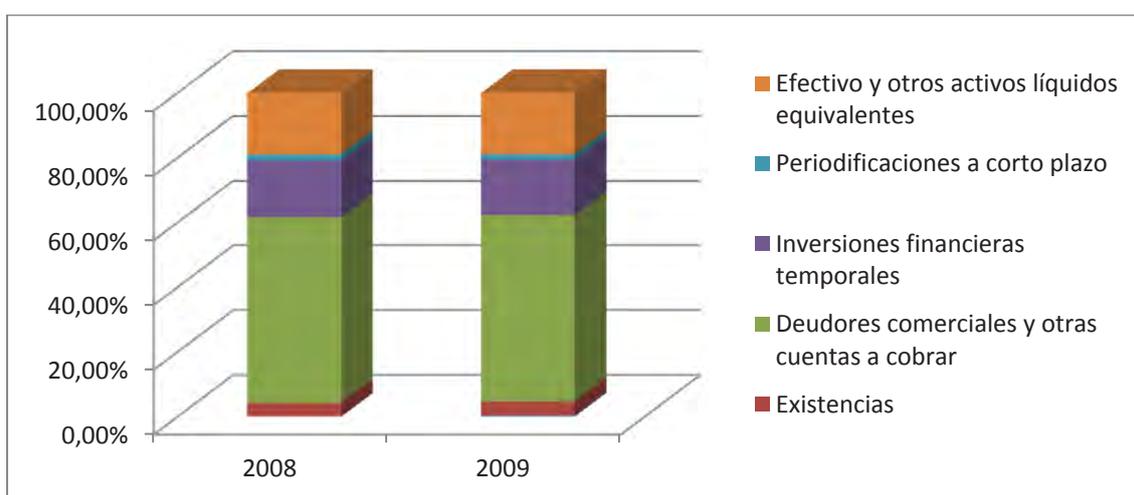


Figura 4.12: Configuración básica del Activo corriente.
Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la composición de la estructura financiera (Tabla 4.12 y Figuras 4.13 y 4.14), se puede observar cómo, en las empresas de la muestra, más del 65% del pasivo y patrimonio neto corresponde a financiación permanente. Asimismo, la financiación

ajena no se distribuye de igual forma entre no corriente y corriente, suponiendo, la del corto plazo, alrededor del 61,48% de dicha financiación en 2008 y disminuyendo al 56,68% en 2009.

El análisis detallado de todas las empresas evidencia que alrededor del 34,14% en el año 2008 y del 29,26% de las mismas en 2009 presentan un patrimonio neto que supera el 50% del total de la estructura financiera, llegando alguna al 91%, mientras que presentan un pasivo corriente superior al 50% del total de la estructura financiera el 17,07% de las empresas de la muestra en 2009 y el 24,39% en 2008. Conviene asimismo señalar que 3 empresas presentan un patrimonio neto negativo tanto en 2008 como en 2009, que sin duda, es una grave situación insostenible a medio plazo.

En cuanto a la configuración del patrimonio neto, como ya se ha señalado, cabe destacar la disminución que éste sufre, porcentualmente casi un 4,5%, asumido por el pasivo no corriente, ya que el corriente también disminuye en similar proporción. Dentro del mismo, se observa que el decremento señalado se deriva de los fondos propios, ya que la partida ajustes por cambios de valor no es significativa y la de subvenciones, donaciones y legados recibidos se incrementa.

Destaca la importancia de la partida de subvenciones, donaciones y legados recibidos, siendo el valor medio del año 2008 de 9.888.572,52 euros y llegando a alcanzar en el 2009 un montante de 13.729.655,82 euros, aunque hay que señalar que más del 90% de las empresas se encuentran por debajo del promedio en ambos ejercicios.

Conceptos	2008	2009
Importancia relativa en relación con el Patrimonio Neto y Pasivo		
Patrimonio neto	33,70%	29,56%
Fondos propios	24,93%	20,19%
Capital	16,00%	12,10%
Reservas y rds. de ejercicios anteriores	4,80%	4,57%
Acciones y participaciones en patrimonio propias	-0,01%	-0,01%
Resultado del ejercicio	-4,77%	-5,33%
Dividendo a cuenta	-0,24%	-0,16%
Ajustes por cambio de valor	0,37%	0,00%
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	8,40%	9,37%
Pasivo no corriente	26,59%	35,73%
Pasivo corriente	39,70%	34,71%

Tabla 4.12: Análisis de los componentes de la estructura financiera.

Fuente: Elaboración propia.

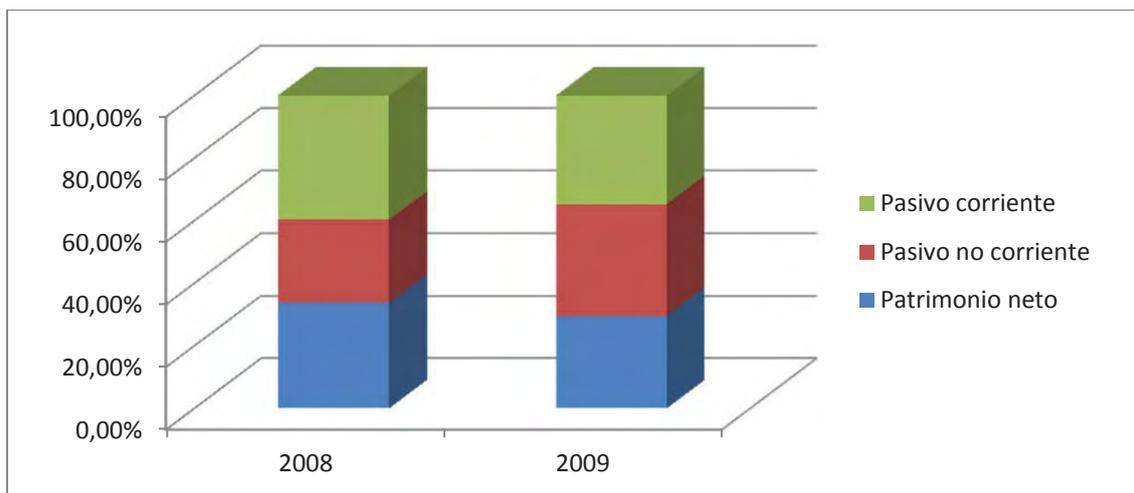


Figura 4.13: Configuración básica de la estructura financiera.
Fuente: Elaboración propia.

Si se observan los componentes de los fondos propios, se aprecia que la disminución porcentual del peso del mismo en la estructura financiera se deriva fundamentalmente del decremento de capital. Es de destacar que la reducción se produce en pocas empresas, aunque bastante significativas, estando motivada por la absorción en 2009 de los resultados negativos acumulados de ejercicios anteriores. Por otro lado, la bajada en las reservas y el aumento de los resultados negativos también influyen en la mencionada disminución.

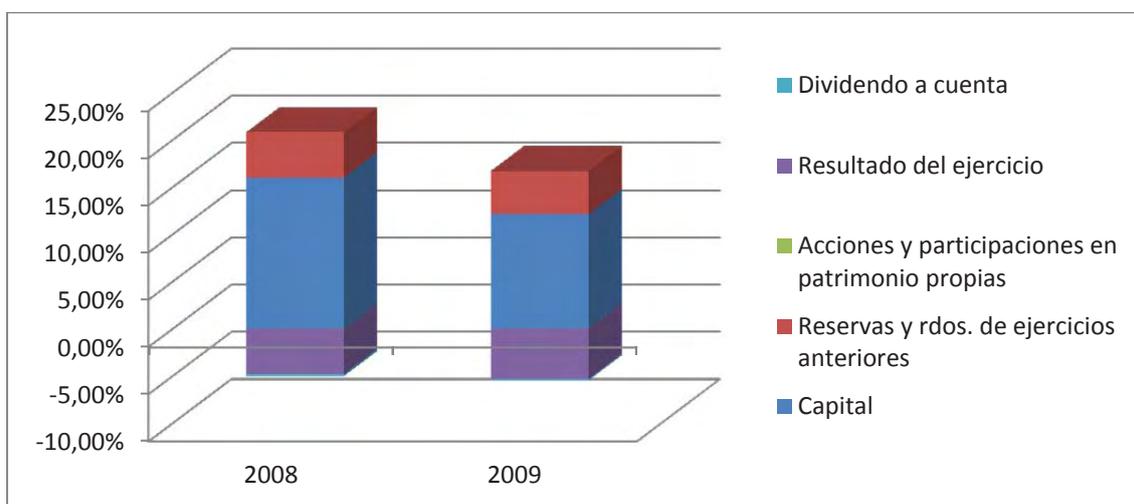


Figura 4.14: Configuración básica de los fondos propios.
Fuente: Elaboración propia.

A este respecto, el análisis detallado de las empresas en cuanto a la importancia relativa del capital respecto al patrimonio neto y pasivo, evidencia que más del 48% de las mismas, tanto en el año 2008 como en el 2009, se encuentran muy por debajo de la mediana (cifras inferiores al 9,81% y 6,89%)

Sentido contrario se refleja al observar la variable reservas y resultados de ejercicios anteriores, ya que más del 50% de las empresas se encuentran muy alejadas del

promedio con cifras superiores al 24% en ambos períodos (superando el tercer cuartil de la muestra).

Como contraste a tal afirmación, indicar que al observar el resultado del ejercicio respecto del patrimonio neto y pasivo, aproximadamente un 70% de las empresas, tanto para 2008 como para 2009, presenta un resultado positivo cuando el promedio arroja una cifra negativa.

El análisis patrimonial del colectivo de empresas de la muestra evidencia, pues, una gran heterogeneidad, un ligero crecimiento de la dimensión media con un grado promedio de equilibrio entre el activo no corriente y el corriente razonable, así como una aparente preferencia por la financiación ajena ante la propia.

4.4.3. Análisis del equilibrio económico-financiero

Analizada la información contenida en la cuenta de Pérdidas y Ganancias, así como la estructura patrimonial de las empresas, habiéndose puesto de manifiesto la heterogeneidad motivada no solo por las diferencias en cuanto a la gestión empresarial realizada sino también en muchas ocasiones derivadas de las condiciones y del contexto en el que se lleva a cabo la prestación del servicio, procede emprender el análisis del equilibrio a través de diferentes valores de indicadores.

Es preciso señalar que este estudio no se realiza sobre la muestra conformada por las 42 empresas, sino que, como se irá comentando, se eliminarán, en su caso, una serie de empresas por presentar unos valores que se entienden extremos, tal y como se indicó en el apartado 2 del presente informe.

Para el diagnóstico del equilibrio económico-financiero del colectivo de empresas procede analizar tanto la rentabilidad como su solvencia empresarial. El análisis de la rentabilidad evidenciará cómo dichas empresas han gestionado sus recursos económicos y financieros en cada uno de los años del período de estudio, así como la evolución de 2008 a 2009. Por su parte, el análisis de la solvencia orientará sobre la capacidad del colectivo para hacer frente a sus deudas, tanto con su patrimonio como con los recursos que generan.

Ratios de rentabilidad

Para el análisis de la rentabilidad se procede a:

- Descomponer la rentabilidad financiera en una serie de factores explicativos de la misma.
- Mostrar la influencia de la rentabilidad derivada del desarrollo de la actividad principal -el transporte urbano de pasajeros-, es decir, de la rentabilidad económica de la explotación, en la rentabilidad económica del colectivo.
- Analizar los factores determinantes de la rentabilidad económica de la explotación.

A tal efecto, se han eliminado de la muestra 9 empresas, por tener patrimonios netos negativos, presentar en algunos casos valores considerados como extremos o no disponer de los datos de balance.

Consecuentemente, la muestra queda configurada por un total de 33 empresas, de cuya información se derivan los indicadores que se muestran en las Tablas 4.13 y 4.14. Se advierte que, una vez eliminadas las referidas empresas, el colectivo es, por término medio, rentable, logrando remunerar los capitales propios en ambos años, si bien la situación ha empeorado de 2008 a 2009, lo que se constata para 19 empresas (58% de la muestra).

Por término medio, en 2008, la rentabilidad financiera alcanza un valor del 17,21%, al generar sus inversiones una rentabilidad económica del 7,11%, así como por la incidencia de la política de endeudamiento. No obstante, es preciso indicar que, en el referido año, 4 empresas obtienen rentabilidades financieras negativas, así como que un 48,5% de la muestra obtiene rentabilidades superiores a la media.

Pero, en 2008, las tasas de rentabilidad financiera no solo se sustentan en la rentabilidad económica obtenida sino también en el hecho de que esta es mayor al coste financiero de la deuda, de forma que el apalancamiento financiero positivo hace que el endeudamiento de estas empresas no repercuta negativamente en el cómputo de la rentabilidad de los capitales propios, cuestión que se evidencia en casi el 73% de la muestra.

En 2009, la situación, en cuanto a la rentabilidad, no mejora, disminuyendo la rentabilidad financiera media al 12,41%, aunque es preciso señalar que en torno al 36% obtiene rentabilidades superiores a la referida cifra media y para un 39% de las empresas la evolución es favorable de 2008 a 2009.

Tal disminución de la rentabilidad financiera se produce a pesar del decremento que experimenta el promedio del coste financiero de la deuda, cuestión que se evidencia en alrededor del 70% de las empresas, y de que el apalancamiento financiero continúa siendo positivo. El origen se encuentra en la variación negativa que ha sufrido la rentabilidad económica de los activos.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Rentabilidad financiera	17,21%	12,41%	-27,89%
Rentabilidad económica de la empresa	7,11%	5,21%	-26,69%
Coste de la deuda total	3,23%	2,16%	-33,16%
Coeficiente de endeudamiento	2,61	2,36	-9,39%

Tabla 4.13: Rentabilidad financiera.

Fuente: Elaboración propia.

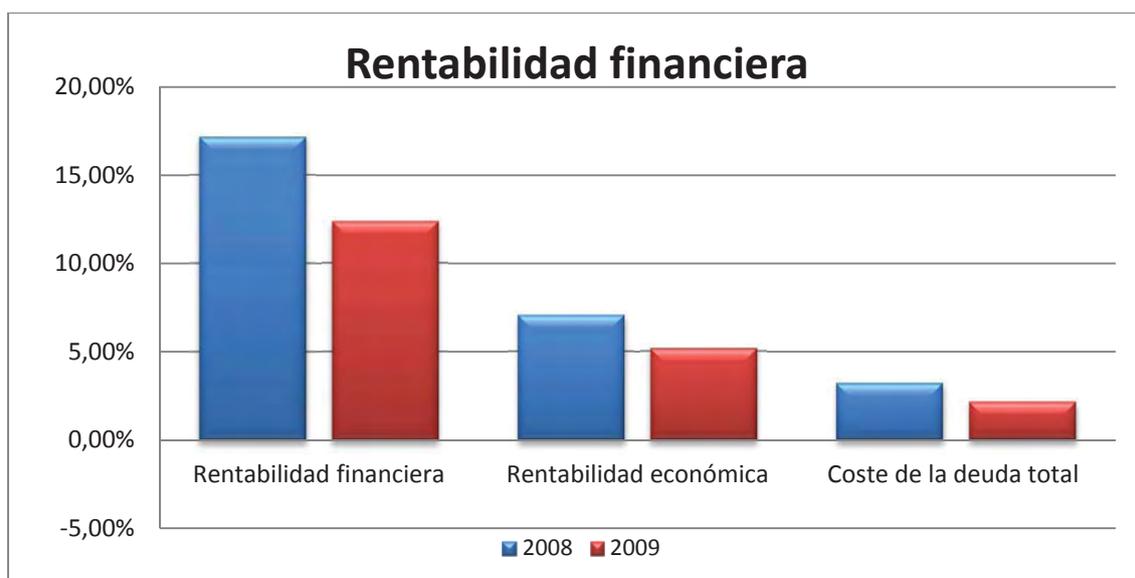


Figura 4.15: Rentabilidad financiera.

Fuente: Elaboración propia.

La rentabilidad económica disminuye, pero se sigue moviendo en valores positivos, toda vez que tan solo dos empresas en 2008, y tres en 2009, presentan rentabilidades negativas. Una explicación de tal evolución cabe buscarla en el decremento de los valores de la rentabilidad económica de los activos afectos a la explotación, que tiene lugar en un 58% del colectivo. Esta rentabilidad económica que pone de manifiesto la capacidad para generar beneficios con los activos propios de la actividad, al margen de la política financiera adoptada, pasa en sus valores medios del 11,98% en 2008 al 10,01% en 2009.

No obstante, respecto a la rentabilidad económica generada, cabe resaltar que alrededor de un 42% del colectivo obtiene en 2008 rentabilidades con sus activos de la explotación superiores al valor medio del 11,98%, mientras que en 2009 el porcentaje de empresas que aporta rentabilidades superiores a la media se reduce al 39%.

Por otra parte, la rentabilidad comercial, o margen neto, también corrobora la tendencia decreciente en el colectivo, pasando del 10,68% al 9,54%, siendo básicamente el origen de tal disminución el experimentado por la rentabilidad económica de la explotación, al mantenerse prácticamente inalterable de un año a otro la rotación de los activos tanto corrientes como no corrientes.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Rentabilidad económica de la explotación	11,98%	10,01%	-16,44%
Margen neto	10,68%	9,54%	-10,63%
Rotación del activo total afecto a la explotación	1,12	1,05	-6,48%
Rotación del activo corriente afecto a la explotación	2,16	2,36	8,84%
Rotación del activo no corriente afecto a la explotación	3,44	3,42	-0,64%

Tabla 4.14: Rentabilidad económica de la explotación.

Fuente: Elaboración propia.

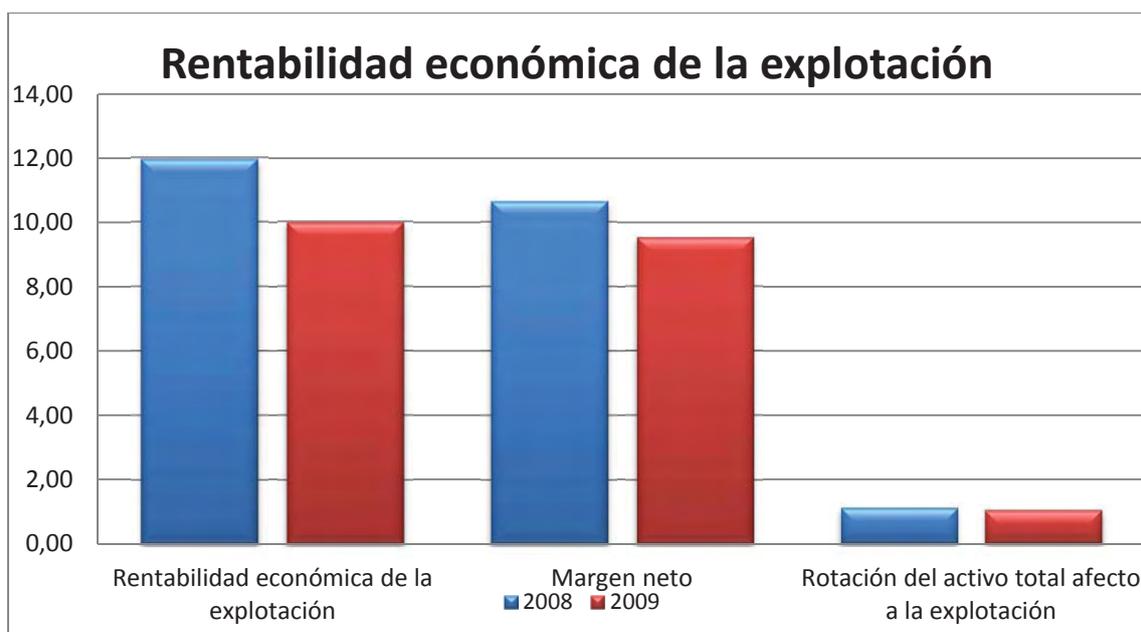


Figura 4.16: Rentabilidad económica de la explotación.
Fuente: Elaboración propia.

En definitiva, del estudio de la rentabilidad se desprende que, por término medio, puede decirse que el colectivo de empresas es rentable a la hora de gestionar sus recursos económicos y financieros, si bien se observa un ligero descenso en los valores indicadores, como se pone de manifiesto en la Figura 4.17.

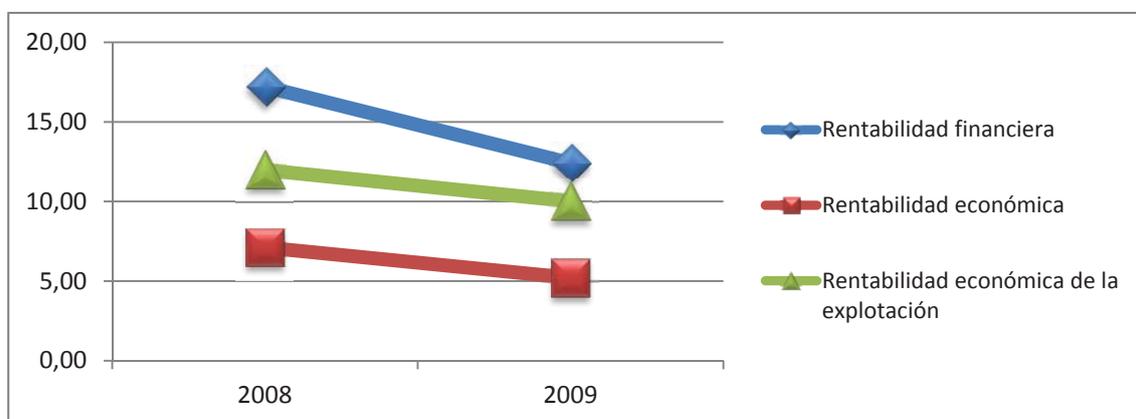


Figura 4.17: Evolución de la rentabilidad.
Fuente: Elaboración propia.

Al igual que en el apartado dedicado al análisis de los componentes del resultado empresarial, al objeto de aportar información añadida a las empresas del sector se ha considerado de interés realizar una segmentación de las empresas atendiendo a su dimensión del activo y número de empleados. Tal como se indicó, la información que se muestra se concibe para un análisis estático, por cuanto no se sitúan necesariamente las mismas empresas en cada uno de los años en los tramos diferenciados. Se ha segmentado la muestra, siguiendo los mismos criterios que en el

epígrafe señalado, en tres grandes grupos, en la forma que muestra la Tabla 4.15, donde se recuerda que:

Grupo 1: Empresas cuya dimensión del activo es inferior a dos millones ochocientos cincuenta mil euros y disponen de menos de 50 trabajadores.

Grupo 2: Empresas cuya dimensión del activo supera los veintidós millones de euros con una plantilla de más de 250 trabajadores.

Grupo 3: Otras empresas que no se puedan integrar en ninguno de los anteriores grupos.

Las conclusiones que se desprenden del análisis de la Tabla 4.15 son estas:

- Todos los grupos obtienen rentabilidades para sus capitales propios positivos, si bien destaca cómo las empresas de mayor tamaño obtienen rentabilidades muy por debajo de la media, así como el valor negativo que adopta la *ratio* en 2008 para las empresas del grupo 1.
- La rentabilidad económica en cada segmento es positiva.
- El coste financiero de la deuda y la rentabilidad económica generada muestran apalancamientos positivos en los tres grupos, si bien destaca la menor diferencia existente para las empresas del grupo 2, es decir, las de mayor dimensión.
- La rentabilidad económica de la explotación media obtenida por el colectivo que integra el grupo 2 ostenta valores que no llegan al 5%.

Descripción	Rentabilidad financiera		Rentabilidad económica		Coste de la deuda total		Rentabilidad económica de la explotación	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
<i>Grupo 1</i>	-0,17%	18,62%	5,31%	5,56%	3,29%	2,54%	8,75%	7,13%
<i>Grupo 2</i>	8,23%	3,40%	3,88%	2,52%	2,72%	1,87%	4,76%	4,77%
<i>Grupo 3</i>	25,52%	13,38%	9,48%	6,41%	3,53%	2,28%	14,30%	10,01%

Tabla 4.15: Segmentación de empresas atendiendo a la dimensión de su activo y número de empleados.

Fuente: Elaboración propia.

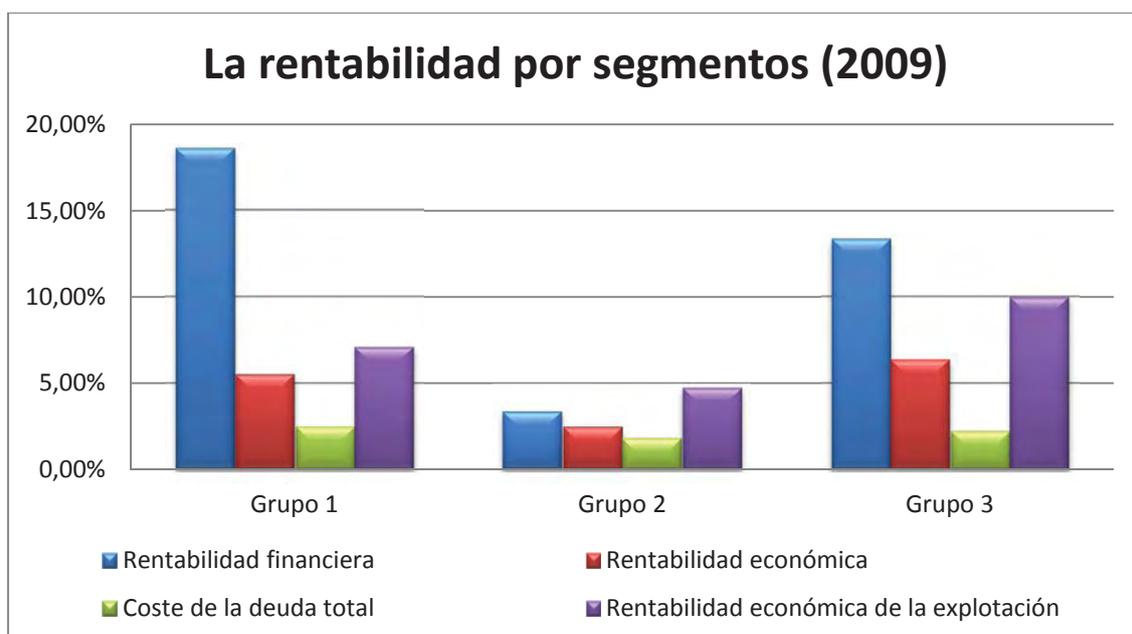


Figura 4.18: La rentabilidad por segmentos (2009).

Fuente: Elaboración propia.

Ratios de solvencia

En primera instancia se abordan en la Tabla 4.15 *ratios* relacionados básicamente con el fondo de maniobra del colectivo y períodos medios, a cuyos efectos se han eliminado 4 empresas, bien por presentar patrimonios netos negativos o por no disponer de información del balance. Además, se ha considerado incluir la mediana en lugar del promedio debido a la gran dispersión existente en alguno de los valores de las *ratios* relacionadas con el fondo de maniobra y los períodos medios.

Los indicadores del fondo de maniobra del colectivo arrojan valores positivos en los dos años de estudio al menos para el 50% del colectivo, si bien disminuye el valor de esta *ratio* en 2009. Concretamente, cuentan con un fondo de maniobra positivo un 58% de las empresas en 2008 y un 55% en 2009. Tales empresas coexisten con otras que, además del activo corriente, poseen parte del activo no corriente financiado con recursos a corto plazo, lo que, en principio, parece reflejar una imagen de inestabilidad financiera, originada por un abuso de fuentes de financiación a corto plazo o un exceso de activos inmovilizados. No obstante, no en todos los casos el tener un fondo de maniobra negativo es indicador claro de una mala situación para la empresa, siendo necesario matizarlo teniendo en cuenta, entre otros aspectos, las características propias del sector, la composición de las distintas masas patrimoniales, el nivel de liquidez del activo corriente y la exigencia del pasivo corriente.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Fondo de maniobra	221.093,73	120.091,27	-45,68%
Relación Fondo de maniobra y activo total	1,61%	1,74%	8,07%
Rotación del Fondo de maniobra	1,25	1,15	-8,00%
Período medio de cobro	21,75	18,52	-14,85%
Período medio de pago	63,93	76,14	19,10%

Tabla 4.16: Fondo de maniobra y períodos medios.

Fuente: Elaboración propia.

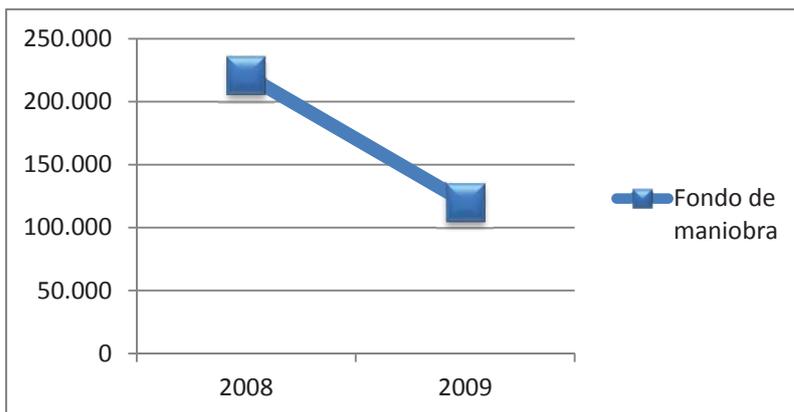


Figura 4.19: Evolución Fondo de maniobra.
Fuente: Elaboración propia.

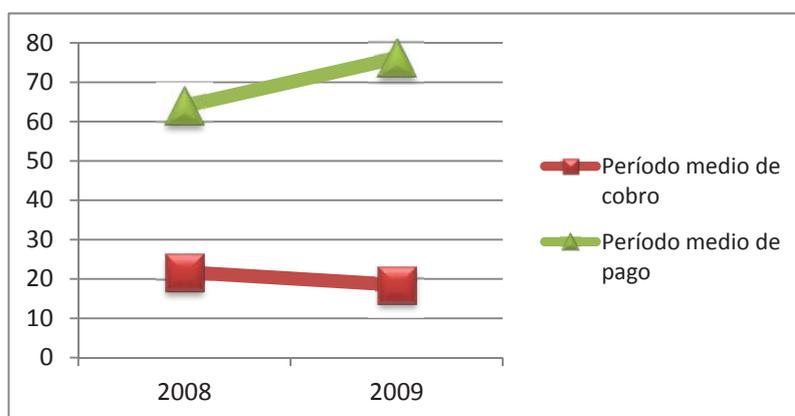


Figura 4.20: Evolución períodos medios.
Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, el fondo de maniobra representa, para la mitad de las empresas, menos del 1,61% del activo total en 2008 y el 1,74% en 2009, mostrando un índice bajo con relación a la dimensión del activo del colectivo, representando el valor máximo obtenido un 48,94% en 2009.

Otra relación de interés para profundizar en el análisis de la solvencia es la existente entre la cifra de negocios y el fondo de maniobra, en tanto en cuanto para la configuración de éste intervienen los derechos de cobro y la tesorería. Lo anterior es cierto porque variaciones en la cifra de negocios inciden en el activo corriente de la empresa y, por ende, en su fondo de maniobra; además -claro está-, de cómo se financie la actividad para poder generar tal cifra de negocios. A este respecto, se observan índices con una ligera disminución de un año a otro, que se constata para el 61% del colectivo analizado.

Pero el análisis del fondo de maniobra debe complementarse con los períodos medios de cobro y pago. Con relación al período medio de cobro, cabe advertir que los datos que figuran en la Tabla 4.15 vienen referidos a 35 empresas, toda vez que no se ha podido calcular dicho período para las restantes, bien por presentar cuentas anuales abreviadas o por no presentar saldos de clientes. Se aprecia que, al menos, la mitad de

las empresas cuentan con un período medio de cobro superior a 22 días en 2008 y a 18 días en 2009, constatándose un ligero descenso del mismo.

Por otra parte, se dispone de información del período medio de pago para 36 empresas en 2008 y 35 en 2009, observándose que, al menos para el 50% del colectivo, cuenta con un período de aplazamiento en sus pagos inferior a 64 días en 2008 y 76 días en 2009.

Si se compara la información de las empresas que disponen de períodos medios de cobro y pago en los dos años de estudio, la muestra quedaría reducida a 32 empresas, resultando, para el período medio de cobro, un valor de la mediana de 24,75 días en 2008 y 25,49 días en 2009. Siendo dicho valor para el período medio de pago de 66,77 días y 84,28 días para 2008 y 2009, respectivamente.

Al objeto de completar la imagen del comportamiento económico-financiero del colectivo se hace preciso continuar con el análisis de más *ratios* financieras, ahondando en el estudio de la liquidez y de la solvencia empresarial.

Analizando el grado de solvencia a largo plazo se presta atención a las *ratios* contenidas en la Tabla 4.17, determinadas sobre valores promedios de un colectivo de 37 empresas, al eliminarse 5 por tener un patrimonio neto negativo, no disponer de datos de balance o presentar un valor extremo. Comenzando por el análisis del nivel de autonomía financiera se observa cómo este indicador presenta valores inferiores al 100%, rondando el 99% en 2008 y disminuyendo al 91% en 2009. El descenso de esta *ratio* se constata para un 43% de las empresas del colectivo. Además, señalar que el 35,13% del colectivo alcanzan una *ratio* de autonomía financiera superior al 100%.

El indicador del endeudamiento del colectivo refleja un valor medio en torno al 60%, superando dicho valor un 57% de las empresas en 2008 y un 59% en 2009, encontrando empresas con un endeudamiento del 98,33% de su estructura financiera, lo que pone de manifiesto las necesidades financieras del colectivo. Se aprecia una variación positiva del valor medio de esta *ratio*, que se constata para un 43% de la muestra analizada.

De la composición del endeudamiento cabe reseñar que el correspondiente a largo plazo representa un 40,38% en 2008, incrementando en 2009 hasta el 41,61%. Existen empresas con valores altos en esta *ratio*, llegando su valor máximo a poner de manifiesto que los recursos a largo representan casi el 91% del endeudamiento medio de 2009.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Autonomía financiera	99,90%	91,05%	-8,80%
Endeudamiento	61,45%	62,61%	1,89%
Tasa de cobertura del activo no corriente por recursos permanentes o equilibrio económico financiero	126,12%	139,38%	10,51%
Composición del endeudamiento	40,38%	41,61%	3,05%

Tabla 4.17: *Ratios* de solvencia a largo plazo.
Fuente: Elaboración propia.

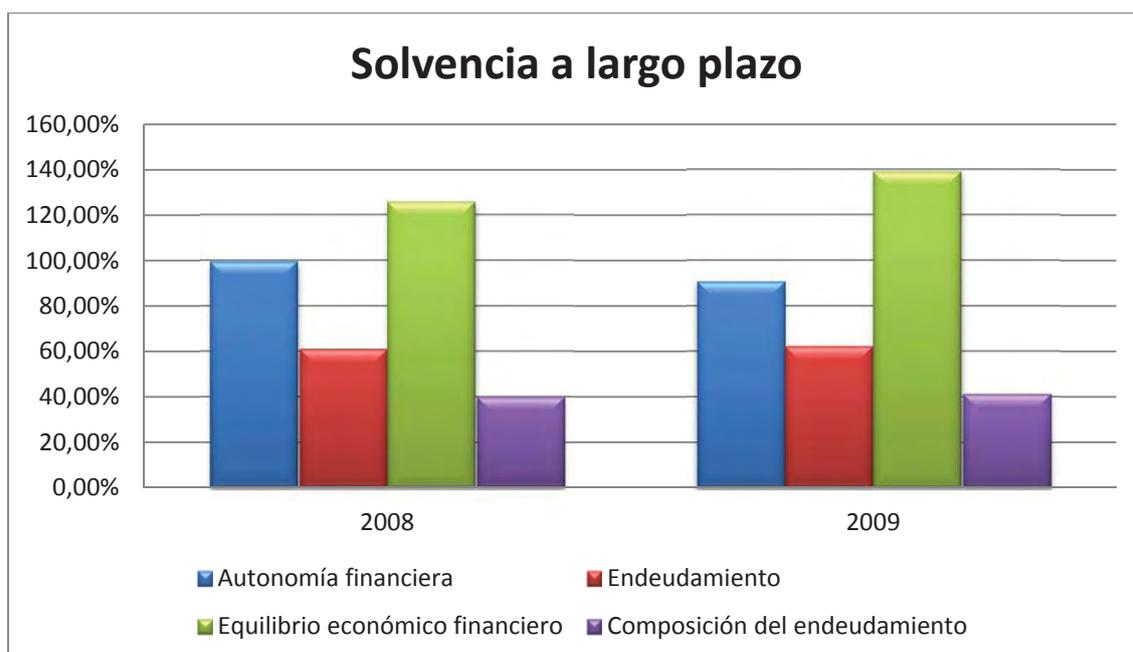


Figura 4.21: Solvencia a largo plazo.
Fuente: Elaboración propia.

Para el análisis de la solvencia a corto plazo se han considerado dos *ratios*, la *ratio* de solvencia a corto plazo y la de liquidez, lo que permitirá mostrar la capacidad de las empresas de la muestra para atender a sus compromisos a corto plazo con su circulante. Para realizar este análisis se ha eliminado la información de un total de cuatro empresas, por tener patrimonio neto negativo o no disponer de información de las magnitudes implicadas en el cálculo de las referidas *ratios* de solvencia, quedando conformada la muestra por 38 empresas. La información sobre los valores adoptados por estas *ratios* se muestran en la Tabla 4.18, referida a los promedios de la muestra, poniendo de relieve cómo, por término medio, el colectivo analizado posee un activo corriente que supone un 139,15% del pasivo corriente en 2008, disminuyendo hasta un 132,40% en 2009.

En un análisis por empresa se constata la existencia de 16 empresas en 2008 y de 15 en 2009 que cuentan con un activo corriente superior a los referidos valores medios. La disminución del valor de esta *ratio* en siete puntos porcentuales se corrobora para aproximadamente un 61% de la muestra.

Por otra parte, la *ratio* de liquidez evidencia valores superiores al 100%, con lo cual se constata que, por término medio, se dispone de suficiente tesorería y derechos de cobro a corto plazo para hacer frente a la deuda a corto plazo, si bien se observa una evolución claramente desfavorable de 2008 a 2009. No obstante, el porcentaje de empresas que superan los valores medios es del 39% en 2008 y del 37% en 2009. Esta disminución del nivel de liquidez se verifica en el 63% de la muestra analizada.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Solvencia a corto	139,15%	132,40%	-4,85%
Liquidez	132,45%	126,24%	-4,69%

Tabla 4.18: Ratios de solvencia a corto plazo.
Fuente: Elaboración propia.

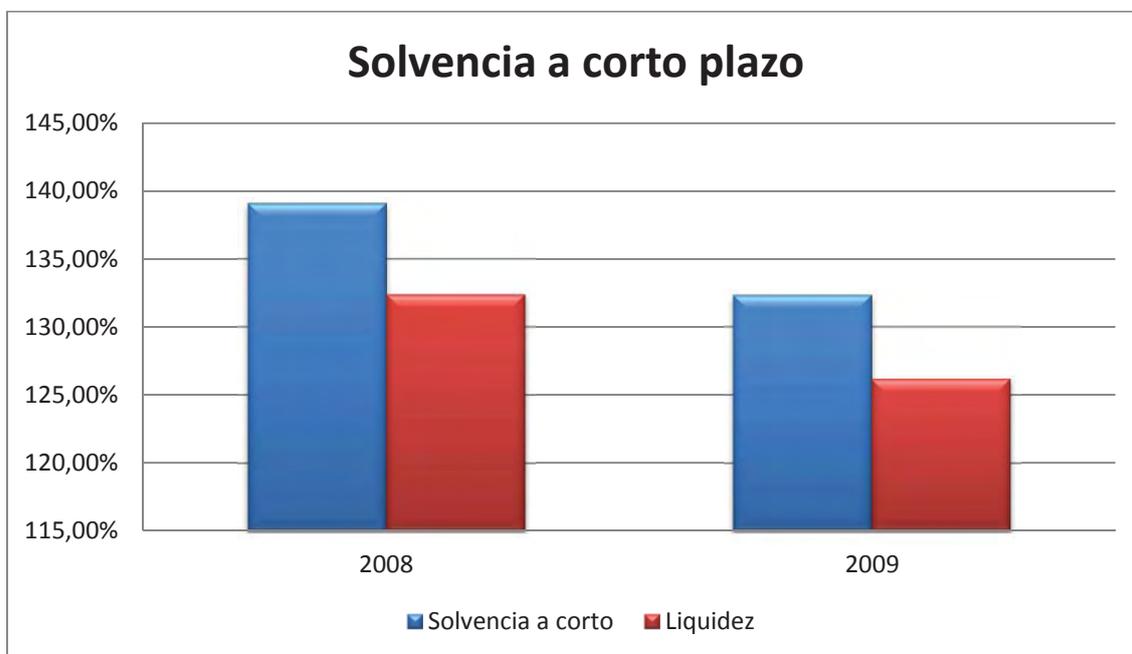


Figura 4.22: Solvencia a corto plazo.
Fuente: Elaboración propia.

Una vez realizado el análisis de la solvencia desde una óptica patrimonialista, éste se complementa con el estudio de las *ratios* de cobertura que se presentan en la Tabla 4.19, determinadas sobre el promedio del colectivo. No obstante, se ha desechado la información de bastantes empresas, un total de 13, además de por los motivos comentados ya para el análisis de la solvencia, por aportar datos considerados excesivamente extremos, que distorsionarían la información en términos medios.

A este respecto, la *ratio* de cobertura de los gastos de explotación pone de manifiesto cómo la cifra de negocios generada no permite cubrir ni tan siquiera los gastos económicos derivados del desarrollo de la actividad. Concretamente, cada unidad monetaria generada permite cubrir solo el 70,78% de los gastos de la explotación en 2008 y un 71,68% en 2009, si bien se observa un aumento de la cobertura en menos de un punto. Un aumento del grado de cobertura se constata para menos del 50% del colectivo, aproximadamente para un 42%. En suma, esta *ratio* indica que, por término medio, las empresas del sector no pueden cubrir con los ingresos obtenidos los gastos de explotación, lo que contribuye a la obtención de pérdidas fruto exclusivamente de la explotación.

Por su parte, el indicador del grado de cobertura de las cargas financieras es negativo en el bienio de estudio, toda vez que, como se ha comentado, el colectivo arroja pérdidas en el resultado financiero. Sin embargo, con las empresas consideradas para el análisis de esta *ratio*, se evidencia una situación peor en 2009 que en 2008, lo que se

constata para aproximadamente el 60% del colectivo. Destaca también que solo 8 empresas en 2008 y 9 en 2009 superan los valores medios de la *ratio* en cada año.

Profundizando en el análisis de la capacidad financiera de la empresa, se advierte que el grado de cobertura de la devolución de la deuda ostenta valores muy bajos y con una evolución no favorable, como lo demuestra que los recursos generados suponen en 2008 el 20,57% de los recursos financieros a corto y largo plazo, reduciéndose el porcentaje al 17,73% en 2009. No obstante, se aprecia que un 45% en 2008 y un 48% en 2009, obtienen valores superiores a la media. El descenso del valor de esta *ratio* se corrobora al comprobar que aproximadamente en la mitad de las empresas el valor que toma esta *ratio* disminuye de un año al otro.

Asimismo, la *ratio* que pone de manifiesto en qué medida con los recursos generados antes de gastos financieros se puede hacer frente no solo a tales gastos sino también a los compromisos financieros a corto plazo señala una situación muy poco favorable a este respecto, explicando que, en 2008, tales recursos suponen solo poco más de la mitad de la deuda que vence a corto plazo y los gastos financieros devengados, descendiendo el porcentaje al 38,95% en 2009. Del análisis individualizado de las empresas se desprende que solo en 8 empresas la situación evoluciona favorablemente de 2008 a 2009.

Del análisis de la solvencia del colectivo analizado se puede concluir que las empresas son, por término medio, solventes, tanto a largo como a corto plazo, si bien se aprecia un comportamiento dispar.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Cobertura de los gastos de explotación	70,78%	71,68%	1,27%
Cobertura de las cargas financieras	-48,20%	-61,16%	26,89%
Capacidad de devolución de la deuda	20,57%	17,73%	-13,81%
Cobertura del servicio de la deuda	50,22%	38,95%	-22,44%

Tabla 4.19: Ratios de coberturas.

Fuente: Elaboración propia.

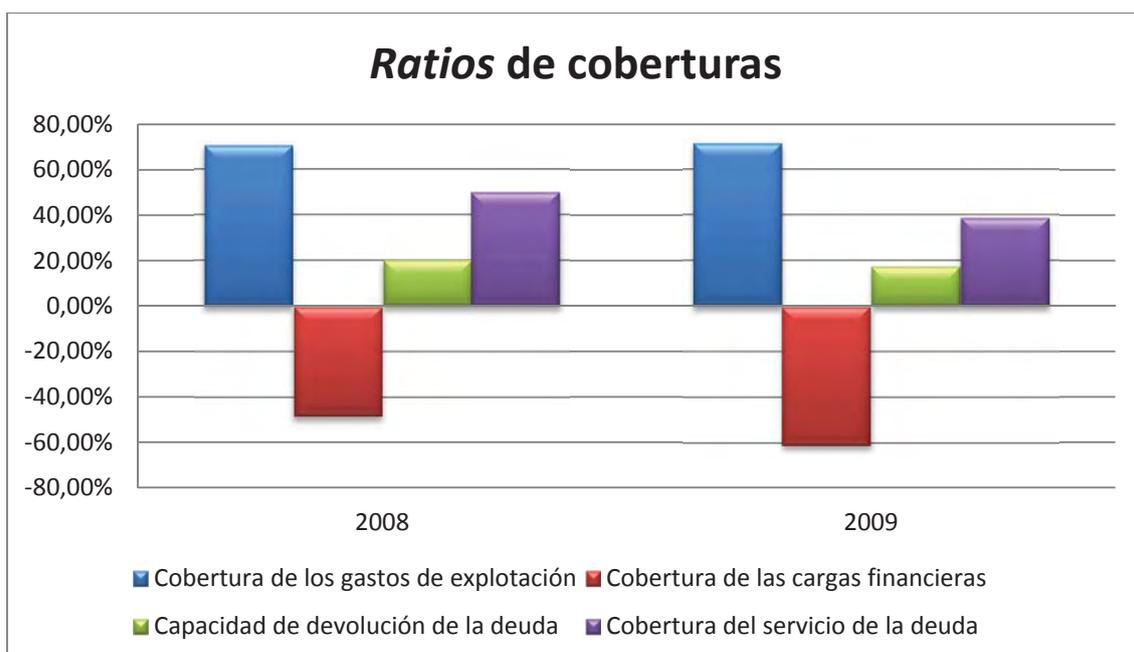


Figura 4.23: Ratios de coberturas.
Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se procede a realizar la segmentación de las empresas consideradas en el análisis de las distintas *ratios* de solvencia, atendiendo, como se ha realizado anteriormente en este epígrafe del informe, a la dimensión de su activo y al número de trabajadores (Tablas 4.20, 4.21 y 4.22). Cabe recordar la advertencia sobre que en el bienio objeto de estudio no se sitúan las mismas empresas en cada uno de los segmentos considerados.

Algunas conclusiones que se desprenden del análisis de la Tabla 4.20 son las siguientes:

- Para la *ratio* de autonomía financiera se observa que se corrobora la disminución en el valor de la misma de 2008 a 2009, aunque, para el grupo 3 su valor es superior al 100% en ambos ejercicios y para el grupo I el decremento en el valor de la misma es muy acusado.
- Respecto al endeudamiento y al equilibrio económico financiero se puede observar que lo señalado para la muestra puede ser aplicado a cada uno de los grupos.
- La *ratio* de composición del endeudamiento muestra cómo, para el grupo 3, su tendencia es decreciente, mientras que, para el conjunto de la muestra, se presenta creciente y de forma acentuada para el grupo I.

Descripción	Autonomía financiera		Endeudamiento		Equilibrio económico-financiero		Composición del endeudamiento	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Grupo 1	87,15%	23,13%	63,21%	81,21%	123,51%	123,59%	39,53%	55,78%
Grupo 2	82,50%	77,75%	61,71%	63,24%	118,63%	124,01%	42,50%	47,95%
Grupo 3	113,53%	100,53%	60,85%	61,53%	131,28%	147,73%	39,32%	37,85%

Tabla 4.20: Segmentación de empresas atendiendo a la dimensión de su activo y número de empleados. Solvencia a largo plazo.
Fuente: Elaboración propia.

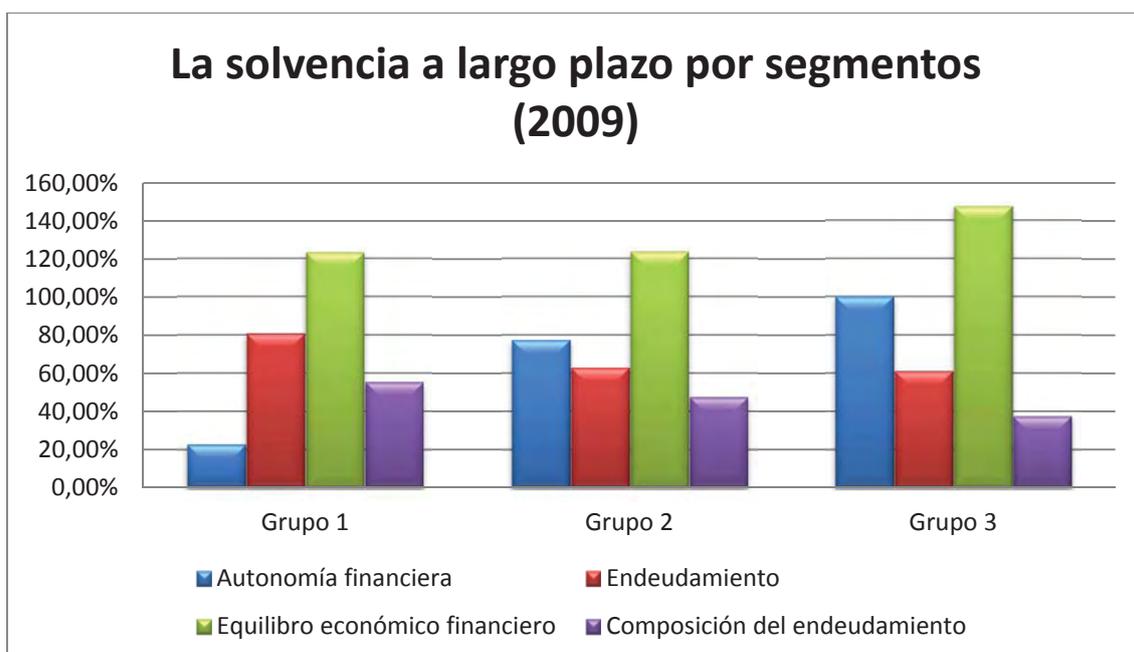


Figura 4.24: La solvencia a largo plazo por segmentos (2009).
Fuente: Elaboración propia.

Del análisis de la Tabla 4.21 cabe señalar que tanto la *ratio* de solvencia a corto plazo como la de liquidez presentan, para los distintos grupos, un comportamiento semejante a la totalidad de la muestra, por lo que los comentarios realizados para la misma son trasladables a cada uno de los conjuntos.

Descripción	Solvencia a corto plazo		Liquidez	
	2008	2009	2008	2009
Grupo 1	140,10%	134,07%	137,46%	130,32%
Grupo 2	130,14%	101,53%	124,15%	91,14%
Grupo 3	144,77%	138,73%	136,59%	132,58%

Tabla 4.21: Segmentación de empresas atendiendo a la dimensión de su activo y número de empleados. Solvencia a corto plazo.
Fuente: Elaboración propia.

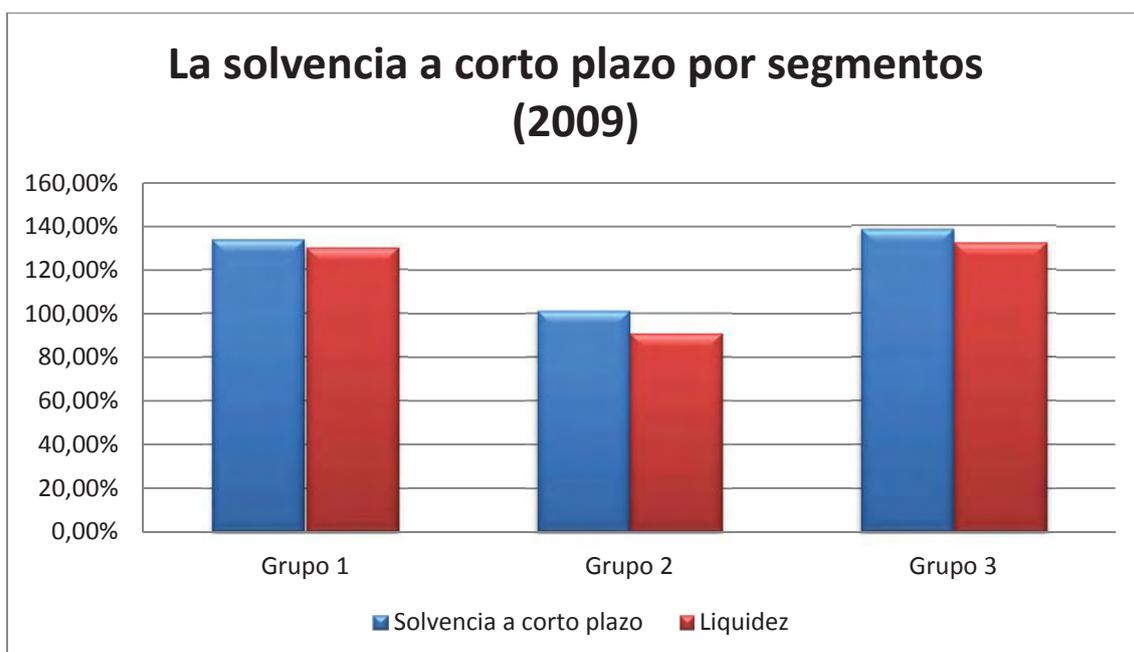


Figura 4.25: La solvencia a corto plazo por segmentos (2009).
Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la Tabla 4.19, algunas conclusiones que se desprenden del análisis de la misma son:

- Para la *ratio* cobertura de los gastos de explotación, aunque se mantiene la tendencia para los grupos 2 y 3, se observa para el grupo 1 una disminución muy acusada, situándose 30 puntos por debajo de la media de la muestra en 2009.
- La cobertura de las cargas financieras muestra para el grupo 2, las de mayor dimensión, una media positiva para 2008 en contraste con la negativa que muestra el conjunto de la muestra. No obstante, aunque este valor se desploma para este conjunto en 2009, sigue alcanzando valores significativamente mayores que los de los otros grupos.
- Respecto a la capacidad de devolución de la deuda se puede observar que lo señalado para la muestra puede ser aplicado a cada uno de los grupos.

Descripción	Cobertura de los gastos de explotación		Cobertura de las cargas financieras		Capacidad de devolución de la deuda	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Grupo 1	81,47%	33,65%	-87,98%	-90,56%	30,02%	13,92%
Grupo 2	62,53%	68,11%	0,70%	-40,73%	14,39%	13,09%
Grupo 3	73,42%	75,77%	-70,19%	-70,89%	22,17%	20,52%

Tabla 4.22: Segmentación de empresas atendiendo a la dimensión de su activo y número de empleados. *Ratios* de coberturas.
Fuente: Elaboración propia.

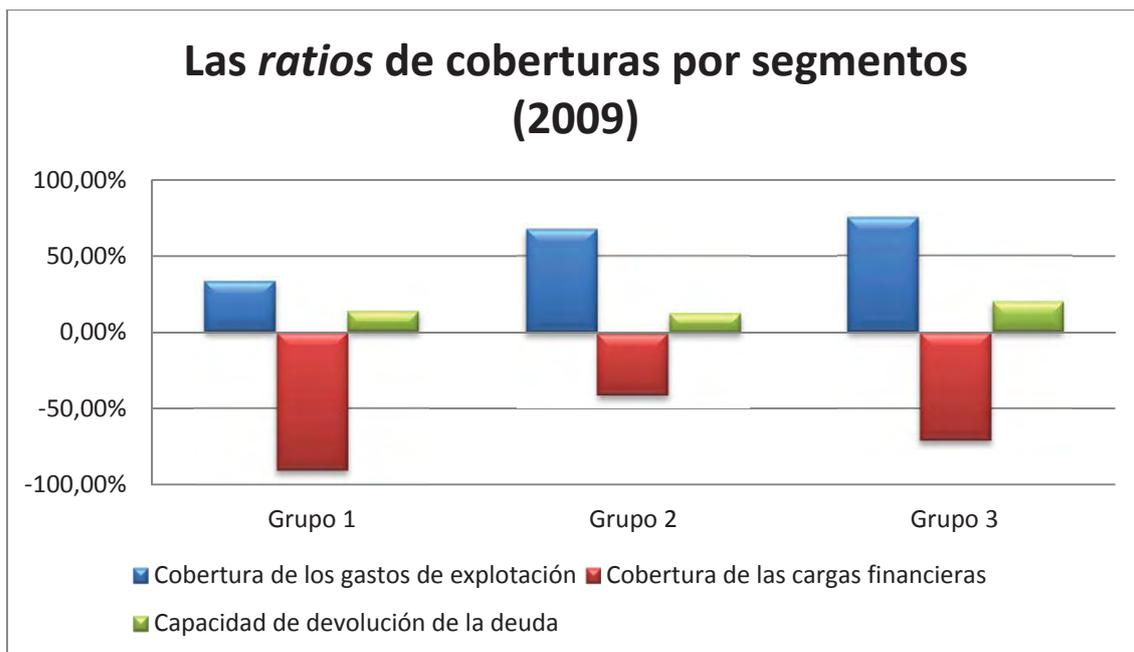


Figura 4.26: Las ratios de coberturas por segmentos (2009).
Fuente: Elaboración propia.

4.5. Análisis de indicadores de operaciones

Analizando otros indicadores de gestión, en los cuales se atiende a los viajeros transportados, empleados, número de conductores, vehículos, kilómetros recorridos, habitantes del municipio o superficie de la ciudad en la que se presta el servicio, se puede obtener una serie de conclusiones que pueden ser interesantes a la hora de poder hacerse una imagen de la situación y comportamiento del sector.

Entre los indicadores que se han denominado de servicio (Tabla 4.23), se recogen el número de kilómetros por autobús y el número de kilómetros por conductor.

Mientras que el número promedio de kilómetros recorridos por autobús incrementa en el bienio 2008-2009 un 3,77%, los kilómetros realizados por conductor disminuyen más de un 2,5%.

En cuanto al número de kilómetros que recorre cada conductor, es significativa la disminución porcentual del año 2008 frente al 2009, concretamente un 2,56%. Esta reducción es notable para una de las empresas, que se sitúa en el -6,69%. *Sensu contrario*, destacan empresas cuyos conductores incrementan los kilómetros medios recorridos en más de un 2,50%.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
N.º promedio kilómetros totales por autobús	46.438,62	48.191,48	3,77%
N.º promedio kilómetros totales por conductor	18.857,64	18.374,25	-2,56%

Tabla 4.23: Indicadores de servicio.
Fuente: Elaboración propia.

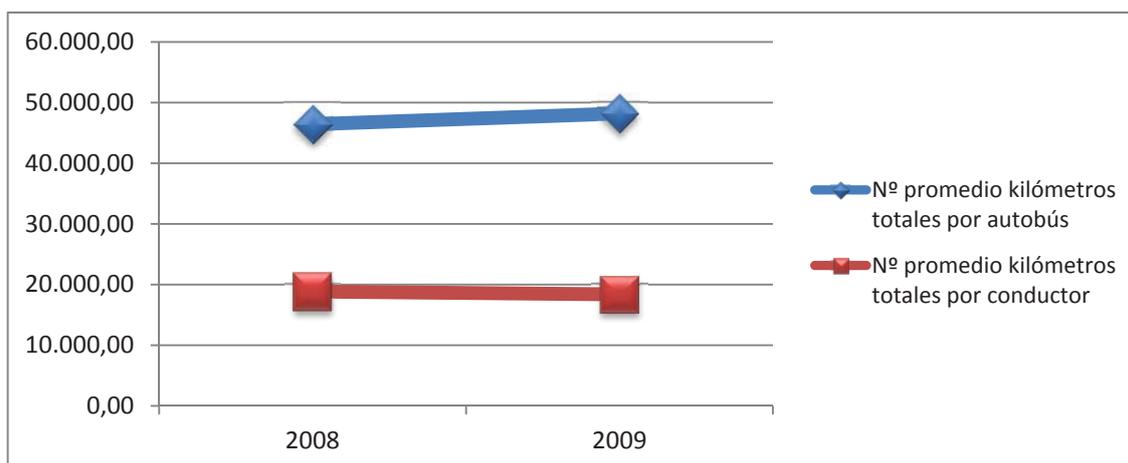


Figura 4.27: Evolución de los indicadores de servicio.

Fuente: Elaboración propia.

En relación con los indicadores relativos al personal y su productividad (Tabla 4.24), también es significativa la disminución del número de conductores por autobús, que se reduce en un 5,94% en el período analizado. Es destacable la importante reducción que sufre esta *ratio* en alguna de las empresas, llegando a casi un 37%.

En cuanto al número de kilómetros por conductor, la cifra se mantiene estable en el período, con una reducción del 2,56% de un año a otro.

Se puede considerar inapreciable la disminución del número medio de empleados por autobús, que pasa de un 3,42 en 2008, a un 3,38 en 2009, que en términos porcentuales significa un -1,17%.

El número de viajeros por empleado también disminuye un 1,99%. Ello puede venir motivado por el descenso del número de viajeros que utiliza el transporte urbano en España, que tal como indica el Instituto Nacional de Estadística, se viene produciendo de forma paulatina desde el año 2007, presentando una tasa de variación interanual en 2009 del -2,6%.

El mismo análisis podría realizarse con el número de viajeros por conductor, cuya cifra desciende entre 2008 y 2009 un 1,13%.

En cuanto al número de empleados por cada mil habitantes, la cifra permanece relativamente constante, verificándose un leve incremento del 1,647% pasando de 1,22 en 2008 a 1,24 en 2009.

Por último, y en lo que a indicadores de personal se refiere, es de subrayar la disminución del 0,29% en el número de conductores dentro del total de la plantilla, los cuales se mantienen en un porcentaje próximo al 80% del total de la misma.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
N.º promedio de conductores por autobús	2,86	2,69	-5,94%
N.º promedio de empleados totales por autobús	3,42	3,38	-1,17%
N.º de viajeros por empleado	52.690,19	51.641,53	-1,99%
N.º de viajeros por conductor	67.005,04	66.245,11	-1,13%
N.º de empleados por cada mil habitantes	1,22	1,24	1,64%
Porcentaje de conductores en la plantilla	81,42%	81,18%	-0,29%

Tabla 4.24: Indicadores de personal.

Fuente: Elaboración propia.

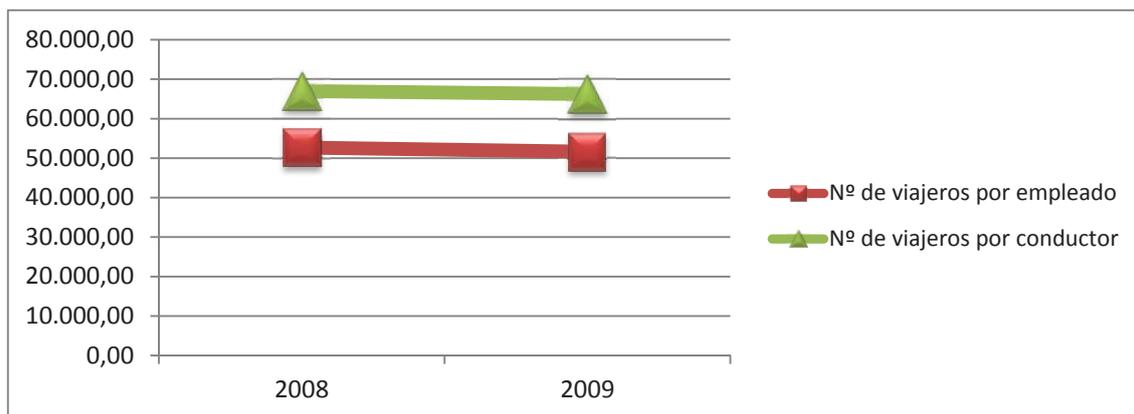


Figura 4.28: Evolución de los indicadores de personal (I).

Fuente: Elaboración propia.

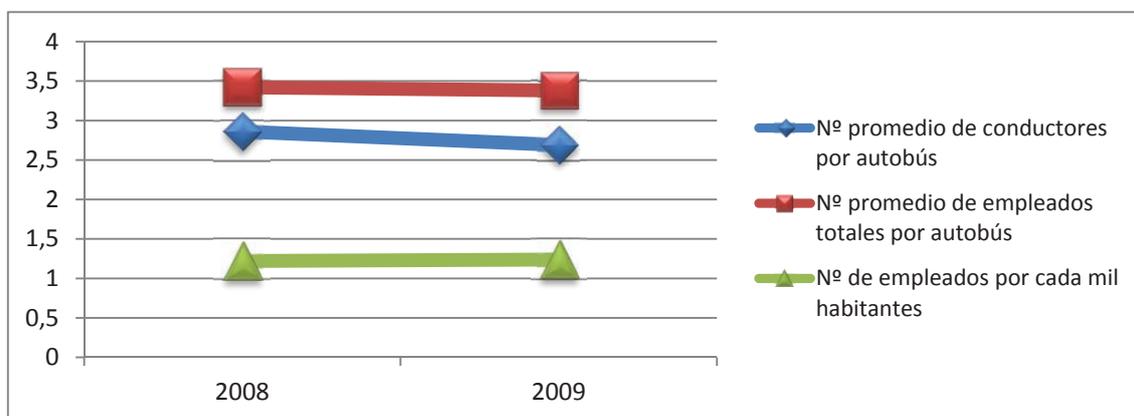


Figura 4.29: Evolución de los indicadores de personal (II).

Fuente: Elaboración propia.

En la Tabla 4.25 se analizan una serie de indicadores relacionados con las principales partidas de gastos de estas empresas. Básicamente los relacionados con aprovisionamientos, gastos de personal, otros gastos de explotación y amortizaciones.

Tanto los aprovisionamientos por viajero como por kilómetro disminuyen en el 2009 con respecto a 2008, en concreto un 5,26% y un 16,42%, respectivamente. Este comportamiento es prácticamente generalizado en todas las empresas que componen

la muestra. Únicamente un 7% de las empresas estudiadas incrementa en 2009 con respecto a 2008. Así pues, se aprecia un comportamiento ahorrador en aquellas partidas con más posibilidades de incidir en ellas, aunque insuficiente para compensar la disminución de ingresos.

Un comportamiento distinto presentan los gastos de personal, que, si se analizan, tanto en relación con los viajeros transportados como con los kilómetros recorridos, sufren un incremento entre 2008 y 2009. Así, los gastos de personal por viajero pasan de 0,77 euros en 2008 a 0,83 euros en 2009, lo cual implica un 7,79% de incremento, cifra que en las actuales condiciones económicas podemos considerar excesiva. En este sentido, sobresalen algunas empresas con un incremento cercano al 15%. En el caso de Gastos de personal por kilómetro recorrido, las conclusiones son similares, con importes próximos a los 3 euros por kilómetro y un incremento bianual del 1,98%.

Las *ratios* de Otros gastos de explotación o Amortizaciones en relación con los viajeros transportados y kilómetros recorridos, se mantienen bastante estables, con una diferencia inapreciable de 1 céntimo de un año a otro.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Aprovisionamientos / viajero	0,19	0,18	-5,26%
Aprovisionamientos / kilómetro	0,67	0,56	-16,42%
Gastos personal / viajero	0,77	0,83	7,79%
Gastos personal / kilómetro	3,03	3,09	1,98%
Otros gastos explotación / viajero	0,17	0,18	5,88%
Otros gastos explotación / kilómetro	0,55	0,53	-3,64%
Amortizaciones / viajero	0,11	0,11	0,00%
Amortizaciones / kilómetro	0,42	0,41	-2,38%

Tabla 4.25: Indicadores de gastos.

Fuente: Elaboración propia.

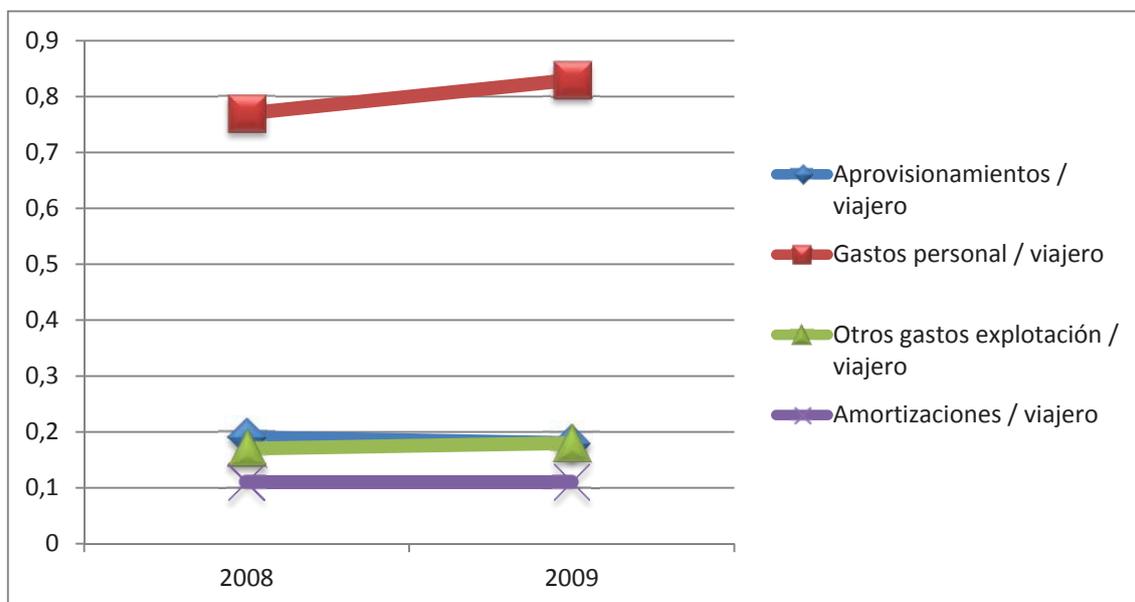


Figura 4.30: Evolución de los indicadores de gasto (viajero).

Fuente: Elaboración propia.

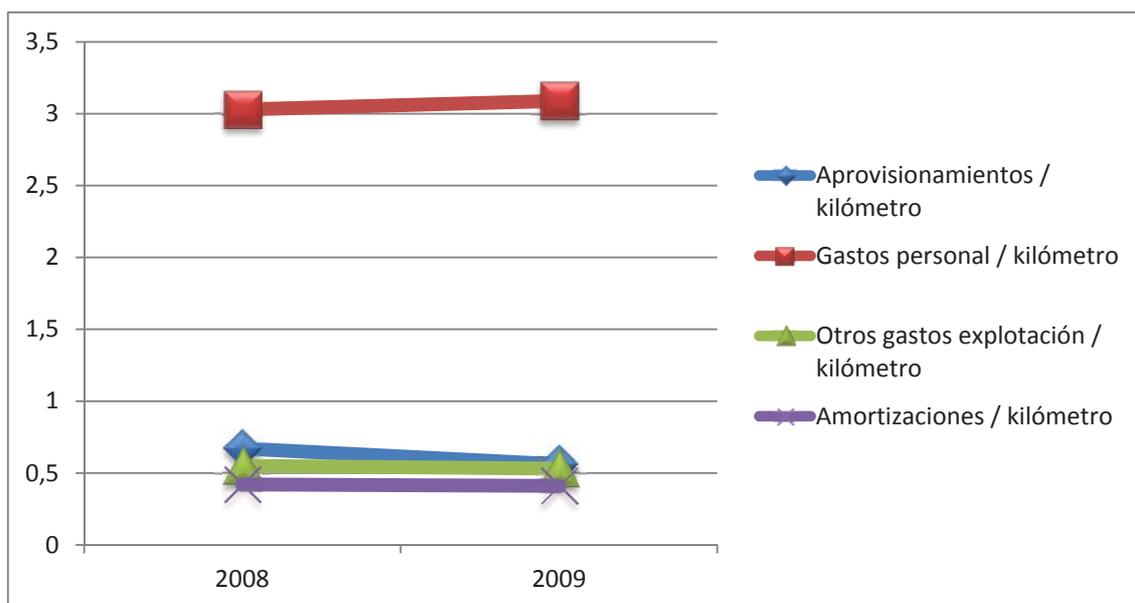


Figura 4.31: Evolución de los indicadores de gasto (kilómetro).

Fuente: Elaboración propia.

La evolución de magnitudes relacionadas con los ingresos se recoge en la Tabla 4.26. Los diferentes tipos de ingresos se contrastan en función de viajeros y kilómetros, con desigual comportamiento entre unos y otros.

En relación con la recaudación por viajero, la media del ejercicio 2009 se sitúa en 0,66 euros, llegando determinadas empresas a cantidades que doblan la media calculada.

En cambio, si la recaudación se analiza en relación con los kilómetros recorridos, cuyo importe promedio se aproxima a los 2,55 euros, destacan algunas empresas que superan los 4,5 euros.

Es importante observar cómo las subvenciones de explotación por viajero aumentan, mientras que si las relacionamos con los kilómetros recorridos disminuye. Obviamente, la disminución del número de viajeros y el incremento de los kilómetros recorridos incide en estas cifras. Por otro lado, los criterios utilizados en la contabilización de estas ayudas, unas veces como mayores ingresos por recaudación; otras como auténticas subvenciones a la explotación, contribuyen a la escasa homogeneidad en el resultado obtenido para estas *ratios*.

Por último, los ingresos totales en relación con los viajeros y los kilómetros se mantienen relativamente constantes de un año a otro, aumentando 0,08 euros por cada viajero transportado en el bienio analizado, disminuyendo un 0,75% si estos ingresos totales los relacionamos con los kilómetros recorridos.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Recaudación / viajero	0,65	0,66	1,54%
Recaudación / kilómetro	2,43	2,55	4,94%
Subvenciones de explotación / viajero	0,47	0,51	8,51%
Subvenciones de explotación / kilómetro	1,63	1,60	-1,84%
Otros ingresos de gestión corriente / viajero	0,02	0,03	12,14%
Otros ingresos de gestión corriente / kilómetro	0,11	0,12	9,09%
Ingresos totales / viajero	1,10	1,18	7,27%
Ingresos totales / kilómetro	4,00	3,97	-0,75%

Tabla 4.26: Indicadores de ingresos.

Fuente: Elaboración propia.

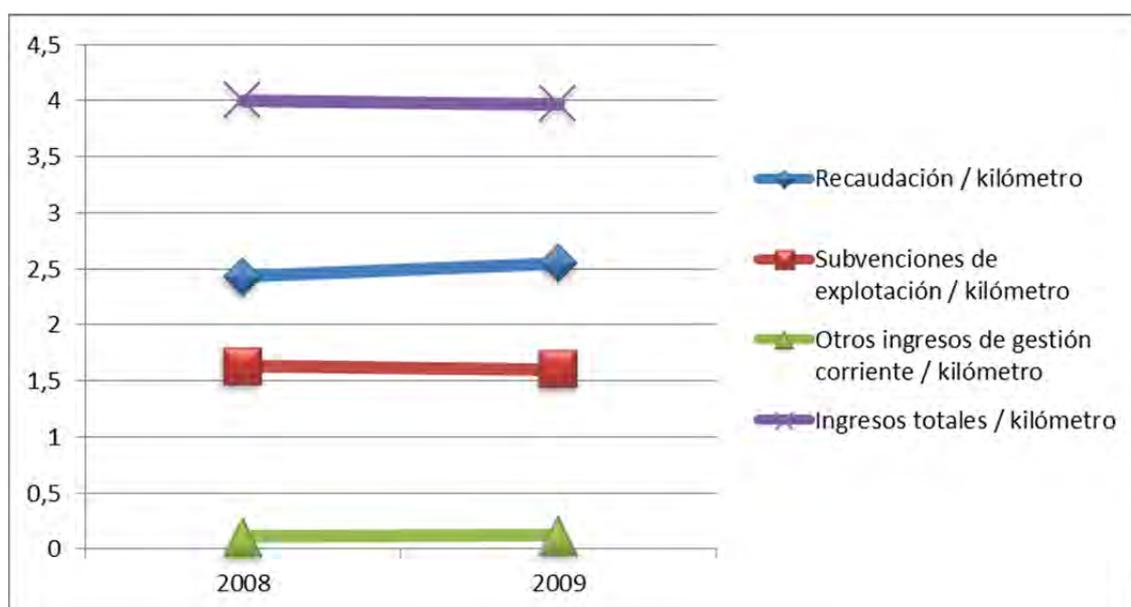


Figura 4.32: Evolución de los indicadores de ingresos (viajero).

Fuente: Elaboración propia.

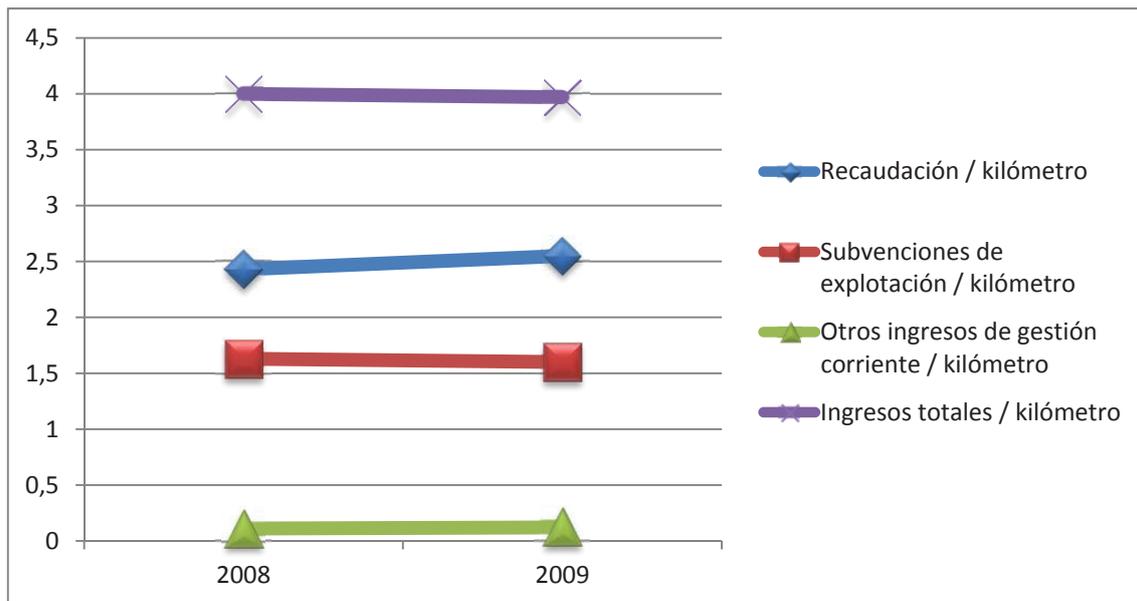


Figura 4.33: Evolución de los indicadores de ingreso (kilómetro).

Fuente: Elaboración propia.



**ESTUDIO DE LA
ESTRUCTURA
DE COSTES Y
FINANCIACIÓN
DEL SECTOR**

5. ESTUDIO DE LA ESTRUCTURA DE COSTES Y FINANCIACIÓN DEL SECTOR

5.1. Introducción

En este apartado se realiza un examen de la estructura de costes y financiación del sector a través del estudio minucioso de la realidad de las empresas adheridas al observatorio⁴¹.

Para conseguir dicho propósito, tal y como se indicó en la presentación del informe, se incluye un amplio conjunto de indicadores, agrupados en siete áreas de gestión (operaciones; personal; material móvil; gastos y costes; financiación; entorno; y calidad).

La información, en la medida en que queda limitada al acuerdo de confidencialidad con las concesionarias adheridas, se orienta a un análisis de promedios e indicadores estadísticos que proporcionan las bases y los parámetros de comparación y de *benchmarking* que constituyen el objetivo básico del informe.

5.2. Operaciones

5.2.1. Kilómetros totales y útiles recorridos

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Km totales recorridos	19.714.147,49	20.252.429,67	2,73%
Km útiles recorridos	18.263.218,15	18.780.416,34	2,83%
Km útiles respecto a kilómetros totales	94,14%	93,96%	-0,19%

Tabla 5.1: Kilómetros Totales y Útiles recorridos.

Fuente: Elaboración propia.

El promedio de kilómetros recorridos no experimenta grandes cambios de 2008 a 2009, habiéndose mantenido relativamente estable la oferta de servicio. Puede apreciarse un leve incremento tanto en kilómetros recorridos totales como en

⁴¹ Tal y como se señaló en la presentación del informe, las 14 empresas adheridas son Autobuses de Córdoba, S.A.M., Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A.U., Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M., Empresa Municipal de Transporte de Madrid, S.A., Empresa Municipal de Transportes de Valencia, S.A.U., Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Gijón, S.A., Empresa Municipal de Transportes Públicos de Tarragona, S.A., Guaguas Municipales, S.A. (Las Palmas de Gran Canaria), Grupo ALSA, S.L.U., Transportes Interurbanos de Tenerife, S.A.U., Transportes Rober, S.A. (Granada), Transportes Urbano de Sevilla, S.A.M., Transportes de Barcelona, S.A. y Veolia Transporte Bilbao, S.A.U.

kilómetros realizados en el transcurso de la prestación del servicio (kilómetros útiles). Dicho alza coincide con un ligero aumento de la oferta en algunas de las empresas.

En concreto, se producen incrementos en el número de líneas de cuatro empresas, habiéndose producido reducciones tan solo en el caso de una de ellas. Y, en lo relativo a la red, tan solo tres concesionarias han disminuido el número de kilómetros de la misma (una media del 3,60%), habiéndose incrementado en el caso de siete concesionarias un promedio de 4,98%, derivándose de ello un aumento neto de la longitud de la red de servicio del 2,19%.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Km totales recorridos	12.083.782,80	12.217.363,55	1,11%
Km útiles recorridos	11.238.422,71	11.359.549,19	1,08%
Km útiles respecto a kilómetros totales	94,14%	93,96%	-0,19%

Tabla 5.2: Kilómetros Totales y Útiles recorridos del conjunto de empresas estudiadas.

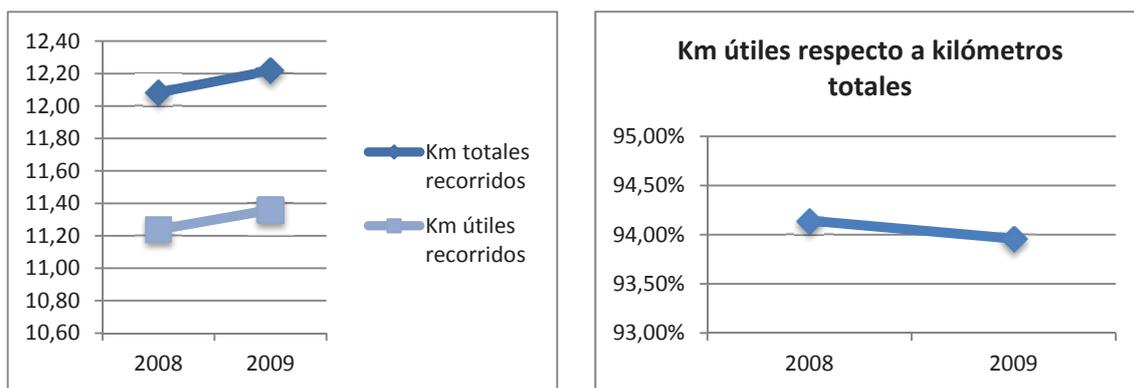
Fuente: Elaboración propia.

A diferencia de la Tabla 5.1, que se refiere al conjunto de empresas del estudio, la medida incluida en la Tabla 5.2 se ha calculado sobre el total de las empresas adheridas exceptuando la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, que, por su significativamente mayor volumen de actividad, supone un valor extremo que desvirtuaría el valor como estadístico representativo del conjunto de empresas de dicho promedio. No obstante, dado que su exclusión también desvirtuaría la realidad de la oferta de servicio del sector, se mantienen los datos de dicha concesionaria en la Tabla 5.1.

Sin embargo, las razones que aconsejan la elaboración de la Tabla 5.2 dotan de especial utilidad al cálculo de medidas de dispersión sobre los valores en ella contenidos, circunstancia que llevó a elaborar la Tabla 5.3 excluyendo los datos de la empresa Municipal de Transportes de Madrid.

Pese a esta exclusión, representativa de datos más homogéneos, en la Tabla 5.3 se puede observar la diferencia en el tamaño de las empresas de la muestra, situándose la desviación estándar en el entorno de los 12 millones de kilómetros recorridos.

Por otra parte, la tercera fila de las Tablas 5.1 y 5.2 muestra la información acerca de la proporción de kilómetros útiles respecto a los totales. Se aprecia que los kilómetros realizados para llegar y volver a la cabecera de la línea y los desplazamientos internos suponen más de un 5% del total. Porcentaje que no ofrece variaciones significativas tanto incluyendo los datos de Madrid como no haciéndolo (Tablas 5.1 y 5.2). Casi no existe variación interanual en el promedio, aunque el leve cambio refleja un ligero descenso de la proporción de los kilómetros útiles respecto a los totales.


Figuras 5.1: Kilómetros Totales y Útiles recorridos.

Fuente: Elaboración propia.

Además, la proporción de kilómetros útiles de las empresas adheridas se mantiene, en todos los casos, bastante cercana a los promedios, no apreciándose diferencias significativas en la eficiencia de la configuración de la relación entre la red de servicio y los centros de operaciones en que se articula, como se puede apreciar en la Tabla 5.3, donde la media de diferencia con el dato promedio se sitúa cercana al 2%, situándose, además, todas las medidas entre un valor mínimo de 90% y un máximo de 98%.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		% Var.
	2008	2009	2008	2009	
Km totales recorridos	11.910.823,59	12.093.944,78	98,57%	98,99%	1,54%
Km útiles recorridos	10.756.049,73	10.944.173,80	95,71%	96,34%	1,75%
Km útiles respecto a kilómetros totales	1,61%	2,16%	1,71%	2,30%	34,62%

Tabla 5.3: Datos estadísticos de los Kilómetros Totales y Útiles recorridos.

Fuente: Elaboración propia.

5.2.2. Viajeros transportados

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Viajeros transportados	81.912.384,42	80.918.303,92	-1,21%
Tasa ocupación red	4,16	3,98	-4,22%
Tasa ocupación servicio	50,93	49,54	-2,73%

Tabla 5.4: Datos referentes a los viajeros transportados.

Fuente: Elaboración propia.

Se aprecia un notable descenso de un millón de viajeros transportados desde 2008 a 2009, circunstancia que, *a priori*, cabría atribuir a la crisis económica. Sin embargo, el número de viajeros transportados representa un dato poco homogéneo, como puede observarse en la Tabla 5.5, con una variación media del 140%.

De hecho, comparando los datos de cada una de las concesionarias, se observa que, al tiempo que nueve de las doce empresas adheridas han visto reducido el número de los viajeros transportados, las tres restantes lo han incrementado.

Además, mientras los incrementos nunca han superado el 2% (con un promedio del 0,88%), los decrementos presentan una variabilidad mucho mayor, que abarca desde caídas cercanas al 7% a descensos inferiores al 1%, representando tales caídas un promedio del 3,98%, y arrojando el promedio neto de reducción, representado en la Tabla 5.4, el 1,21%. Es decir, no se aprecia una caída generalizada de la demanda de movilidad, especialmente estable en las mayores concentraciones urbanas, sino que, por el contrario, se ha producido cierta concentración geográfica de su incidencia⁴². Por su parte, la tasa de ocupación de la red mide el número de viajeros transportados por cada kilómetro útil recorrido y la tasa de ocupación del servicio mide el número de viajeros transportados por cada hora de servicio. Tales referencias presentan valores mucho más homogéneos debido al hecho de que, en la mayoría de los casos, la reducción en el número de viajeros se ha correlacionado con un ligero aumento de la red y oferta de servicio, tal y como se comentó en el apartado anterior. En consecuencia, en ambos casos, arrojan un descenso desde 2008 a 2009 debido a la mencionada reducción del número de pasajeros.



Figuras 5.2: Viajeros transportados y tasas de ocupaciones.
Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				% Var.
	Desv. estándar		Coef. variación		
	2008	2009	2008	2009	
Viajeros transportados	114.797.530,56	115.277.675,58	140,15%	142,46%	0,42%
Tasa ocupación red	0,91	0,94	21,83%	23,49%	3,06%
Tasa ocupación servicio	11,09	11,50	21,77%	23,21%	3,73%

Tabla 5.5: Datos estadísticos referente a los viajeros transportados.
Fuente: Elaboración propia.

⁴² Resultaría de gran interés analizar las posibles variables que han explicado dicho comportamiento diferencial (evolución PIB, renta per cápita, introducción/expansión carril bus, aparición de nuevas alternativas de transporte (metro, tranvía...).

5.2.3. Otros parámetros relacionados con la prestación del servicio

5.2.3.1. Red de servicio

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Longitud de la red de servicio	901,74	919,88	2,01%
Puntos parada totales	841,09	850,00	1,06%
Promedio puntos parada por línea	22,50	22,44	-0,28%
Promedio km por puntos de parada ofertada	0,70	0,71	1,56%
Km carril bus	30,06	31,46	4,63%
Km carril bus/longitud red de servicio	2,88%	2,99%	3,82%

Tabla 5.6: Datos referentes a la Red de servicio.

Fuente: Elaboración propia.

A la vista de los parámetros de la oferta del servicio recogidos en este grupo de indicadores, se aprecia un aumento de la misma para todos ellos de 2008 a 2009, exceptuando la *ratio* de puntos de parada por línea, que sufre una disminución mínima. Incluso, en este aspecto, siete de las doce empresas concesionarias han aumentado este cociente, con un promedio del 1,96% y solo cuatro empresas presentan un descenso en los puntos de parada por línea, con una media de descenso del 5,06%.

Dicha reducción viene motivada, en tres de estos cuatro casos, por un aumento del número de líneas ofertadas por las correspondientes empresas (en un 5,88%). Tan solo en el caso restante, la mínima reducción del 0,93% del número de paradas por línea no se explica por cambios en la oferta de servicio, pues el número de líneas se mantuvo estable, sino por una reducción del número de puntos de parada.

De hecho, junto a esta empresa, solo otra más ha reducido el número de puntos de parada totales, con valores promedios para ambas cercanos al 0,9%.

Por su parte, cuando se analizan los datos vinculados a la longitud de la red de servicio, el incremento de la misma en un 2,01% se corresponde con una importante dispersión de los datos individuales. En concreto, junto a dos empresas para las que no se produce variación alguna, han sido tres las empresas que han reducido la amplitud de la oferta de kilómetros en su red de servicio y siete las que lo han aumentado.

Sin embargo, estas últimas tampoco representan dos grupos con comportamientos diferenciados o características comunes (tamaño, localización geográfica, etc.) sino de casos particulares que representan, de una parte, una media de descenso del 3,60%, con un valor máximo de la reducción de un 5,76% y, de la otra, una ampliación promedio de la red de servicio del 4,98%, que, en dos ocasiones, llega a superar el 9% de aumento.

De hecho, los niveles de dispersión son bastante significativos en ambos casos, situándose el coeficiente de variación en el 35,19% para las empresas con reducción y en el 100,49% para las que aumentan sin que, tampoco, en esta ocasión, el significado

de la mayor dispersión tenga otra explicación que la presencia en el grupo de empresas prestadoras del servicio en las ciudades con mayor índice de población.

En consecuencia, los datos de la Tabla 5.6, junto con los analizados en el epígrafe 5.2.1, reflejan un aumento en la oferta del servicio, información que contrasta con el descenso de la demanda analizado en el epígrafe 5.2.2. Su interpretación está necesariamente sujeta al análisis del desarrollo demográfico, urbanístico y económico de nuestras ciudades y sugiere que será de gran interés observar la evolución de estos datos en los siguientes años para poder estudiar si existe algún tipo de tendencia en ambos casos.

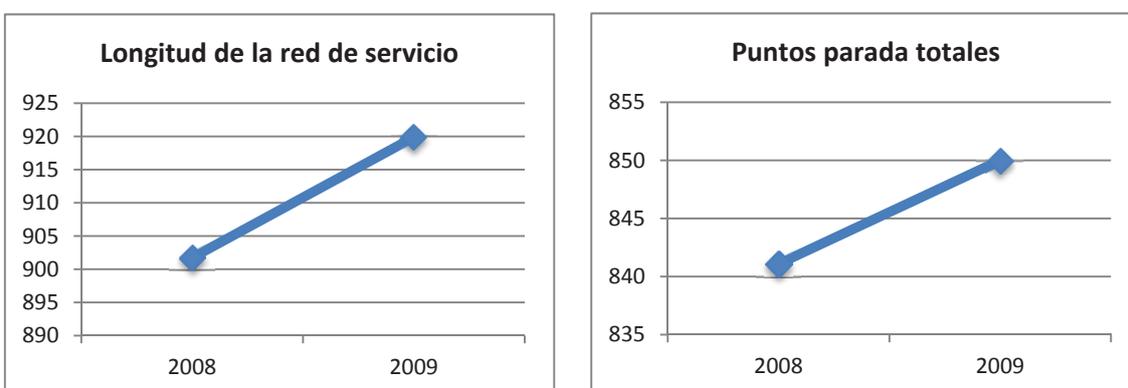
Por último, en cuanto a la oferta de kilómetros de carril bus en la red de servicio, se observa un aumento promedio que se acerca al 3% del recorrido, aunque con una alta heterogeneidad de los datos, que presentan un importante coeficiente de variación de más del 125%. Ello era previsible debido a la distinta configuración del servicio de acuerdo con las características y el tamaño de cada ciudad.

En concreto, de las 12 empresas concesionarias, 10 incluyen recorridos específicos de carril bus, desde un mínimo de 3,5 hasta un máximo de 94 kilómetros, mientras que las 2 empresas restantes aún no disponen en su municipio de tales recorridos.

En ningún caso ha habido descensos en el número de kilómetros de carril bus sino que, por el contrario, ha existido una tendencia consistente a su ampliación, pues tan solo tres ciudades con carril bus no han aumentado la longitud de su recorrido de 2008 a 2009, y las siete restantes lo han ampliado un promedio del 17,06%.

No obstante, dicho incremento debe interpretarse con prudencia, pues, en gran medida, viene determinado por un incremento del 75% en una única empresa que presta servicio en una ciudad para la que el kilometraje de carril bus tan solo alcanzaba al inicio de la serie histórica un valor de dos kilómetros.

Eliminada dicha empresa, el grupo restante de 6 empresas aumentan la longitud del carril bus un significativo 7,40%, aunque, en dicho caso, el nivel de heterogeneidad también alcanza un importante nivel materializado en variaciones de más del 55% respecto a dicho valor promedio.



Figuras 5.3: Red de servicios.
Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		% Var.
	2008	2009	2008	2009	
Longitud de la red de servicio	985,85	1.011,44	109,33%	109,95%	2,60%
Puntos parada totales	605,70	612,10	72,01%	72,01%	1,06%
Promedio puntos parada por línea	10,22	10,37	45,43%	46,22%	1,45%
Promedio puntos parada por km ofertado	0,22968	0,24363	32,68%	34,13%	6,08%
Km carril bus	38,73	40,21	128,83%	127,82%	3,81%
Km carril bus/longitud red de servicio	0,024	0,025	83,85%	82,70%	2,39%

Tabla 5.7: Datos estadísticos de la Red de servicios.
Fuente: Elaboración propia.

La Tabla 5.8 muestra los datos promedios relativos al carril bus únicamente de las 10 empresas con algún kilómetro de carril bus.

Descripción	Promedio		
	2009	2008	% Variación
Km carril bus	31,76	33,24	4,67%
Km carril bus/longitud red de servicio	2,71%	2,83%	4,24%

Tabla 5.8: Datos promedios relativos al carril bus.
Fuente: Elaboración propia.

5.2.3.2. Otras características del servicio

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Líneas	57,00	57,92	1,61%
Vehículos por línea	5,85	5,79	-0,96%
Velocidad de servicio	12,94	13,23	2,21%
Horas de servicio	1.502.779,62	1.484.122,13	-1,24%
Expediciones	1.439.817,86	1.456.971,23	1,19%
Plazas ofertadas (millones)	62.830,45	62.298,86	-0,85%
Plazas ofertadas por kilómetro útil	2.624,13	2.594,16	-1,14%

Tabla 5.9: Datos referentes a Otras características del servicio.
Fuente: Elaboración propia.

Junto con el aumento en el promedio de los datos relativos a la oferta de líneas de servicio, ya comentado en los epígrafes anteriores, en la Tabla 5.9 se observa un descenso de la proporción de algunos de los parámetros relacionados con la prestación de los servicios, como son los vehículos utilizados por líneas, las horas de servicio o las plazas ofertadas.

De forma más detallada, el descenso del promedio de vehículos por línea viene motivado porque si bien se ha producido un ligero aumento en el promedio del número de vehículos de las flotas de las empresas adheridas, de 2008 a 2009, del 0,88%, éste es bastante inferior al anteriormente comentado aumento del 1,61% del número de líneas.

Sin embargo, la importante dispersión de los datos individuales, cercana al 50% del promedio, sugieren la existencia de comportamientos dispares en este ámbito.

En concreto, ocho de las doce empresas tienen un descenso promedio en esta *ratio* del 3,46%, con un valor máximo de descenso del 10,34%.

Por su parte, las cuatro empresas restantes tuvieron un incremento medio del 2,86% debido a un incremento mayor en el número de vehículos que en el de líneas.

En cuanto a las horas de servicio, el descenso no es generalizado. La mayoría de las empresas concesionarias presentan un leve aumento (siete de ellas, con una media del 2,11%), y las que han sufrido un descenso de horas de servicio, lo han sufrido en porcentajes similares (cuatro de ellas, con una media de 2,88%).

Sin embargo, el promedio neto de las variaciones arroja un aumento del 0,27%, lo que contrasta aparentemente con la variación negativa de las horas totales promedio del grupo de empresas adheridas para los ejercicios 2008 y 2009, que alcanzó el -1,24%, tal y como aparece en la Tabla 5.9.

Ello se debe a que el descenso de las horas de servicio sufrido en algunas de las empresas con mayor volumen representa, en términos sectoriales, un peso que determina la tendencia total del grupo de análisis, como sugiere la natural y notabilísima heterogeneidad de este concepto (coeficiente de variación del 130%).

Por razones similares, también existe poca homogeneidad en relación al número de plazas ofertadas, para el que se aprecian aumentos en la mitad de las empresas concesionarias, y disminuciones en la otra mitad, en cuantías cercanas (con promedios en torno al 2,9%)

Por otra parte, se observa un aumento en el número neto de expediciones y en la velocidad promedio. En el primero de los casos, siete empresas presentan incrementos con valores que van desde el 0,31% hasta el 12,59%, y solo cuatro empresas descensos, materializados en variaciones entre el 0,05% y el 2,70%.

El aumento de la velocidad podría considerarse generalizado, pues tan solo tres empresas presentan ligeros descensos, con cantidades que van desde el 0,17% hasta el 4,64%, con un promedio del 1,98%, mientras que ocho empresas aumentan su velocidad comercial un promedio del 4,34%, con un valor máximo de 21,02%.

Como puede apreciarse en ambos casos –expediciones y velocidad comercial-, se presenta una fuerte dispersión superior, en todos los casos, al 120% del promedio.


Figuras 5.4: Otras características del servicio.

Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		% Var.
	2008	2009	2008	2009	
Líneas	52,89	53,70	92,78%	92,72%	1,54%
Vehículos por línea	2,47	2,49	42,18%	42,96%	0,88%
Velocidad de servicio	1,18	1,17	9,10%	8,83%	-0,76%
Horas de servicio	1.976.485,59	1.901.627,50	131,52%	128,13%	-3,79%
Expediciones	1.733.473,96	1.774.751,86	120,40%	121,81%	2,38%
Plazas ofertadas (millones)	125.276,04	123.608,43	199,39%	198,41%	-1,33%
Plazas por kilómetro útil	2.856,84	2.774,71	108,87%	106,96%	-2,87%

Tabla 5.10: Datos estadísticos referentes a Otras características del servicio.

Fuente: Elaboración propia.

5.3. Personal

5.3.1. Plantilla

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Empleados	1.635,13	1.643,01	0,48%
Conductores	1.110,23	1.114,19	0,36%
Conductores/plantilla total	76,91%	76,81%	-0,13%

Tabla 5.11: Datos absolutos de la Plantilla.

Fuente: Elaboración propia.

Como era de esperar, los datos absolutos de empleados y conductores son poco homogéneos, dada la gran disparidad de tamaños de las empresas del estudio, como demuestran los coeficientes de variación superiores, en todos los casos, al 130% (Ver Tabla 5.12).

Así, aunque en términos agregados parece existir una relativa estabilidad en el número de empleados, consistente con los anteriormente mencionados ligeros incrementos de la oferta de servicio, en el entorno de crisis económica y contracción del empleo que caracteriza el período de estudio, en realidad se han detectado comportamientos diferenciados en el conjunto de las empresas analizadas.

De este modo, la mitad de las empresas adheridas ha incrementado el personal de su plantilla y la otra mitad lo ha reducido. Dichos cambios generalmente son suaves, con un promedio del 1,04%, en las empresas con incrementos de plantilla y del 2,19% para las empresas con reducción, exceptuando un caso extremo en el que se ha producido una disminución del 7,91% en el número de conductores.

Por su parte, la proporción del número de conductores respecto a la plantilla total sí representa un valor bastante homogéneo con una variabilidad que no alcanza el 5% de promedio y para una contracción neta del 0,13%.

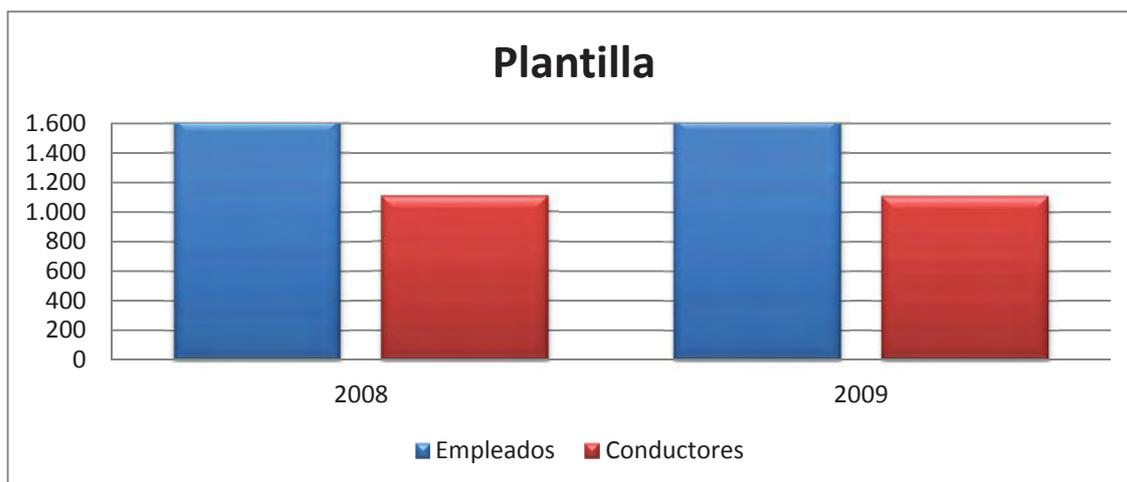


Figura 5.5: Plantilla.
Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				% Variación
	Desv. estándar		Coef. variación		
	2008	2009	2008	2009	
Empleados	2.220,44	2.251,74	135,80%	137,05%	1,41%
Conductores	1.548,50	1.570,93	139,47%	140,99%	1,45%
Conductores/plantilla total	0,04	0,04	4,98%	4,58%	-8,11%

Tabla 5.12: Datos estadísticos referentes a la Plantilla.
Fuente: Elaboración propia.

5.3.2. Parámetros de servicio de personal

Descripción	Promedio		
	2008	2009	Variación
Horas por conductor	1.465,49	1.477,45	0,82%
Promedio km totales conductor	19.130,22	19.673,97	2,84%
Promedio km útiles conductor	18.030,41	18.481,73	2,50%
Promedio conductores por autobús	2,51	2,48	-0,98%
Promedio empleados por autobús	3,01	2,98	-1,09%

Tabla 5.13: Datos absolutos de los Parámetros del servicio de personal.

Fuente: Elaboración propia.

Como se aprecia en la Tabla 5.13, cada conductor prestó un promedio de 1.470 horas de servicio al año, con un promedio de kilómetros totales y útiles recorridos que superaron los 19.000 y 18.000 kilómetros al año, respectivamente.

La proporción de conductores que cubren el servicio por cada vehículo se situó en torno a dos y medio por cada uno y, como es lógico, en términos relativos vuelve a apreciarse la preponderancia del peso de los conductores sobre la plantilla total, tal y como ya se puso de manifiesto en el epígrafe 5.3.1.

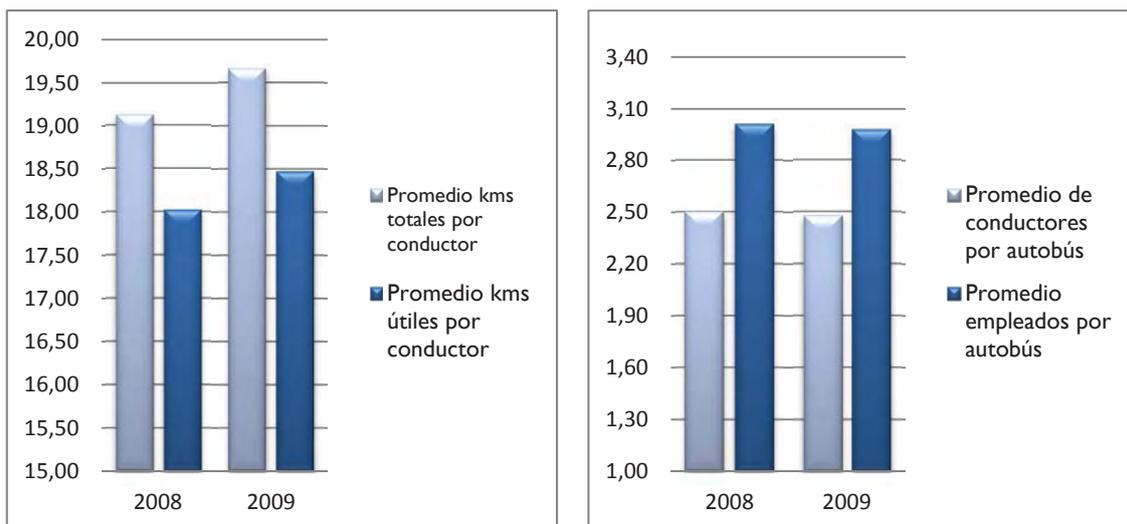
En lo que se refiere a la evolución, el ligero incremento de la oferta descrito por los indicadores anteriormente comentados parece explicar el moderado incremento del número de horas de servicio (0,82%). Sin embargo, contrasta en términos cuantitativos con incrementos algo superiores del promedio de kilómetros recorridos (en el entorno del 2,50%), lo que está probablemente correlacionado con el anteriormente mencionado incremento de la velocidad comercial en un promedio del 2,21% y, en ocasiones, con reducciones de los índices de absentismo o ligeras mejoras de la productividad, con una variabilidad promedio que se mueve entre el 10% y el 18% respecto a dicho valor.



Figura 5.6: Horas por conductor.

Fuente: Elaboración propia.





Figuras 5.7: Promedio km totales y útiles por conductor; y Promedio de conductores y empleados por autobús.

Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				% Variación
	Desv. estándar		Coef. variación		
	2008	2009	2008	2009	
Horas por conductor	229,80	224,20	15,68%	15,17%	15,68%
Promedio km totales conductor	3.316,07	3.452,39	17,33%	17,55%	4,11%
Promedio km útiles conductor	3.259,98	3.230,82	18,08%	17,48%	-0,89%
Promedio conductores por autobús	0,28	0,25	11,03%	10,18%	-8,54%
Promedio empleados por autobús	0,42	0,44	12,65%	13,38%	4,59%

Tabla 5.14: Datos estadísticos referentes a los Parámetros servicio personal.

Fuente: Elaboración propia.

5.4. Material móvil

5.4.1. Estructura de la flota

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Autobuses	422,19	425,92	0,88%
Autobuses por tipo de combustible			
- Gasoil	238,32	133,75	-43,88%
- Biodiesel	190,07	374,83	97,20%
- Gas natural	167,80	185,20	10,37%
- Eléctrico	7,00	7,00	0,00%
- Híbrido	2,50	1,50	-40,00%
- Otros	0,57	8,43	1.375,00%
Promedio antigüedad de la flota	6,40	6,49	1,33%
Plazas parque móvil	28.796,11	28.805,00	0,03%
Capacidad media de la flota	93,98	93,19	-0,84%
Inversión anual en flota	9.672.278,45	3.112.992,10	-67,82%

Tabla 5.15: Datos absolutos de la Estructura de la flota.

Fuente: Elaboración propia.

En lo relativo al material móvil de las empresas analizadas, resulta destacable la drástica reducción de los vehículos que utilizan gasoil como combustible, y la contrapartida representada por el aumento del biodiesel. Esto se debe a la creciente sensibilidad municipal y social acerca de los niveles de contaminación y de emisiones de CO₂ de la flota de transporte, que se materializa en un interés de las empresas concesionarias por su reducción y que, en ocasiones, está llevando incluso al planteamiento de propuestas para evitar la adquisición de vehículos diesel en los procesos de renovación de flotas.

Exceptuando una empresa para la que no existe reducción alguna en el número de vehículos de gasoil (debido al hecho de que ha mantenido inalterada toda su flota durante el período de estudio), todas las empresas concesionarias han reducido o reconvertido el número de vehículos que utilizan exclusivamente gasoil, e incluso tres de ellas han llegado a eliminar por completo el consumo de dicho combustible.

Por su parte, si bien es cierto que el biodiesel no es utilizado como combustible por cinco de las empresas, y que en una de ellas sufre un descenso inferior al 10%, en el resto de las concesionarias se ha producido un notable incremento de dicho combustible, con un aumento promedio del 135,10%, que llega incluso a superar el 260% en dos de las empresas y que parece marcar una tendencia destinada a convertirse en tónica dominante para el futuro cercano.

Para finalizar los comentarios dedicados a la composición de la flota por tipo de combustible empleado, indicar que sigue existiendo una primacía absoluta de los

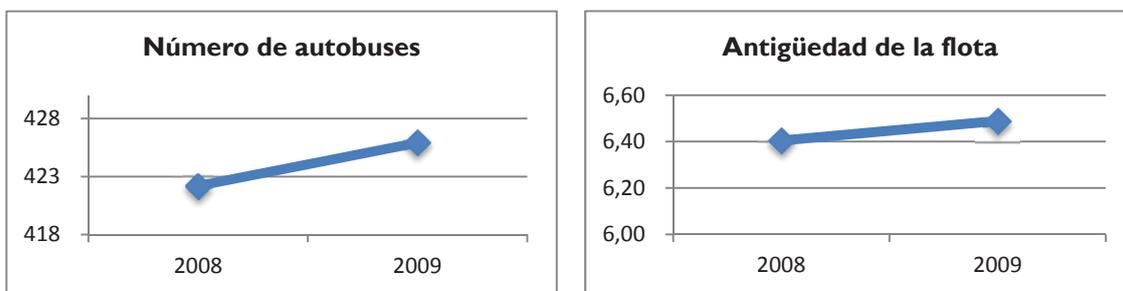
combustibles más tradicionales (gasoil, biocombustibles y gas natural comprimido), constituyendo, para el período de estudio, el resto de alternativas (autobuses eléctricos, híbridos, de hidrógeno, etc.) soluciones poco implantadas en la realidad del sector. Ello hace que la variación, a veces muy llamativa, de algunas partidas (como el incremento del 1.375% del número de autobuses calificados en el grupo de “otros combustibles”) no tenga especial significado y repercusión por su carácter testimonial y las reducidas cifras de origen.

Resulta también especialmente destacable la gran reducción agregada de la inversión anual en flota consistente con el entorno de crisis económica y austeridad en el gasto. No obstante, la alta variabilidad de su distribución, siempre superior al 100%, obliga a analizar los datos individuales, en los que se encuentran grandes diferencias de inversión.

De una parte, un grupo de cinco de empresas presentan incrementos de inversión superiores a 3.000.000 € de promedio, que representan un significativo aumento de más del 700% en promedio (exceptuando de este último dato a una de las cinco empresas porque había congelado sus inversiones en renovación y ampliación de flota en 2008). De otra parte, otro grupo de cinco empresas reducen su inversión en un promedio de más de 10.000.000 € (66,20%).

Finalmente, las dos empresas restantes congelaron la inversión en renovación y ampliación de flota para los ejercicios 2008 y 2009.

Sin embargo, este reducido impulso inversor no se ha materializado en una reducción significativa ni del número de plazas (con una variación del 0,03%) ni de la capacidad media de la flota (con una variación positiva del 1,37%), así como en un muy limitado envejecimiento de la misma, con un incremento de la antigüedad de los vehículos en un promedio de tan solo el 1,33%.



Figuras 5.8: Número de autobuses y Antigüedad de la flota.
Fuente: Elaboración propia.

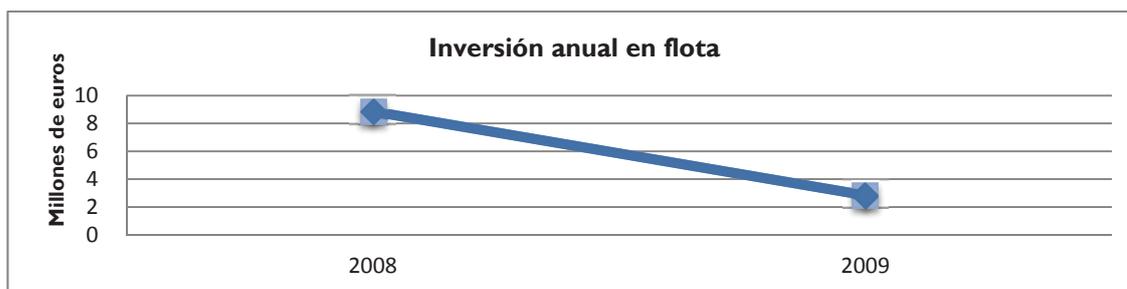
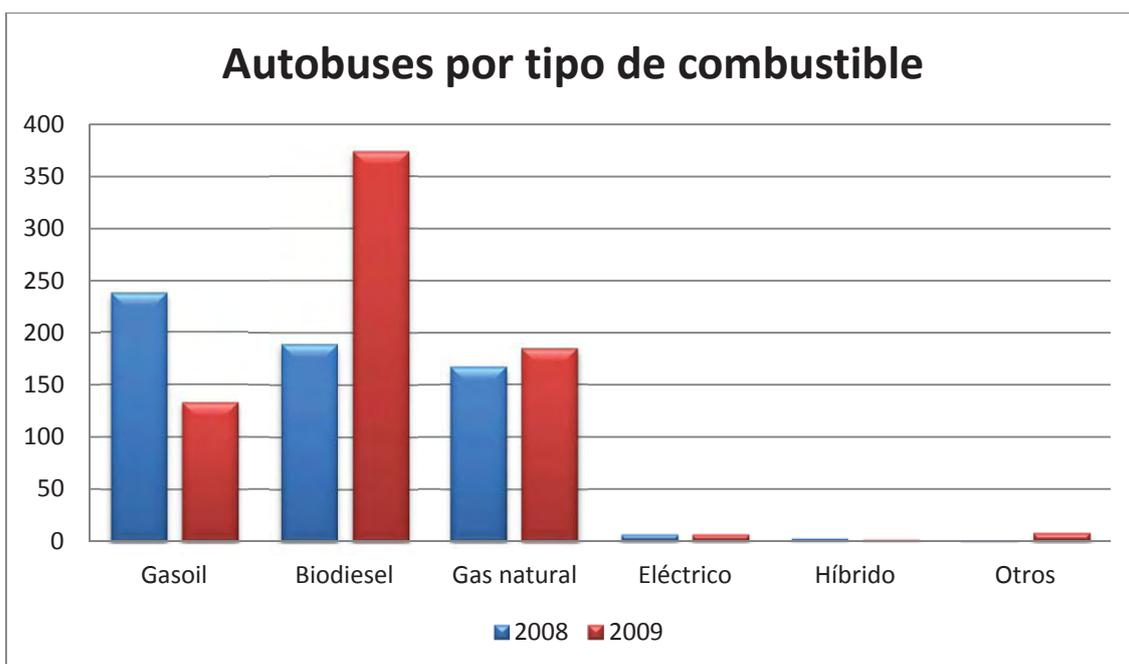


Figura 5.9: Inversión anual en flota.
Fuente: Elaboración propia.


Figura 5.10: Autobuses por tipo de combustible.

Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				% Var.
	Desv. estándar		Coef. variación		
	2008	2009	2008	2009	
Autobuses	564,89	572,57	133,80%	134,43%	1,36%
Autobuses por tipo de combustible					
- Gasoil	241,82	177,56	101,47%	132,75%	-26,58%
- Biodiesel	277,56	537,44	146,03%	143,38%	93,63%
- Gas natural	133,64	148,78	79,64%	80,34%	11,34%
- Eléctrico	7,58	7,58	108,33%	108,33%	0,00%
- Híbrido	0,50	0,50	20,00%	33,33%	0,00%
- Otros	2,50	17,48	437,32%	207,33%	599,30%
Promedio antigüedad de la flota	1,26	1,15	19,62%	17,70%	-8,56%
Plazas parque móvil	25.583,15	25.616,60	88,84%	88,93%	0,13%
Capacidad media de la flota	11,39	10,83	12,12%	11,62%	-4,92%
Inversión anual en flota	15.680.267,73	3.183.443,47	162,12%	102,26%	-79,70%

Tabla 5.16: Datos estadísticos referentes a la Estructura de la flota.

Fuente: Elaboración propia.

5.4.2. Parámetros del servicio de flota

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Promedio km totales por autobús	47.312,67	48.267,93	2,02%
Promedio km útiles por autobús	44.567,35	45.345,45	1,75%

Tabla 5.17: Datos Parámetros servicio flota.
Fuente: Elaboración propia.

Tal y como se comentó en el anterior apartado, el ligero incremento de la oferta y de la red de servicio combinada con la falta de inversiones en ampliación de la flota, se compensó con un suave incremento (en el entorno del 2%) de los kilómetros de servicio promedio por vehículo.

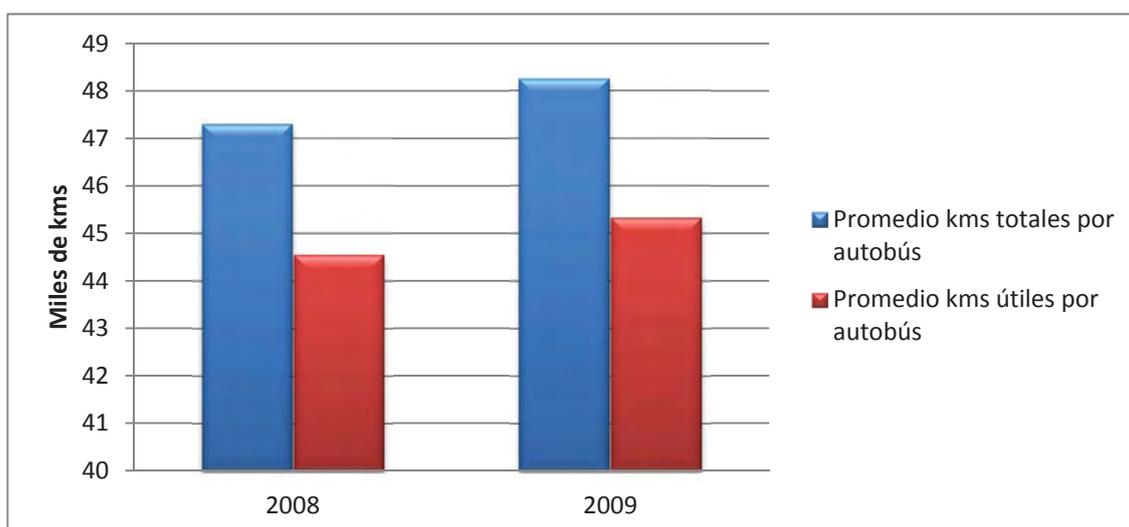


Figura 5.11: Promedios totales y útiles por autobús.
Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				% Var.
	Desv. estándar		Coef. variación		
	2008	2009	2008	2009	
Promedio km totales por autobús	5.314,54	6.034,66	11,23%	12,50%	13,55%
Promedio km útiles por autobús	5.283,43	5.704,14	11,85%	12,58%	7,96%

Tabla 5.18: Datos estadísticos Parámetros servicio flota.
Fuente: Elaboración propia.

5.5. Gastos y costes

5.5.1. Combustibles

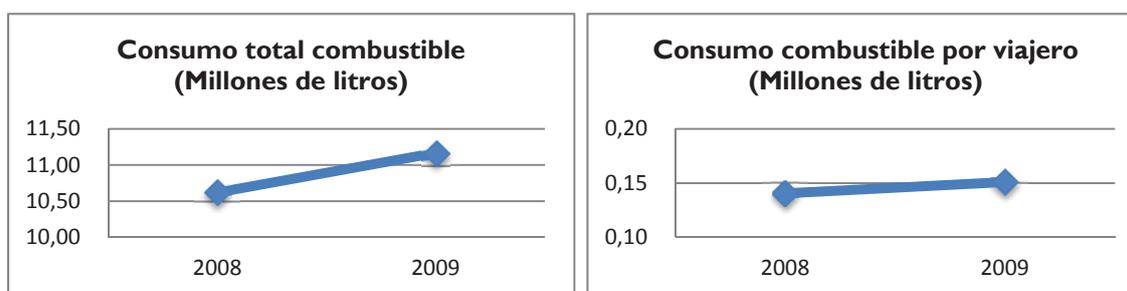
5.5.1.1. Consumos de combustible

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Consumo total combustible	6.062.726,64	6.310.096,21	4,08%
Consumo combustible por Km tot.	0,55	0,57	2,34%
Consumo combustible por Km útil	0,59	0,60	2,50%
Consumo combustible por viajero	0,14	0,15	7,47%

Tabla 5.19: Datos Consumos de combustible.

Fuente: Elaboración propia.

El aumento del consumo total en combustible en un 5,16% puede explicarse fundamentalmente por dos causas. En primer lugar, por el aumento en el número de kilómetros totales recorridos en un 2,73%, que se puso de manifiesto en el epígrafe 5.2.1. En segundo lugar, el resto del incremento se deriva de una reducción de la eficiencia de la flota, materializada en un incremento del consumo de combustible por kilómetro total recorrido de un 2,34%, tal y como se muestra en la Tabla 5.19, probablemente generada por los cambios en la composición de la flota respecto al tipo de combustible utilizado (en cuanto estos presentan diferentes niveles de rendimiento) y, en menor medida, por el ligero envejecimiento de la flota puesto de manifiesto en anteriores apartados.



Figuras 5.12: Consumo total y por viajero (Millones de litros).

Fuente: Elaboración propia.

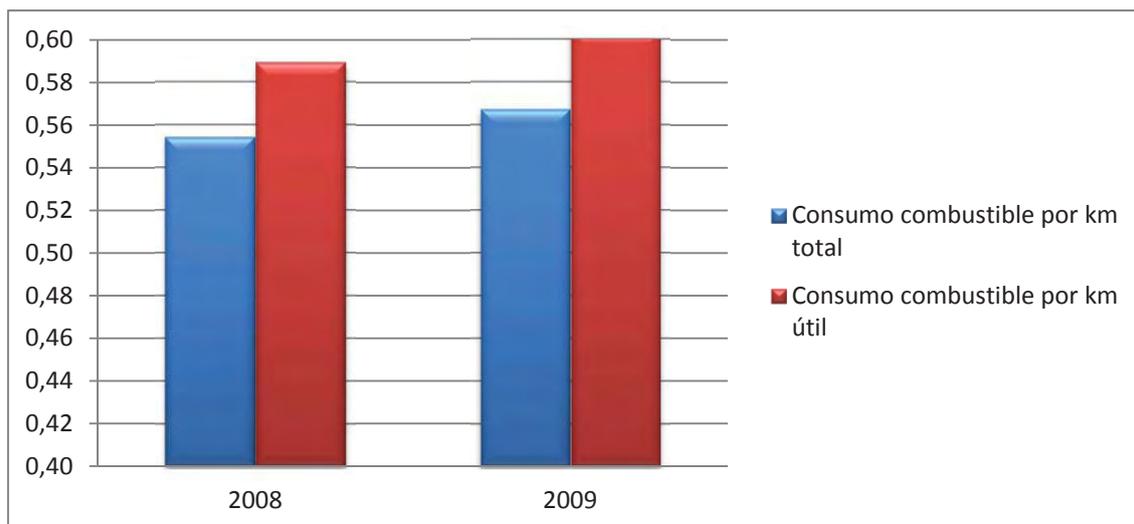


Figura 5.13: Consumo de combustible por km total y útil.
Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				% Var.
	Desv. estándar		Coef. variación		
	2008	2009	2008	2009	
Consumo total combustible	7.348.601,40	7.738.228,70	121,21%	122,63%	5,30%
Consumo combustible por Km total	0,05	0,05	8,20%	8,54%	6,50%
Consumo combustible por Km útil	0,05	0,05	9,31%	8,91%	-1,88%
Consumo combustible por viajero	0,06	0,06	40,94%	40,08%	5,21%

Tabla 5.20: Datos estadísticos referente a consumos de combustible.
Fuente: Elaboración propia.

5.5.1.2. Costes de combustible

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Coste total combustible	9.301.581,53	7.541.224,53	-18,93%
Coste combustible por Km total	0,46	0,39	-16,17%
Coste combustible por Km útil	0,49	0,41	-16,61%
Coste combustible por viajero	0,12	0,10	-13,06%

Tabla 5.21: Datos sobre Costes de combustible.
Fuente: Elaboración propia.

A pesar del aumento de los consumos de combustibles destacados en el epígrafe anterior, el notable abaratamiento en el precio del petróleo y, en consecuencia, de sus

derivados, en el período de referencia (2008-2009), provocó que el coste de combustibles disminuyera de forma drástica, como se puede observar en la Tabla 5.21.

Analizando los datos de forma individual, esta tendencia se mantiene en todas las empresas concesionarias, que han reducido el coste de sus consumos de combustible, con un promedio del 18,22% y unos valores mínimos y máximos del 3,22% y del 47,09%, respectivamente, pese a que la mayoría -8 de las 12 empresas- han aumentado el consumo de combustible, a consecuencia de la mencionada bajada generalizada de precios del petróleo en el período analizado.

Consecuencia de la naturaleza de los datos estudiados y de su comportamiento en el periodo de referencia, existe una gran homogeneidad de los datos analizados, con excepción del coste total de combustible con una variabilidad superior al 130%, explicable por las grandes diferencias de tamaño de las empresas incluidas en el estudio.



Figuras 5.14: Coste total y por viajero de combustible (Millones de euros).
Fuente: Elaboración propia.

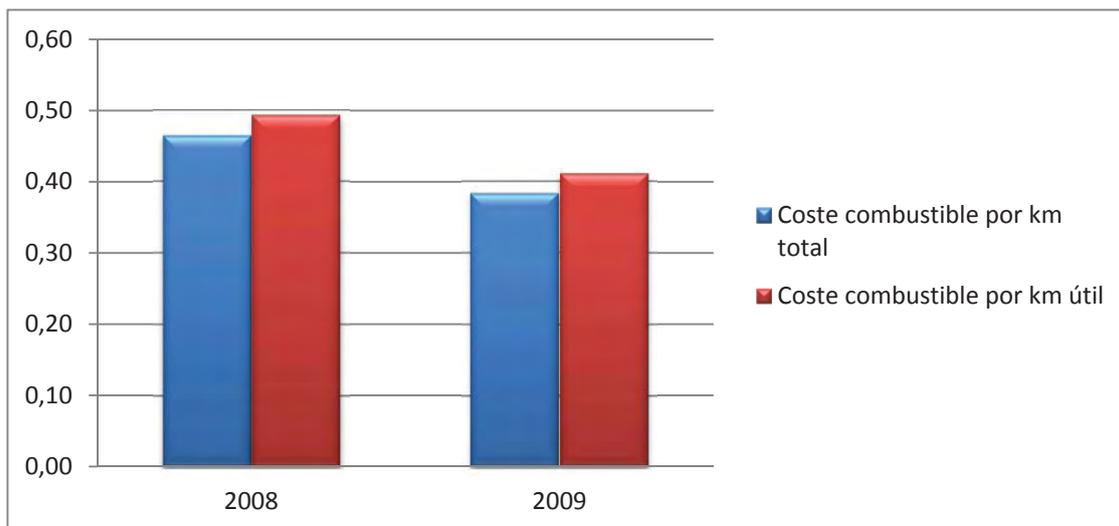


Figura 5.15: Coste de combustible por km total y útil.
Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		% Var.
	2008	2009	2008	2009	
Coste total combustible	12.663.890,08	10.665.448,31	136,15%	141,43%	-15,78%
Coste combustible por Km total	0,03	0,03	6,09%	8,32%	14,53%
Coste combustible por Km útil	0,03	0,04	7,08%	9,58%	12,90%
Coste combustible por viajero	0,02	0,02	15,18%	20,97%	20,10%

Tabla 5.22: Datos estadísticos referentes a los costes de combustible.

Fuente: Elaboración propia.

5.5.2. Personal

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Coste plantilla conductores	23.564.358,42	24.464.488,58	3,82%
Coste promedio conductores/autobús	32.544,66	34.083,45	4,73%
Coste promedio conductores/Km totales	1,72	1,76	2,08%
Coste promedio conductores/Km útiles	1,83	1,87	2,22%
Coste promedio conductores/ viajero	0,47	0,51	7,57%

Tabla 5.23: Datos sobre el Personal.

Fuente: Elaboración propia.

El coste de los conductores es la partida más importante para las empresas del estudio, representando como media más del 50% de los gastos totales de las empresas. En la Tabla 5.23 se aprecia un aumento del coste de esta partida algo superior a la evolución de precios, en un contexto de desaceleración de la inflación, en el entorno de crisis y turbulencias financieras que caracterizó el período de estudio (el IPC general y el IPC del transporte para el período de referencia fueron, respectivamente, de 2,9% -período 2008-2009- y de 3,9% -período 2008-2009-. Fuente: Instituto Nacional de Estadística), habiéndose producido un aumento promedio en el número de conductores de tan solo el 0,36%.

Dicho incremento resulta consistente con los correspondientes datos unitarios, concretados en:

- un aumento ligeramente superior (4,73%) del coste promedio respecto a los autobuses, explicado por el diferencial producido en el comportamiento de ambas variables (número de conductores y número de autobuses).

- un aumento suavemente inferior (en torno al 2%) del coste promedio respecto a kilómetros, explicado por el incremento del 2,73% y 2,83%, respectivamente, de los kilómetros totales y útiles recorridos.
- un aumento del 7,57% en el coste promedio respecto a viajeros relacionado con el descenso neto de usuarios experimentado en el período (1,21%).

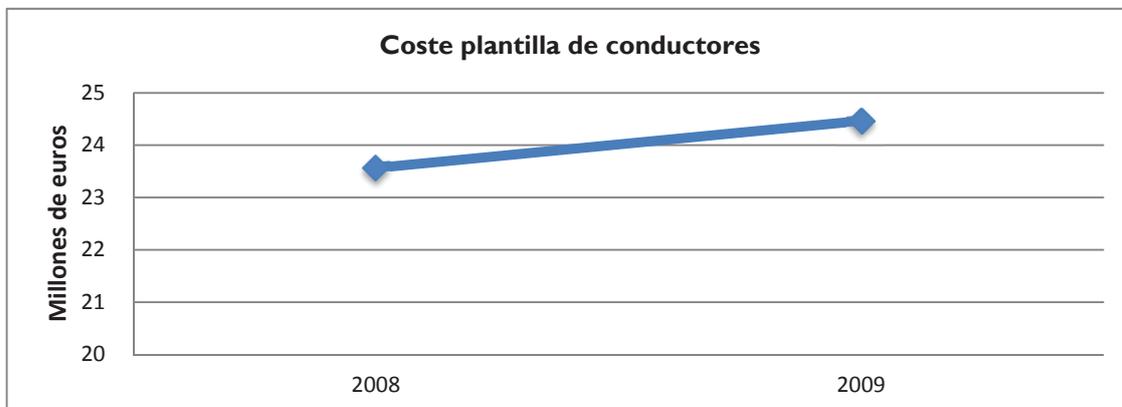
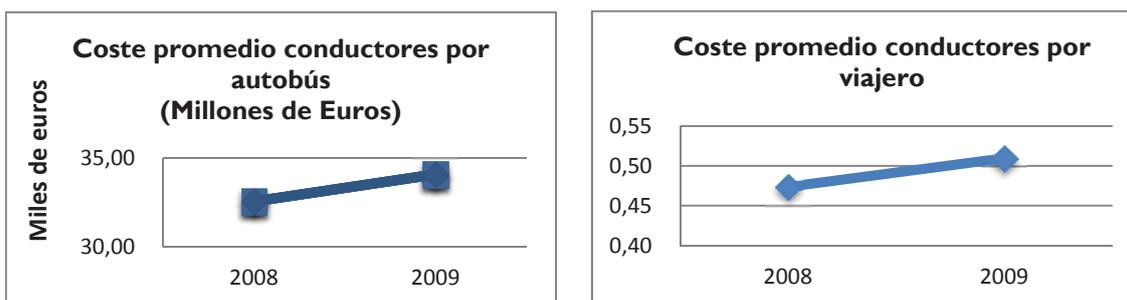


Figura 5.16: Coste de la plantilla de conductores.
Fuente: Elaboración propia.



Figuras 5.17: Coste promedio de conductores por autobús y por viajero.
Fuente: Elaboración propia.

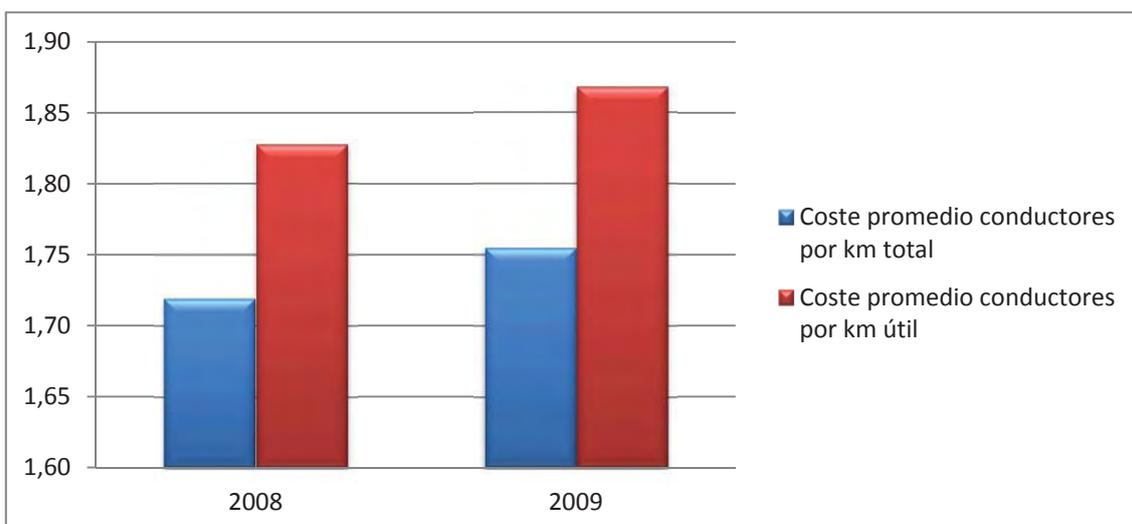


Figura 5.18: Coste promedio de conductores por km total y útil.
Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				% Var.
	Desv. estándar		Coef. variación		
	2008	2009	2008	2009	
Coste plantilla conductores	34.358.499,09	36.136.212,41	145,81%	147,71%	5,17%
Coste promedio conductores/autobús	15.720,42	16.294,05	48,30%	47,81%	3,65%
Coste promedio conductores/Km totales	15.720,42	16.294,05	48,30%	47,81%	3,65%
Coste promedio conductores/Km útiles	0,99	1,00	53,94%	53,71%	1,79%
Coste promedio conductores/ viajero	0,27	0,29	57,84%	57,53%	6,99%

Tabla 5.24: Datos estadísticos referentes a los costes de personal.

Fuente: Elaboración propia.

5.5.3. Explotación y totales

5.5.3.1. Importes

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Aprovisionamientos	6.903.877,49	6.219.485,23	-9,91%
Personal	65.007.620,96	69.317.317,19	6,63%
Gastos explotación	96.020.717,12	99.956.542,04	4,10%
Costes explotación	98.305.596,84	100.861.596,81	2,60%
Amortizaciones	8.924.948,27	9.538.322,41	6,87%
Totales	98.360.699,65	101.559.844,37	3,25%

Tabla 5.25: Datos sobre la distribución de los gastos de las empresas analizadas.

Fuente: Elaboración propia.

En la Tabla 5.25, se observa la distribución de los gastos de las empresas analizadas, en la que destaca la mencionada importancia de los gastos de personal, que suponen aproximadamente el 67% del total. En dicha Tabla se advierte, igualmente, un aumento en el valor promedio de los diferentes componentes de gastos y costes en las empresas en el período estudiado -2008 a 2009-, exceptuando la partida de aprovisionamientos, que ofrece un notable descenso de casi el 10%, explicado fundamentalmente por la referida reducción de los costes por consumo de combustibles.

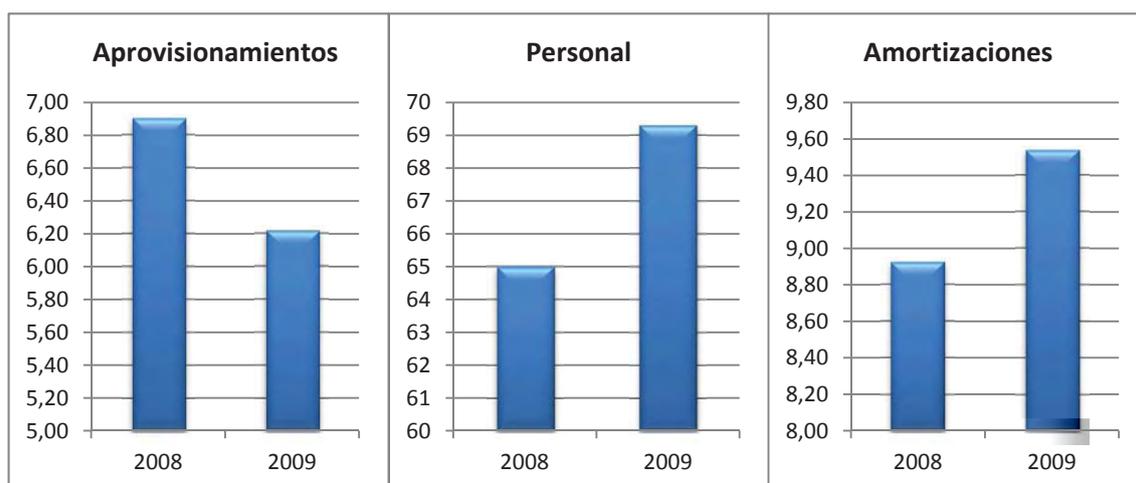
Dicho descenso es generalizado, salvo para una de las empresas estudiadas que presenta un aumento de estos gastos del 5,14%, coincidente, tal y como se indicó en el epígrafe 5.5.1.2., con el peor comportamiento observado de los costes de combustible, causado por un incremento del consumo en un 20,30%.

Dicho incremento no se debe, sin embargo, a una reducción de la eficiencia en la explotación de su flota sino que guarda proporción con un incremento de su oferta de servicio, materializado en un aumento de los kilómetros recorridos del 20,99%

Por su parte, el incremento de los costes de personal (6,63%) está relacionado principalmente con el anteriormente analizado incremento de los costes del personal conductor en un 5,17%.

El resto de las partidas presentan incrementos nominales (4,10%) por encima de la evolución de precios (2,9% -período 2008-2009-), alineándose el incremento por debajo de dichos niveles de los costes de explotación con el comportamiento de los costes financieros en un entorno de drástica reducción de los tipos de interés en el período de referencia.

En cualquier caso, esta batería de indicadores presenta un alto grado de dispersión naturalmente producido por las grandes diferencias existentes en el tamaño de las empresas analizadas y, en consecuencia, en sus diferentes partidas contables.



Figuras 5.19: Gastos de Aprovisionamientos, Personal y Amortizaciones.

Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		% Var.
	2008	2009	2008	2009	
Aprovisionamientos	4.504.622,42	4.411.267,90	65,25%	70,93%	-2,07%
Personal	89.155.254,23	96.944.204,71	137,15%	139,86%	8,74%
Gastos explotación	127.719.011,54	135.578.172,33	133,01%	135,64%	6,15%
Costes explotación	129.464.684,94	135.943.667,49	131,70%	134,78%	5,00%
Amortizaciones	12.723.869,12	13.940.305,34	142,57%	146,15%	9,56%
Totales	129.257.669,51	136.384.197,97	131,41%	134,29%	5,51%

Tabla 5.26: Datos estadísticos referentes a la distribución de los gastos de las empresas analizadas.

Fuente: Elaboración propia.

5.5.3.2. Promedios

5.5.3.2.1. Por viajero

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Aprovisionamiento / viajero	0,17	0,15	-11,73%
Personal / viajero	0,77	0,83	8,08%
Amortizaciones / viajero	0,10	0,11	8,26%
Gastos Explotación / viajero	1,18	1,24	4,70%
Totales / viajero	1,23	1,29	4,35%

Tabla 5.27: Datos de distribución de gastos por viajeros.
Fuente: Elaboración propia.

Estableciendo la relación de los datos de naturaleza de gasto con respecto al número de viajeros, se observa un promedio de aproximadamente 1 euro con 25 céntimos. Por tratarse de datos unitarios, desaparece la heterogeneidad por razón del tamaño detectada en el análisis de datos absolutos –Tabla 5.25–, presentando un comportamiento relativamente homogéneo, con coeficientes de variación inferiores al 25%.

Las variaciones que se observan en la Tabla 5.27 son consistentes con las analizadas en el anterior epígrafe, presentándose comportamientos ligeramente superiores debido al apalancamiento motivado por la reducción en el número de viajeros que amplifica el efecto unitario del decremento (aprovisionamiento) o incremento de gastos (resto de partidas).

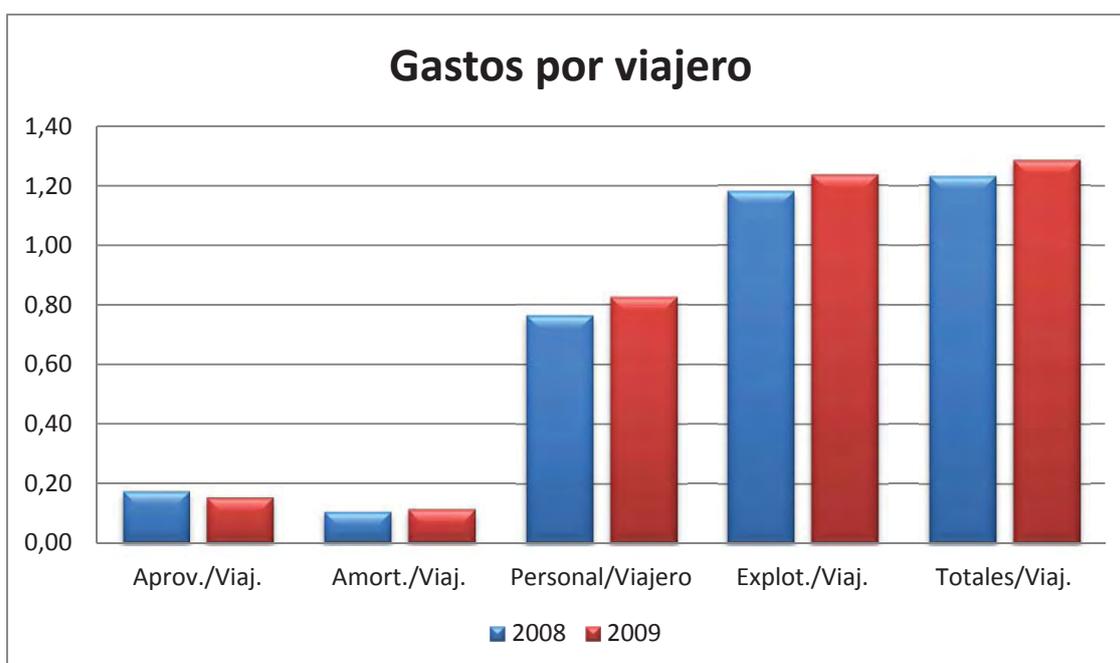


Figura 5.20: Distribución de gastos por viajeros.
Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		% Var.
	2008	2009	2008	2009	
Aprovisionamiento / viajero	0,06	0,05	33,58%	33,37%	-12,29%
Personal / viajero	0,15	0,17	19,95%	20,00%	8,36%
Amortizaciones / viajero	0,03	0,04	33,01%	33,71%	10,57%
Gastos Explotación / viajero	0,22	0,22	18,86%	18,01%	-0,03%
Totales / viajero	0,23	0,23	19,05%	17,76%	-2,70%

Tabla 5.28: Datos estadísticos referentes a la distribución de gasto por viajero.

Fuente: Elaboración propia.

5.5.3.2.2. Por kilómetro

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Aprovisionamiento / km	0,66	0,57	-13,42%
Personal / km	2,96	3,05	3,06%
Amortizaciones / km	0,39	0,37	3,73%
Gastos Explotación / km	4,54	4,56	0,39%
Totales / km	4,71	4,70	-0,18%

Tabla 5.29: Datos de distribución de gastos por kilómetro.

Fuente: Elaboración propia.

En la Tabla 5.29 y en la Figura 5.21 se presenta la proporción de las distintas naturalezas de gasto en relación a los kilómetros totales recorridos. Como promedio, el coste por kilómetro recorrido se sitúa en el entorno de 4,70€. Cantidades que presentan una relativa heterogeneidad con variaciones superiores al 20% respecto a dicho promedio.

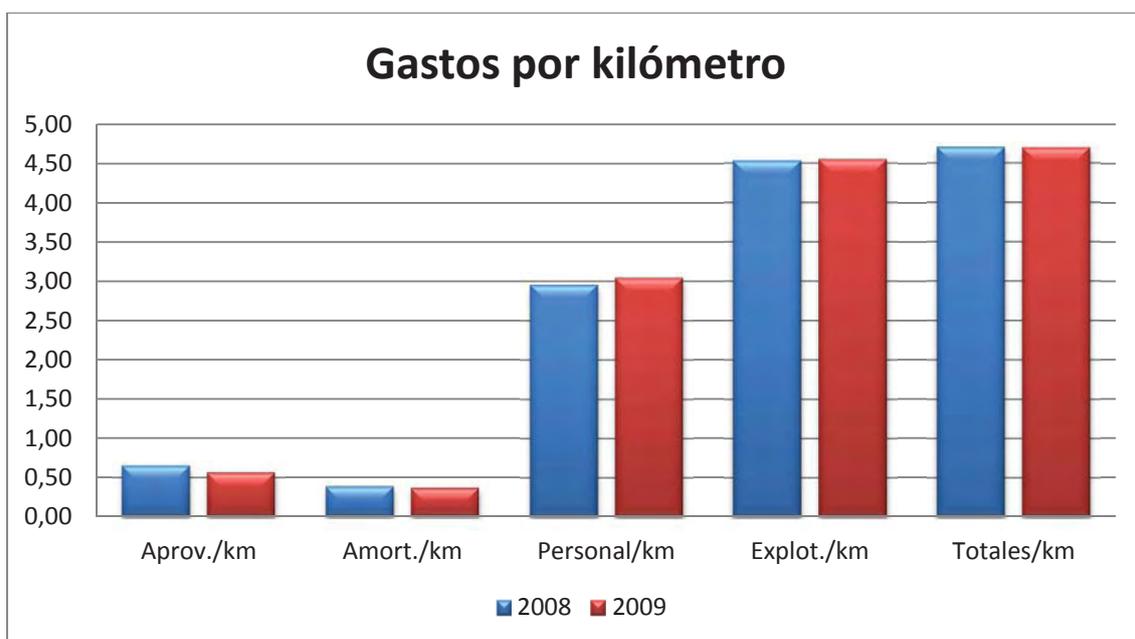


Figura 5.21: Distribución de gasto por kilómetro.

Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		% Var.
	2008	2009	2008	2009	
Aprovisionamiento / km	0,23	0,26	35,52%	45,52%	10,95%
Personal / km	0,78	0,83	26,35%	27,24%	6,54%
Amortizaciones / km	0,13	0,09	32,72%	24,41%	-29,38%
Gastos Explotación / km	1,00	1,11	22,09%	24,40%	10,89%
Totales / km	1,00	1,06	21,15%	22,45%	5,94%

Tabla 5.30: Datos estadísticos referentes a la distribución de gasto por kilómetro.

Fuente: Elaboración propia.

5.5.3.2.3. Por habitante

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Gasto total/ habitante	111,21	113,17	1,76%

Tabla 5.31: Datos de Gastos totales por habitante.

Fuente: Elaboración propia.

El gasto por habitante se situó como promedio por encima de los 110€ con un incremento en el período de referencia del 1,76% ligeramente inferior a la variación acumulada del IPC en el período 2008-2009 (2,9%) y a la evolución del deflactor del PIB en ambos períodos (2,5% -2008-; -0,2% -2009-), con una variabilidad en torno al 30%.



Figura 5.22: Gastos totales por habitante.

Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		% Var.
	2008	2009	2008	2009	
Gasto total por habitante	33,27	34,55	29,91%	30,53%	5,94%

Tabla 5.32: Datos estadísticos referentes a Gastos totales por habitante.

Fuente: Elaboración propia.

5.6. Financiación

Como introducción a este apartado hay que distinguir, de cara al análisis realizado, los dos tipos de financiación a los que se va a hacer referencia: la financiación de la actividad de explotación y la financiación de las inversiones que serán, en su caso, a infraestructuras, a flota o a otras inversiones de vinculación a largo plazo al patrimonio de las empresas.

La información relativa al estudio de la financiación, derivada de la actividad de explotación, viene determinada por los ingresos incluidos en la cuenta de pérdidas y ganancias, cuya composición se ha visto adaptada a las circunstancias que el análisis requería. Por su parte, los datos relativos a la financiación del activo no corriente se han obtenido del balance de la cuenta de pérdidas y ganancias, de la memoria y de la información aportada por las empresas adheridas e incluye aquellas subvenciones en capital obtenidas en el ejercicio y su traspaso a resultados.

El volumen más relevante de la financiación procede de los ingresos derivados de la actividad de explotación, razón por la que los primeros apartados se dedican al análisis de esta magnitud, de sus distintos componentes y de los parámetros relacionados con la financiación de la actividad de explotación. En el apartado 5.6.5, se realiza un análisis de la financiación de las inversiones.

5.6.1. Financiación de la actividad

Tras una revisión inicial de la información aportada por las empresas adheridas, así como de sus cuentas anuales, se llegó a la conclusión de que era necesario realizar una clasificación de los ingresos distinta a la establecida en los estados contables normalizados con dos objetivos: en primer lugar, para que la información manejada fuera homogénea y, en segundo lugar, para que los indicadores fueran más representativos de la realidad del sector.

Así, los conceptos y sus contenidos, que se incluyen como fuentes de financiación de la explotación, son los siguientes:

- **Recursos obtenidos de la actividad principal**, magnitud cuyo contenido se explica a continuación.
- **Otros ingresos de explotación**, contiene, entre otros, ingresos accesorios derivados de la actividad pero no directamente de la prestación del servicio.
- **Otras subvenciones de explotación**, aquellas no relacionadas con la subvención por prestación del servicio. Entre otras, las subvenciones para formación del personal.
- **Subvenciones traspasadas a resultados**.

Se ha considerado necesario diseñar una nueva magnitud denominada **Recursos captados u obtenidos de la actividad principal**. Este parámetro no se corresponde necesariamente con la partida de ingresos de la cifra de negocios incluida en la cuenta de pérdidas y ganancias sino que está compuesta por los siguientes conceptos:

- a. *Recaudación directa del viajero*: a través de la venta de billetes en todas sus modalidades (incluidos los abonos mensuales).
- b. *Subvenciones en tarifas* que las empresas suelen registrar directamente junto a la recaudación directa al viajero, como cifra de negocios de su actividad.
- c. *Subvenciones a la explotación vía contratos programas*, que determinadas empresas reciben, en función de una serie de parámetros determinados, para sufragar los principales gastos de explotación del servicio, que básicamente son déficit tarifario y gastos por amortización de inversiones.
- d. *Otras subvenciones por compensación de déficit*. Subvenciones generales de explotación que las empresas reciben para compensar las pérdidas de explotación por la falta de cobertura de sus gastos de explotación a través de su recaudación. En estos casos no se hace distinción entre la compensación de déficit en tarifas y la compensación de gastos generales.
- e. *Aportación de socios para compensación de déficit*. Las que utilizan este sistema de compensación de los desequilibrios no realizan distinción entre el origen de los mismos en la explotación del negocio, financieros y otros sino que se recibe una aportación económica directa en patrimonio que cubre los resultados negativos obtenidos.

A su vez, el desglose de las distintas vías de obtención de subvenciones que las empresas operadoras del sector utilizan para cubrir gastos de explotación o pérdidas del ejercicio, han sido agrupadas para su análisis bajo la denominación común de **Aportaciones públicas para la prestación del servicio**, y aglutina todas las mencionadas anteriormente (b, c, d y e).

Por tanto, los Recursos obtenidos de la actividad principal podrían definirse como la suma de la recaudación directa a los viajeros y las aportaciones públicas para la prestación del servicio.

$\text{Recursos obtenidos actividad principal} = \text{Recaudación directa al viajero} + \text{Aportaciones públicas para la prestación del servicio}$
--

Una vez identificadas y definidas estas magnitudes, a través de los datos de las empresas adheridas, se procede al análisis y a la evaluación de los resultados obtenidos y su relación con el resto de parámetros representativos de la actividad del sector.

5.6.2. Tarifas

La introducción necesaria al estudio de los recursos obtenidos de la actividad principal pasa por una revisión de la base fundamental para su cálculo que es la determinación de tarifas.

Los sistemas de tarifas son muy diversos en cada área geográfica tanto por tipología como por denominación. En todas las empresas la oferta se diversifica con títulos multiviajes como abonos de uso ilimitado (abono mensual, trimestral o incluso anual, uno o varios días consecutivos⁴³) o bonos que incluyen determinado número de viajes. No obstante, como denominador común, hay que señalar el elevado control que tienen las administraciones locales sobre las tarifas, como instrumento de desarrollo de políticas sociales.

La Tabla 5.33 indica el valor promedio de las tarifas de los títulos más frecuentes ofrecidos por la mayoría de empresas adheridas bajo distintas denominaciones:

Descripción	Promedio en euros		
	2008	2009	% Variación
Billete Ordinario	1,07	1,14	6,36%
Bono Bus Ordinario (10 viajes)	6,21	6,74	8,39%
Tarjeta/bono Mensual Ordinaria	25,54	26,75	4,73%
Tarjeta Mensual Estudiante / joven	15,60	16,36	4,86%

Tabla 5.33: Evolución de las tarifas.

Fuente: Elaboración propia.

El incremento medio de cada tipo de título fue muy superior al IPC general de 2009 que alcanzó un 0,8%. Por otra parte, el incremento de los precios es algo más significativo en los billetes individuales y de 10 viajes, frente a los abonos mensuales (es frecuente la política de disuasión del viajero esporádico frente al viajero frecuente que se intenta premiar).

En numerosas ciudades se observa que el precio del billete sencillo suele estar en torno a 1 euro (las empresas que utilizan esta cifra lo hacen como estrategia para evitar pérdidas de tiempo y problemas de cambio en la recaudación).

Sin embargo, no todas las ciudades siguen esta política de precios, así por ejemplo, las tarifas más elevadas corresponden a Barcelona (1,35 euros por viaje) y San Sebastián (1,30 euros) y los más baratos en Santa Cruz de Tenerife (0,90 euros) y en Almería (0,95 euros).

El billete sencillo tiene un uso más frecuente en ciudades pequeñas donde los usuarios del transporte público son más ocasionales. Por el contrario, en las grandes ciudades, donde el transporte público es más demandado, el 80%-90%⁴⁴ de los trayectos se realizan utilizando los abonos de uso ilimitado en un período de tiempo o billetes multimodal que en todos los casos presentan importantes descuentos frente al billete sencillo o de un viaje.

En cuanto a las tarifas especiales por su carácter social (distintas a las destinadas a los jóvenes y/o estudiantes), la mayoría de las empresas adheridas contempla alguna modalidad (pensionista, familia numerosa, discapacitados) con mayor o menor bonificación. En concreto, y para la tercera edad, 8 de las 12 empresas adheridas

⁴³ Este tipo de títulos se ofrece en ciudades con significativa afluencia de turistas y suele incluir otras ofertas de carácter cultural.

⁴⁴ Observatorio de Movilidad Metropolitana. Informe 2008. pág. 52.

proporcionan información sobre tarifas especiales a este colectivo. La Figura 5.23 detalla el porcentaje de descuento en estos títulos respecto al billete ordinario. Se puede comprobar que el 62% de las empresas proporcionan pases gratuitos a la tercera edad.



Figura 5.23: Distribución del descuento de la tarifa 3.ª edad/pensionista sobre tarifa ordinaria.
Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		% Variación
	2008	2009	2008	2009	
Billete Ordinario	0,12	0,14	11,31%	12,08%	13,67%
Bono Bus Ordinario (10 viajes)	0,70	0,59	11,33%	8,82%	-15,59%
Tarjeta/bono Mensual Ordinaria	15,40	16,09	60,31%	60,16%	4,47%
Tarjeta Mensual Estudiante / joven	13,62	14,24	87,30%	87,07%	4,58%

Tabla 5.34: Datos estadísticos de la evolución de las tarifas.
Fuente: Elaboración propia.

5.6.3. Estructura de la Financiación de la explotación

Descripción	Promedio en euros		
	2008	2009	% Variación
Recursos obtenidos de actividad principal	77.591.578,60	81.990.856,63	5,67%
Otros ingresos explotación	5.169.057,38	5.009.050,26	-3,10%
Otras subvenciones de explotación	1.194.323,73	886.551,85	-25,77%
Ingresos de explotación totales	85.766.594,46	90.062.497,54	5,01%

Tabla 5.35: Datos estructura de la financiación de la explotación.
Fuente: Elaboración propia.

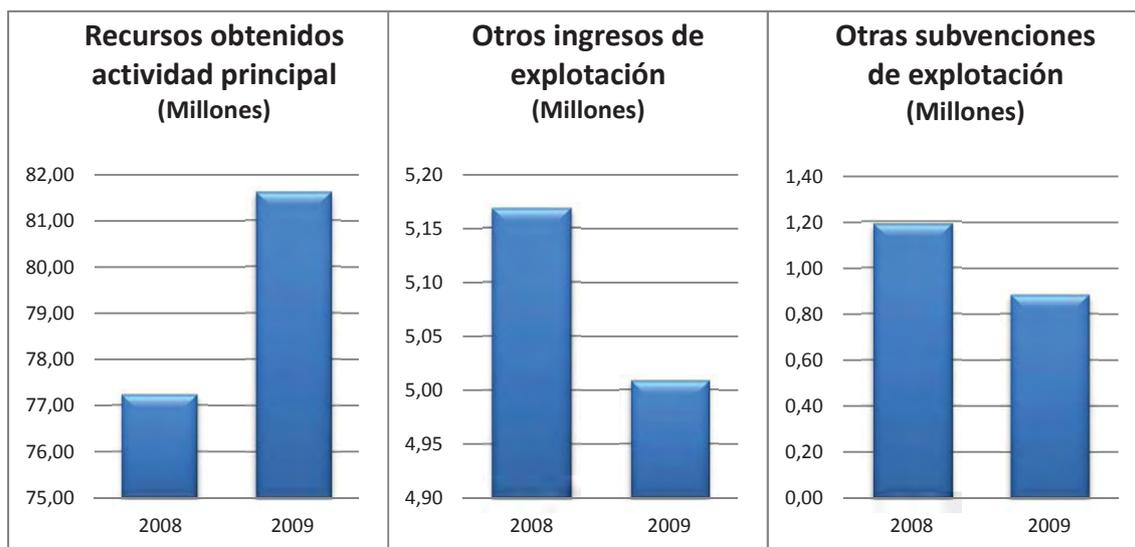
La Tabla 5.35 recoge todos los recursos que la empresa obtiene para financiar la explotación de su negocio, representados por los *Recursos obtenidos de la actividad principal*. Se observa que estos recursos son los únicos que tienen una evolución positiva del 5,67% en el período objeto de estudio.

Adicionalmente, y de forma casi testimonial, las empresas obtienen recursos también por otras vías de ingresos y otras subvenciones no específicas. En la partida *Otros ingresos de explotación*, se incluyen los ingresos empresariales obtenidos que no están relacionados directamente con la prestación del servicio. Entre estos destacan, principalmente, los ingresos derivados de la publicidad en autobuses. La Tabla 5.35 muestra la variación media entre los años 2008 y 2009 que ha sido descendente en un 3,10%, aunque se constata una evolución muy dispar en las distintas empresas adheridas, por lo que la dispersión es muy relevante y, por tanto, las conclusiones basadas en los datos promedio hay que tomarlas con la debida cautela. Sin embargo, en un análisis pormenorizado en las distintas empresas adheridas, se observa que la evolución ha sido favorable en la mayoría de ellas.

Bajo la denominación de *Otras Subvenciones de explotación* se recogen las aportaciones de las Administraciones Públicas ajenas a la explotación del servicio, como pueden ser las destinadas a formación de personal u otros conceptos similares. Es la cuantía menos significativa y, sorprendentemente, ha disminuido un 25,77% (ver Figuras 5.24), si bien no todas las empresas adheridas han recibido este tipo de subvenciones.

Finalmente, los *Ingresos de explotación totales* se han obtenido por suma directa de todos los ingresos de explotación corregidos, en su caso, en aquellas partidas que suponen la compensación de gastos, como son los trabajos realizados para el inmovilizado o la variación de deterioros de valor en activos (ver glosario de términos).

Sin embargo, es necesario destacar que las magnitudes más interesantes para efectuar un análisis en profundidad sobre la financiación de la actividades en este sector, es el que se desprende del estudio desagregado de las partidas que conforman los Recursos obtenidos de la actividad principal, es decir, los ingresos recibidos por recaudación directa a los viajeros y la cifra total de aportaciones públicas recibidas para la prestación del servicio. Por lo que un análisis más detallado puede verse en el apartado 5.6.3.1.



Figuras 5.24: Recursos obtenidos actividad principal, Otros ingresos de explotación y Otras subvenciones de explotación.

Fuente: Elaboración propia.

En la Tabla 5.36 se observa que la dispersión de estos valores es elevada situándose los coeficientes de variación en un valor mínimo del 142% y en un máximo del 195%. La justificación de este elevado nivel de dispersión es atribuible a la dimensión de los municipios de Madrid y Barcelona donde operan dos de las empresas adheridas y que, aunque no superan el límite establecido para su eliminación de la media, sí que afectan de forma significativa a la dispersión.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		% Variación
	2008	2009	2008	2009	
Total Recursos obtenidos de actividad principal	109.571.892,40	118.917.932,72	141,22%	145,04%	8,53%
Otros ingresos explotación	8.767.849,93	7.455.273,70	169,62%	148,84%	-14,97%
Otras subvenciones de explotación	1.884.880,79	1.731.120,46	157,82%	195,26%	-8,16%
Ingresos de explotación totales	129.464.385,17	138.113.858,83	150,95%	153,35%	6,68%

Tabla 5.36: Datos estadísticos referentes a la financiación de la explotación.

Fuente: Elaboración propia.

5.6.3.1. Estructura de los Recursos obtenidos por la actividad principal

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Promedio de recursos obtenidos de actividad principal (euros)	77.591.578,60	81.990.856,63	5,67%
Recaudación directa al viajero (euros)	42.142.181,45	42.474.072,63	0,79%
Aportaciones públicas para la prestación del servicio (euros)	35.449.397,15	39.516.784,00	11,47%
Cobertura de recaudación directa al viajero/recursos obtenidos de actividad principal	54,34%	53,98%	-0,67%
Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio/recursos obtenidos de actividad principal	45,66%	46,02%	0,79%

Tabla 5.37: Datos de los Recursos obtenidos por la actividad principal.
Fuente: Elaboración propia.

En la Tabla 5.37 se analiza la composición de los Recursos obtenidos de la actividad principal, según origen. Con relación a los Recursos obtenidos totales, se produce un aumento medio del 5,67% que se deriva, prácticamente en su totalidad, del incremento del esfuerzo realizado por las administraciones por la vía de las subvenciones, que han crecido una media de un 11,47% en el año 2009 respecto al ejercicio anterior.

El hecho de que el número de viajeros haya sufrido una reducción del 1,21%, dato que se refleja en la Tabla 5.4, se ha visto compensado por un aumento en las tarifas de los billetes más frecuentes. Este incremento de las tarifas mantiene prácticamente constante el nivel de recaudación del usuario (0,79% de incremento) aún cuando el número de viajeros haya disminuido.

No obstante, dado que el volumen de actividad y dimensión de las empresas adheridas es tan dispar, la dispersión tanto de la recaudación directa como de las aportaciones públicas para la prestación del servicio, es altamente significativa (ver Tabla 5.38), es conveniente analizar la evolución de los recursos obtenidos y su composición en términos porcentuales, tal y como aparece reflejado en la misma Tabla 5.37 anterior. Se observa un leve cambio en su composición, ya que la *Cobertura de aportaciones públicas para la prestación del servicio sobre recursos obtenidos por actividad principal*, ha aumentado en un 0,74%, mientras que la cobertura de recaudación directa sobre el total de recursos ha disminuido en un 0,53%.

Se verifica, por tanto, el incremento del esfuerzo de las autoridades que financian el déficit a través de sus distintas vías, con el fin de absorber los costes inherentes al servicio, que cada vez son más difíciles de cubrir mediante la recaudación directa. En la Figura 5.25 se muestra con más claridad el peso relativo de la recaudación de viajeros

y las aportaciones públicas para la prestación del servicio, sobre el total de recursos captados, en los ejercicios 2008 y 2009, respectivamente.

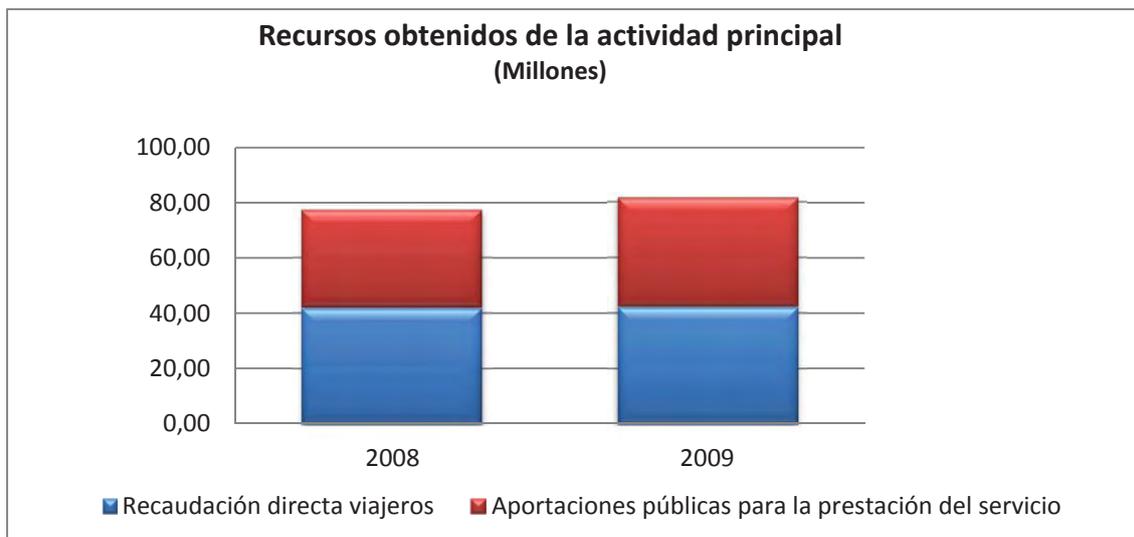


Figura 5.25: Recursos obtenidos de la actividad principal.

Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				Variación
	Desv. estándar		Coef. variación		
	2008	2009	2008	2009	
Total Recursos obtenidos de actividad principal	109.571.892,40	118.917.932,72	141,22%	145,04%	8,53%
Recaudación directa al viajero	59.941.865,29	59.342.203,81	142,24%	139,71%	-1,00%
Aportaciones públicas para la prestación del servicio	52.298.968,26	61.724.121,31	147,53%	156,20%	18,02%
Cobertura de recaudación directa al viajero/recursos obtenidos de actividad principal	14,21%	14,60%	26,16%	27,04%	2,69%
Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio/recursos obtenidos de actividad principal	14,21%	14,60%	31,13%	31,72%	2,69%

Tabla 5.38: Datos estadísticos referentes a los Recursos obtenidos por la actividad principal.

Fuente: Elaboración propia.

5.6.3.1.1. Aportaciones públicas para la financiación del servicio

A continuación, se analizan los promedios del total de las subvenciones recibidas cuyo objetivo final es la financiación del déficit tarifario o de la explotación en la prestación del servicio, independientemente de su clasificación contable.

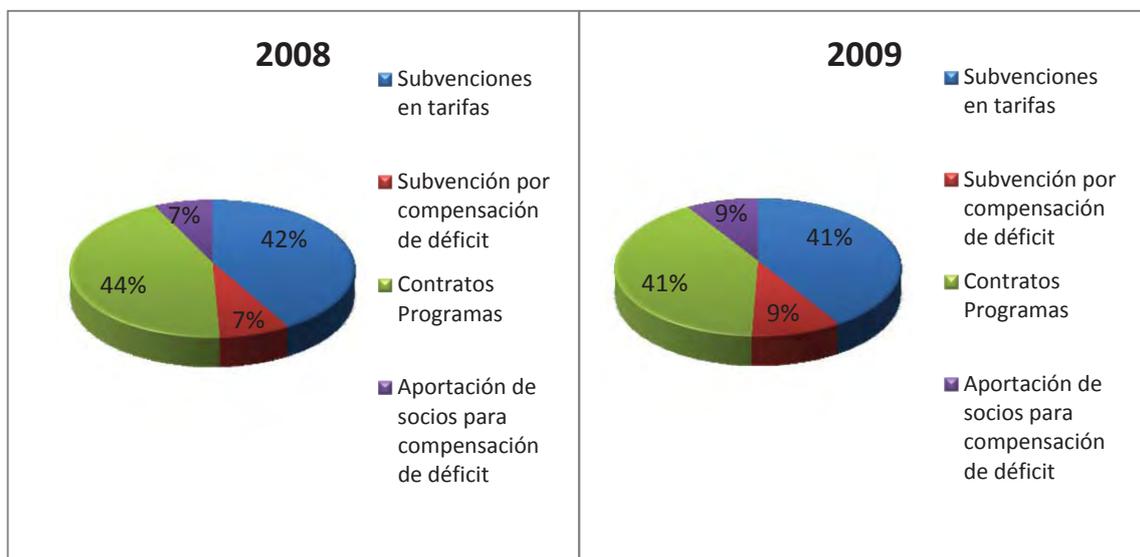
En este apartado hay que mencionar que cada empresa obtiene la financiación a través de distintos medios. Así, por ejemplo, la EMT de Madrid obtiene subvenciones directas a las tarifas y a otros gastos de explotación; Transports de Barcelona, Guaguas Municipales y TITSA, reciben gran parte de su financiación a través de Contratos Programas; o la EMT de Valencia, Gijón o San Sebastián que obtienen su mayor aportación directamente al cierre mediante aportaciones de socios para compensar

pérdidas. Por esta razón la Tabla 5.39 refleja la proporción de aportaciones públicas para la prestación del servicio recibidas por una u otra vía. Se da la circunstancia de que se reciben fondos de las administraciones por más de una de las fórmulas expuestas.

Descripción	Promedio en %		
	2008	2009	% Variación
Subvenciones en tarifas	41,81%	41,23%	-1,40%
Subvención por compensación de déficit	7,44%	9,41%	26,50%
Contratos Programas	43,45%	40,46%	-6,89%
Aportación de socios para compensación de déficit	7,30%	8,91%	22,01%
Total importes	100,00%	100,00%	0,00%

Tabla 5.39: Datos de Aportaciones públicas para la financiación del servicio.
Fuente: Elaboración propia.

Así pues, tal y como se comprueba en la Tabla 5.39, destaca, como incremento más importante, el que se produce en las partidas que no se acuerdan de forma previa: subvenciones generales al déficit (26,50%) y aportaciones por compensación de pérdidas (22,01%). Este hecho parece indicar que las empresas no obtienen suficientes recursos con la aportación pactada inicialmente y se recurre a financiación extra al final del ejercicio.



Figuras 5.26: Aportaciones públicas para la financiación del servicio.
Fuente: Elaboración propia.

5.6.4. Indicadores de Financiación de la explotación

5.6.4.1. Parámetros sobre viajeros

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Recaudación directa al viajero/ viajero (euros/ud)	0,52	0,55	4,67%
Aportaciones públicas para la prestación del servicio/viajeros (euros/ud)	0,52	0,55	5,67%
Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero (euros/ud)	1,04	1,09	5,17%

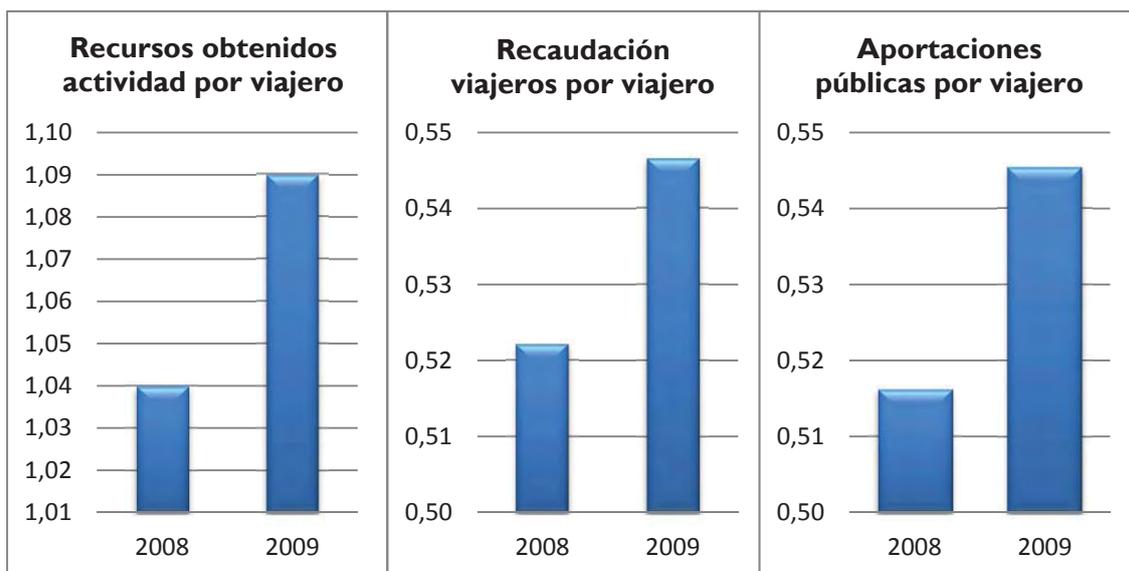
Tabla 5.40: Parámetros sobre viajeros.

Fuente: Elaboración propia.

La Tabla 5.40 muestra los indicadores promedio de los recursos obtenidos por la actividad y sus componentes, en proporción al número de viajeros transportados durante los años 2008 y 2009. A este respecto, se recuerda que el promedio de viajeros ha sufrido la disminución de un 1,21%.

Respecto al parámetro de *recursos obtenidos de la actividad principal por viajero*, el incremento es de un 5,17% (0,05€/viajero de aumento) en estos dos años. Analizando sus componentes se observa que tanto la subvención por viajero como la recaudación directa aumentan en un 5,67% y un 4,67%, respectivamente.

En un análisis pormenorizado de estos indicadores se detectan importantes diferencias de los recursos obtenidos por viajero entre unas operadoras y otras. Hay que señalar que esta diferencia se produce principalmente en el importe de las subvenciones recibidas por viajero, ya que la recaudación directa refleja valores más homogéneos (ver Tabla 5.41). En este sentido, existen cuatro empresas que reciben en torno a un 50% más que la media, mientras que hay dos empresas que se sitúan claramente por debajo del resto, obteniendo aproximadamente la mitad de recursos que la media.



Figuras 5.27: Recursos obtenidos actividad por viajero, Recaudación por viajero y Aportaciones públicas por viajero.

Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		% Variación
	2008	2009	2008	2009	
Recaudación directa al viajero/ viajero (euros/ud)	0,08	0,08	15,23%	14,55%	-0,01%
Aportaciones públicas para la prestación del servicio/viajeros (euros/ud)	0,29	0,28	55,81%	52,19%	-1,18%
Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero (euros/ud)	0,31	0,31	29,91%	28,21%	-0,82%

Tabla 5.41: Datos estadísticos sobre Parámetros por viajero.

Fuente: Elaboración propia.

5.6.4.2. Parámetros sobre km útil

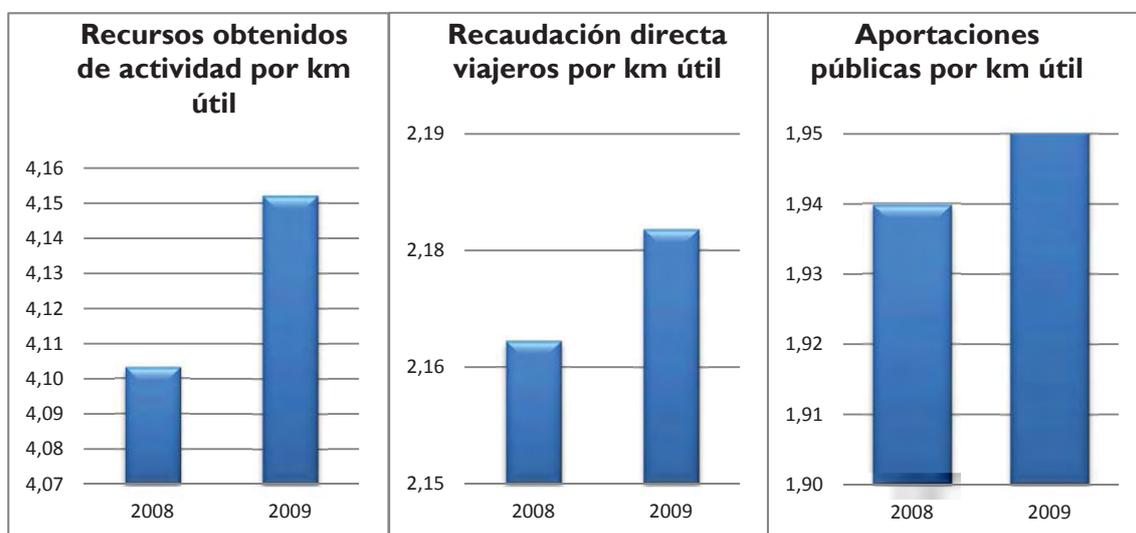
Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Recaudación directa viajero /km útil (euros/ud)	2,16	2,18	0,66%
Aportaciones públicas para la prestación del servicio/km útiles (euros/ud)	1,94	1,97	1,79%
Recursos obtenidos de actividad principal/ Km útil (euros/ud)	4,10	4,15	1,19%

Tabla 5.42: Datos sobre Parámetros sobre kilómetro útil.

Fuente: Elaboración propia.

La variación porcentual del promedio de kilómetros útiles recorridos fue de un 2,73% de incremento (véase la explicación de esta variación en el apartado 5.2.1.). En la Tabla 5.42 se observan los parámetros de las fuentes de financiación en relación con los kilómetros útiles correspondientes a la oferta del servicio. Se constata que no existen variaciones significativas y, al igual que en el caso anterior, la subvención y la recaudación al viajero por km recorrido aumentan, si bien lo hacen de forma muy leve (2 y 3 céntimos de euro, respectivamente).

Al igual que en el caso anterior, existen diferencias entre unas empresas y otras, aunque no son tan significativas. No obstante, en una de las empresas de esta muestra, se ha observado cierta divergencia entre los recursos por viajero (que son superiores a la media) y los recursos por kilómetro (que se sitúan por debajo del promedio). Esto podría indicar una oferta de servicio superior a la demandada por los usuarios.



Figuras 5.28: Recursos obtenidos de actividad, Recaudación directa por viajeros y Aportaciones públicas por kilómetro útil.
Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				Variación
	Desv. estándar		Coef. variación		
	2008	2009	2008	2009	
Recaudación directa viajero /km útil (euros/ud)	0,55	0,60	25,28%	27,55%	9,70%
Aportaciones públicas para la prestación del servicio/km útil (euros/ud)	0,86	0,88	44,36%	44,55%	2,22%
Recursos obtenidos de actividad principal/ Km útil (euros/ud)	0,98	1,10	24,00%	26,40%	11,30%

Tabla 5.43: Datos estadísticos sobre parámetros por kilómetro útil.
Fuente: Elaboración propia.

5.6.4.3. Parámetros de financiación sobre la flota

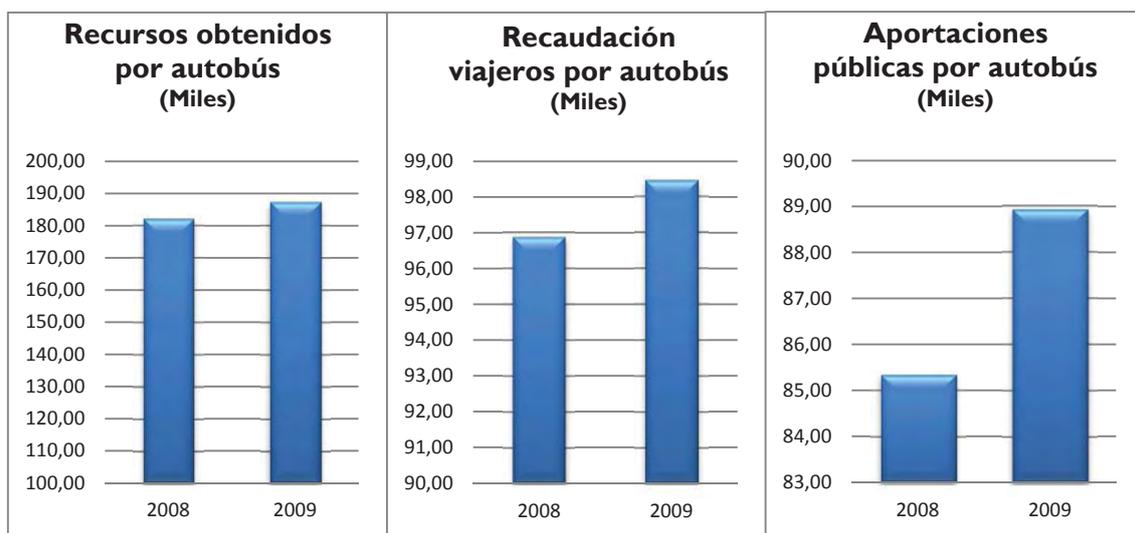
Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Recaudación directa viajero /autobús (euros/ud)	96.884,76	98.467,20	1,63%
Aportaciones públicas para la prestación del servicio/autobuses (euros/ud)	85.344,23	88.930,76	4,20%
Recursos obtenidos de actividad principal / autobús (euros/ud)	182.229,00	187.397,96	2,84%

Tabla 5.44: Datos Parámetros de financiación sobre flota.

Fuente: Elaboración propia.

La financiación media obtenida por autobús en servicio ha sido de 182.000 euros en 2008 y de 187.000 euros en 2009, es decir que ha experimentado un incremento de un 2,84%. Analizando sus componentes, se observa que, aproximadamente, un 55% para los dos años de estudio, se obtiene por recaudación directa y el resto mediante subvenciones. El incremento de subvención por autobús ha sido ligeramente superior (2,57 puntos) que el aumento de recaudación de viajeros por autobús.

Su análisis individualizado demuestra que tan solo dos empresas están significativamente por encima de la media (35% aproximadamente) y, por el contrario, una de ellas se sitúa por debajo (en más de un 45%), repitiéndose esta situación en todos los parámetros analizados para esta misma empresa.



Figuras 5.29: Recursos obtenidos, Recaudación por viajeros y Subvención al déficit por autobús.

Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		% Variación
	2008	2009	2008	2009	
Recaudación directa viajero /autobús (euros/ud)	28.733,46	29.514,59	29,66%	29,97%	2,72%
Aportaciones públicas para la prestación del servicio/autobuses (euros/ud)	33.402,49	35.618,04	39,14%	40,05%	6,63%
Recursos obtenidos de actividad principal / autobus (euros/ud)	43.202,94	47.692,05	23,71%	25,45%	10,39%

Tabla 5.45: Datos estadísticos de financiación por autobús.
Fuente: Elaboración propia.

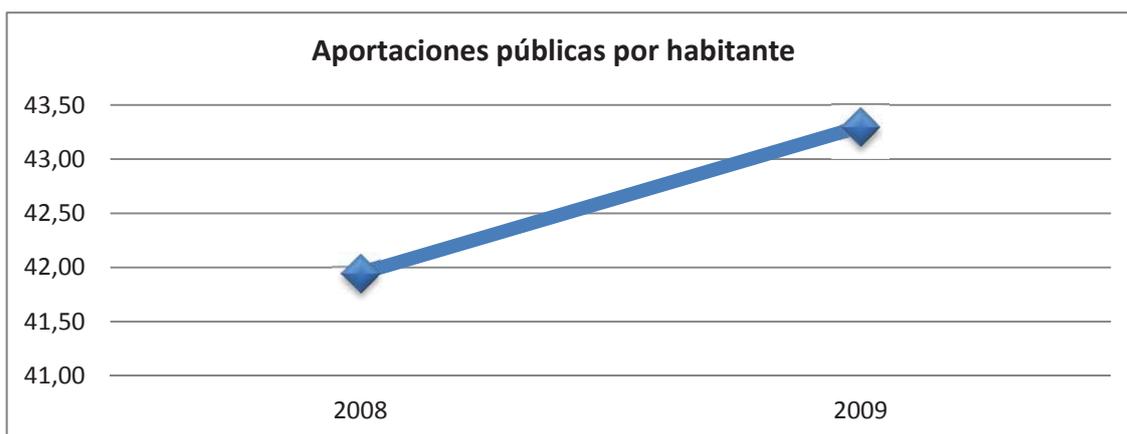
5.6.4.4. Parámetros sobre habitantes

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Aportaciones públicas para la prestación del servicio/habitantes (euros/ud)	41,94	43,30	3,23%

Tabla 5.46: Datos de los Parámetros sobre habitantes.
Fuente: Elaboración propia.

En la Tabla 5.46 se muestra el importe de las aportaciones públicas para la prestación del servicio en función del número de habitantes. Se ha considerado interesante calcular este parámetro, debido a su repercusión social. A través de este indicador se puede analizar la financiación que aportan las autoridades por cada habitante del municipio y, por tanto, se aproximaría a la contribución media que realizan los ciudadanos para sufragar el transporte urbano de viajeros en autobús de su ciudad.

Los valores medios de este parámetro se sitúan entre 41,94 euros/habitante en 2008 y 43,30 euros/habitante en 2009. Esto ha supuesto un incremento del 3,23% entre los años analizados. La dispersión obtenida para este parámetro (véase Tabla 5.47) es significativa, razón por la que estos valores deben considerarse únicamente como una tendencia. El resultado del análisis de los valores medios individuales refleja diferencias muy relevantes entre las concesionarias adheridas, por lo que este promedio resulta interesante en su análisis particularizado por empresa. Así, por ejemplo, los valores extremos se obtienen en 2009, siendo el más bajo de 11 euros por habitante, y el más alto de 65,59 euros.


Figura 5.30: Subvenciones al déficit por habitante.

Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				Variación
	Desv. estándar		Coef. variación		
	2008	2009	2008	2009	
Aportaciones públicas para la prestación del servicio/habitantes (euros/ud)	18,01	18,41	42,94%	42,51%	2,20%

Tabla 5.47: Datos estadísticos sobre parámetros por habitantes.

Fuente: Elaboración propia.

De todo lo anterior se desprende que, para los años objeto de estudio, la demanda de viajeros ha disminuido ligeramente, aunque no se ha visto reflejada en los recursos obtenidos por la actividad. Por una parte, por el incremento tarifario (que ha aumentado mínimamente la recaudación por viajero), pero fundamentalmente por el mayor esfuerzo de las administraciones que han cubierto este descenso por la vía de una mayor aportación de subvenciones. Sin embargo, esta menor demanda no ha tenido el mismo reflejo en la oferta de las concesionarias que, en general, se ha mantenido prácticamente constante tanto en la red del servicio como en la flota.

5.6.5. Subvenciones a la Inversión

En este primer informe, y respecto a las inversiones, solo se han podido obtener datos muy primarios y con bastante heterogeneidad entre ellos, por lo que para tener una aproximación de la situación de la financiación del inmovilizado no financiero en estas empresas, se analiza en este apartado la financiación de las inversiones únicamente a través de subvenciones en capital ofrecidas por las instituciones públicas. Sin embargo, en informes sucesivos, y debido a su importancia, será interesante abordar este tema con mayor profundidad.

En relación con los datos de las subvenciones e inversiones acumuladas de capital, han sido eliminadas de la muestra dos empresas⁴⁵.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Subvenciones de capital acumuladas (euros)	16.787.708,79	17.273.265,38	2,89%
Inversiones netas acumuladas en inmovilizado no financiero (euros)	67.447.661,87	69.751.173,49	3,42%
% subvenciones de capital acumuladas / Total inversiones acumuladas	22,29%	16,66%	-25,23%

Tabla 5.48: Datos de las Subvenciones a la inversión.

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede comprobar en la Tabla 5.48, se ha producido un incremento en las subvenciones de capital acumuladas en un 2,89% en el 2009 con respecto al 2008. En general, el destino de dichas subvenciones es la financiación de las inversiones correspondientes a la flota nueva y a elementos de tecnología.

El incremento de las inversiones acumuladas en las empresas adheridas en los dos años analizados ha sido del 3,42%. Cabe destacar que la proporción del material móvil, con respecto al total del inmovilizado no financiero, representa, aproximadamente, el 60% en 2008 pasando a cerca de un 75% en el año 2009.

Los datos promedios obtenidos de las 10 empresas analizadas en este apartado reflejan que sus inversiones han sido financiadas por subvenciones de capital en un 22,29% en 2008 y en un 16,66% en 2009, disminuyendo un 25,23% respecto al año inicial, por lo que el resto ha de financiarse mediante recursos ajenos. Sería interesante realizar un análisis del endeudamiento de estas empresas⁴⁶, así como de la evolución del coste de la financiación ajena, entre otras.

A la vista de estos datos, se desprenden las siguientes conclusiones:

- La mayor parte de las necesidades corresponden a la flota necesaria para la prestación del servicio.
- Las empresas han de sufragar las nuevas inversiones en flota y nuevas infraestructuras en su mayor parte (aproximadamente un 80%) mediante financiación ajena o autofinanciación.
- Se observa, que aun siendo escasa la contribución de las Administraciones Públicas a este concepto, su evolución es descendente, quizás debido a la crisis. De seguir con esta evolución desfavorable en los próximos años, la situación de la financiación de las inversiones podría agravarse.

⁴⁵ Una carece de datos segregados de sus actividades del transporte urbano, y otra presenta valores extremos tanto en inversiones como en subvenciones debido a su dimensión.

⁴⁶ Véase apartado 4 del Informe.

No obstante, como se aprecia en la Tabla 5.49, la dispersión es elevada debido a que los valores que muestran las empresas analizadas son muy heterogéneos, hasta el punto de que, en el año 2009, una empresa presenta una tasa de más de un 90%, mientras que otras no llegan ni al 2% de cobertura de inversiones mediante subvenciones. Por ello, las conclusiones generales del párrafo anterior hay que considerarlas con cierta cautela.

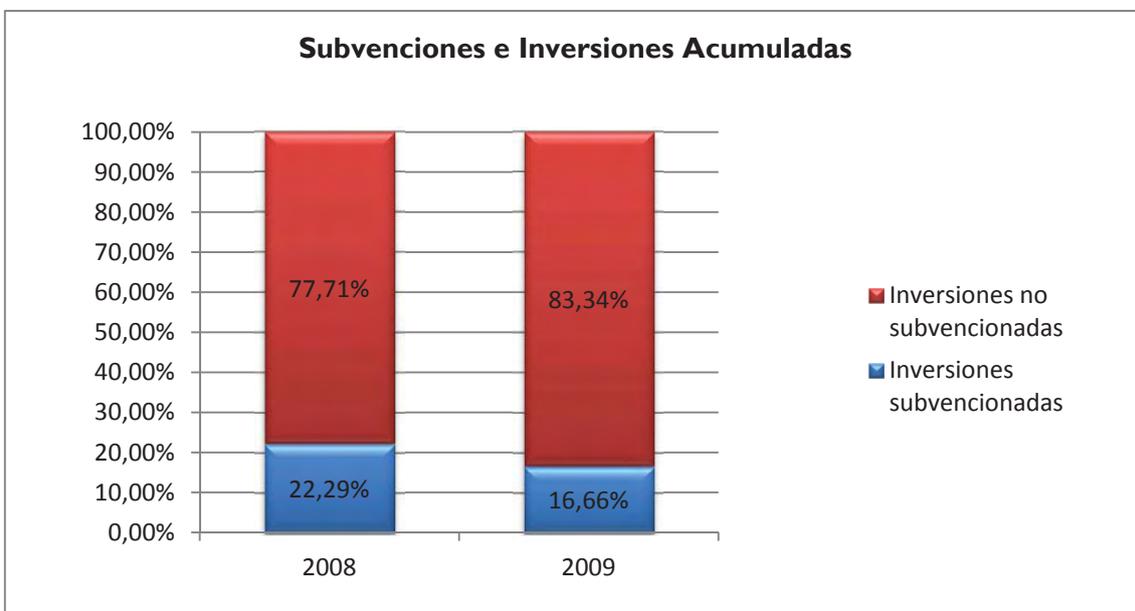


Figura 5.31: Subvenciones e Inversiones acumuladas.

Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				Variación
	Desv. estándar		Coef. variación		
	2008	2009	2008	2009	
Subvenciones de capital acumuladas	20.279.913,03	21.927.291,76	120,80%	126,94%	8,12%
Inversiones netas acumuladas en inmovilizado no financiero	80.593.979,51	81.833.897,95	119,49%	117,32%	1,54%
% subvenciones de capital acumuladas / Total inversiones acumuladas	26,91%	19,44%	120,75%	116,68%	-27,75%

Tabla 5.49: Datos estadísticos referentes a las Subvenciones a la inversión.

Fuente: Elaboración propia.

5.7. Estudio comparativo de Costes y Financiación de la actividad

Una vez analizada la estructura financiera de las empresas adheridas, resulta imprescindible su estudio en relación con los costes de explotación del servicio a fin de determinar el grado de cobertura y la sostenibilidad financiera de la actividad.

Descripción	Promedio en %		
	2008	2009	% Variación
Cobertura recaudación viajeros sobre costes explotación	44,83%	45,17%	0,76%
Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio sobre costes explotación	41,11%	42,25%	2,77%
Costes explotación sobre ingresos de explotación	130,65%	127,39%	-2,50%

Tabla 5.50: Datos de los Costes de explotación sobre el total de Ingresos de explotación.

Fuente: Elaboración propia.

El último indicador incluido en la Tabla 5.50 expresa el porcentaje que suponen los costes de explotación sobre el total de ingresos de explotación⁴⁷. En este indicador, aparentemente, se constata la existencia de un déficit, que alcanza los 30,65 puntos en 2008 y los 27,39 puntos en 2009, en la cobertura de los costes de explotación inherentes a la prestación del servicio, que las empresas necesitan cubrir por vías alternativas. A este respecto, hay que señalar que los ingresos de explotación no incluyen el importe de las subvenciones recibidas a través de las aportaciones de socios para compensar pérdidas, partida que sí es utilizada como fórmula para absorber el déficit de la actividad. Por ello, el análisis de los costes no cubiertos pasa por la consideración de las magnitudes de recursos generados, tal y como se recoge en el párrafo siguiente.

Así, la cobertura en la recaudación directa al viajero sobre los costes de explotación se mantiene prácticamente invariable en torno a un 45%. Por su parte, la cobertura de las subvenciones sobre los costes de explotación supone un 41% y 42% para 2008 y 2009, con un aumento del 2,77%. Si se agregan los porcentajes de cobertura a través de la recaudación directa y de las aportaciones públicas para la prestación del servicio, se obtiene que dicha cobertura de los costes de explotación con recursos generados por la actividad, asciende a 85,94% para 2008 y al 87,42% para 2009. Se evidencian unas necesidades de financiación de explotación de aproximadamente un 14% y un 12% para 2008 y 2009, respectivamente. No obstante, se ha producido un aumento de aproximadamente 1,5 puntos de un año a otro.

La positiva evolución, tanto por la vía del aumento en los recursos obtenidos como por la disminución que se produce en el déficit de cobertura de los costes de explotación, supone una mejora de la situación, si bien no se logra llegar al equilibrio. Habrá que estar a la espera para confirmar que el sentido favorable de esta tendencia se mantiene en ejercicios futuros.

⁴⁷ Véase el apartado 5.6.3 en el que se indica la composición de esta partida.

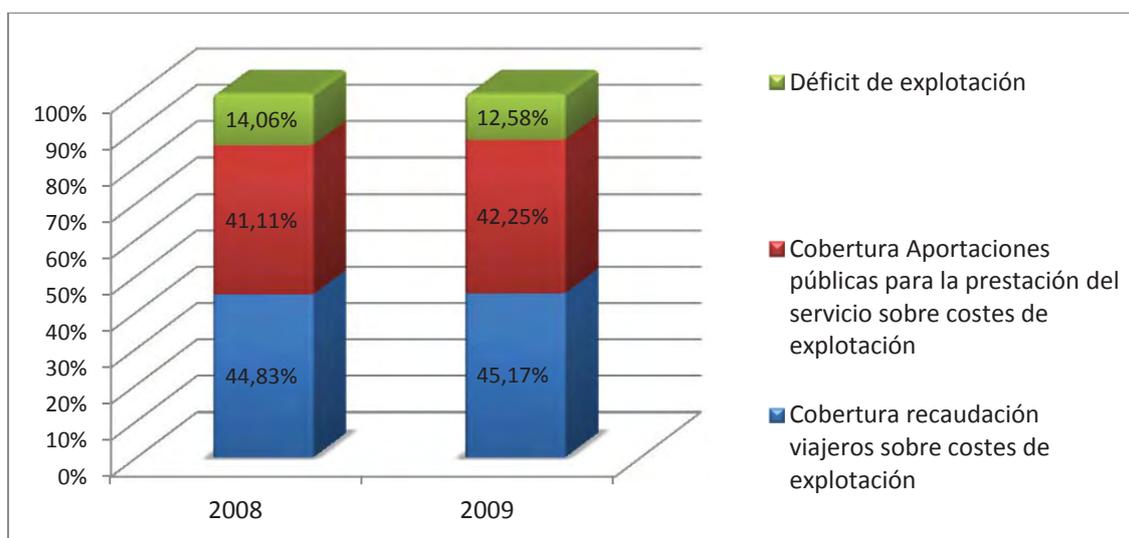


Figura 5.32: Costes de explotación sobre el total de Ingresos de explotación.
Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				
	Dev. estándar		Coef. variación		% Variación
	2008	2009	2008	2009	
Cobertura recaudación viajeros sobre costes explotación	12,07%	11,80%	26,92%	26,11%	-2,28%
Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio sobre costes explotación	17,61%	17,47%	42,84%	41,36%	-0,78%
Costes explotación sobre ingresos de explotación	51,40%	46,45%	39,34%	36,46%	-9,64%

Tabla 5.51: Datos estadísticos referentes a los Costes de explotación sobre el total de Ingresos de explotación.
Fuente: Elaboración propia.

Con el fin de profundizar en la interpretación del desequilibrio anterior, a continuación en la Tabla 5.52, se incluye el resultado del estudio pormenorizado por viajero en relación con la recaudación directa y la aportación pública, para obtener el déficit promedio por viajero. Hay que indicar que, para los datos promedios obtenidos en 2008, se ha eliminado una de las empresas por tener unos valores que excedían los límites establecidos.

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Recaudación directa al viajero/ viajero (euros)	0,52	0,55	4,67%
Aportaciones públicas para la prestación del servicio/viajeros (euros)	0,52	0,55	5,67%
Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero (euros)	1,04	1,09	5,17%
Coste explotación/ Viajeros (euros)	1,22	1,26	3,64%
Déficit/ viajero (euros)	0,18	0,17	-5,19%
Déficit/ habitante (euros)	12,59	18,13	44,03%

Tabla 5.52: Parámetros por viajeros y habitantes.

Fuente: Elaboración propia.

El coste medio por viajero asciende a 1,22 euros en 2008 y se incrementa 4 céntimos en 2009 hasta alcanzar 1,26 euros. De éstos, quedan cubiertos por la recaudación directa al viajero y por las subvenciones de las administraciones 1,04 euros y 1,09 euros, quedando sin cubrir 18 y 17 céntimos de media por viajero transportado para 2008 y 2009, respectivamente.

Si bien queda patente que hay un aumento de recaudación tanto al viajero como a través de las aportaciones públicas para la prestación del servicio, también se verifica que dicho aumento resulta insuficiente para cubrir los costes de la prestación del servicio por viajero.

El último indicador de la Tabla 5.52 es el déficit entre los habitantes de la población. En él se obtendría la aportación (que asciende a 12,59 euros/habitante en 2008 y 18,13 euros para 2009) que, por término medio, deberían soportar los ciudadanos para cubrir el déficit de este servicio público.

Como puede apreciarse en la Tabla de dispersión (Tabla 5.53), el coeficiente de variación es elevado, tanto para el promedio de déficit por viajero (143% y 157% aproximadamente para 2008 y 2009), como para el promedio de déficit por habitante (más de 160% para los dos años). Esta circunstancia evidencia las importantes diferencias en el déficit obtenidas entre todas las empresas operadoras. De hecho, en el análisis individualizado se aprecia que hay tres empresas que han obtenido superávit, en uno o en los dos años. Por el contrario, existe otra que presenta un déficit muy superior.

Descripción	Dispersión				% Variación
	Dev. estándar		Coef. variación		
	2008	2009	2008	2009	
Recaudación directa al viajero/ viajero (euros)	0,08	0,08	15,23%	14,55%	-0,01%
Aportaciones públicas para la prestación del servicio/viajeros (euros)	0,29	0,28	0,56	0,52	-1,18%
Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero (euros)	0,24	0,27	22,98%	27,07%	14,73%
Coste explotación/ Viajeros (euros)	0,24	0,24	20,06%	19,09%	-1,37%
Déficit/ viajero (euros)	0,26	0,27	-143,18%	-157,27%	4,14%
Déficit/ habitante (euros)	21,11	29,19	167,71%	161,01%	38,28%

Tabla 5.53: Dispersión.
Fuente: Elaboración propia.

5.8. Entorno y accesibilidad

5.8.1. Entorno

En el análisis del entorno es necesario destacar que el diseño de las ciudades y sobre todo la densidad de población supone un indicador relevante para poder estimar la posible estructura de la demanda de transporte público en los núcleos urbanos.

5.8.1.1. Parámetros de entorno

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
Superficie municipio (km ²)	209,93	209,93	0,00%
Densidad geográfica de la población	3.504,57	3.511,35	0,19%
Habitantes municipio	803.332,42	805.287,33	0,24%
N.º de viajeros/N.º de habitantes	94,73	92,15	-2,72%
Km anuales/habitante	23,67	24,11	1,85%
Km anuales/superficie	85.645,02	87.371,82	2,02%

Tabla 5.54: Datos de los Parámetros de entorno.
Fuente: Elaboración propia.

Estos promedios se han calculado sobre el total de las empresas adheridas, no obstante, en la Tabla de dispersión se puede observar la diferencia en las ciudades donde operan, situándose la desviación estándar de la superficie de los municipios en 156 km² y aproximadamente 2.300 habitantes por km². Más significativa es la dispersión en los habitantes por municipio, ya que la muestra incluye Madrid,

Barcelona, Valencia y Sevilla, cuatro de las cinco ciudades españolas con mayor número de habitantes (Fuente: INE).

La Figura 5.33 muestra cómo la densidad de población ha aumentado solo 0,19% del 2008 al 2009, mientras que, como se ha indicado anteriormente, el número de viajeros descendió ligeramente para el mismo período. Esta divergencia puede venir originada por la crisis económica de los últimos años, disminuyendo los desplazamientos por motivos laborales.

Este hecho se corrobora analizando la media de viajeros por habitante que también ha caído un 2,72% entre los años 2008 y 2009. Este parámetro es bastante homogéneo en todas las ciudades analizadas por lo que no se han observado grandes dispersiones en el cálculo de su media; no obstante, hay que tener en cuenta que el mayor número de viajeros por habitante no se corresponde necesariamente con las ciudades de mayor población, habría que tener en cuenta que éstas adicionalmente disponen de metro.

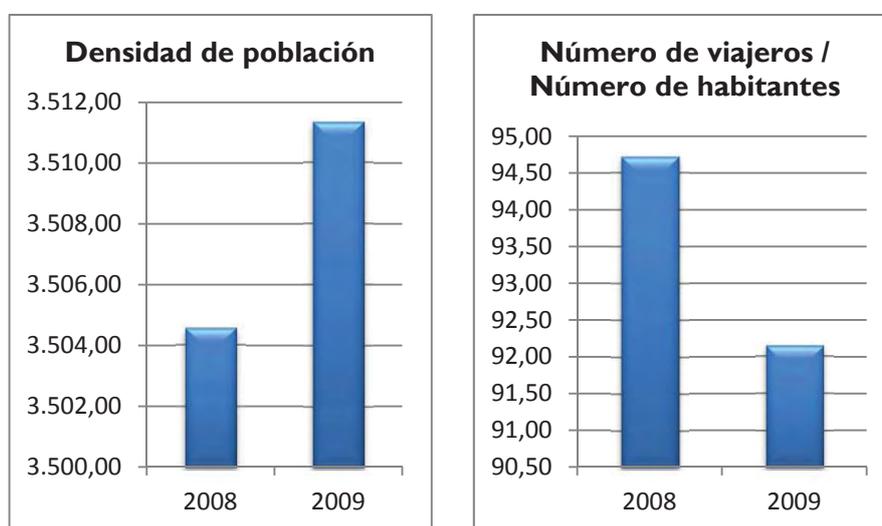
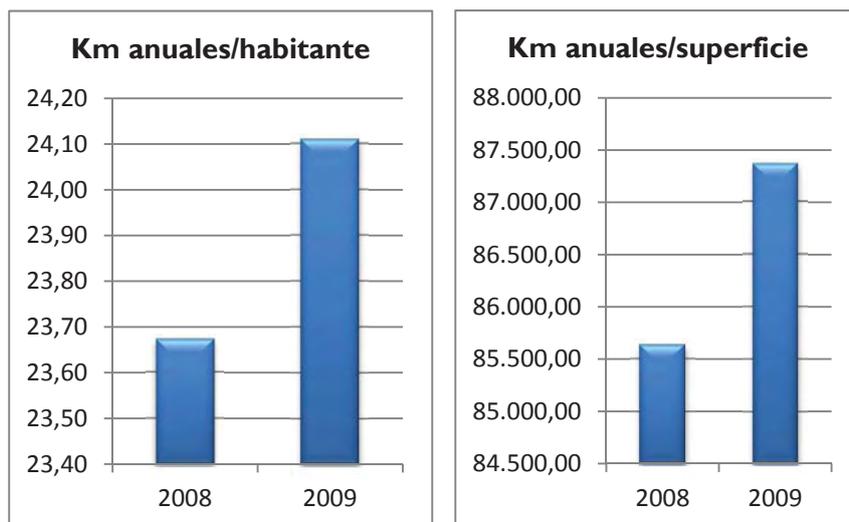


Figura 5.33: Parámetros población.
Fuente: Elaboración propia.

En la Figura 5.34 se observa que los kilómetros anuales recorridos por habitante se mantienen prácticamente constantes de 2008 al 2009, ya que el incremento medio es inferior a un kilómetro por habitante.

Por otra parte, los kilómetros recorridos con relación a la superficie de los municipios se eleva un 2% de 2008 al 2009, lo que supone 1.727 kilómetros adicionales recorridos en el 2009. Dado que la superficie de los municipios es una constante, este aumento coincide con el incremento promedio de kilómetros totales por autobús, tal y como se indica en el epígrafe 5.2.3.1, que también fue de 2,02% y con la longitud de la red del servicio que también crece un 2% en el período analizado.



Figuras 5.34: Parámetros kilómetros.
Fuente: Elaboración propia.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		% Variación
	2008	2009	2008	2009	
Superficie municipio (km ²)	156,12	156,12	74,37%	74,37%	0,00%
Densidad geográfica de la población	2.299,49	2.298,34	65,61%	65,45%	-0,05%
Habitantes municipio	994.608,94	998.200,51	123,81%	123,96%	0,36%
N.º de viajeros/N.º de habitantes	37,17	36,86	39,24%	40,00%	5,44%
km anuales/habitante	6,26	6,29	26,46%	26,08%	0,39%
km anuales/superficie	54.084,54	55.022,57	63,15%	62,98%	1,73%

Tabla 5.55: Dispersión.
Fuente: Elaboración propia.

La Tabla 5.55 muestra que el promedio de km anuales por habitante es un valor relativamente homogéneo dado que la Tabla de dispersión indica que la variación media es del 26% para los dos años. Menos homogéneo son los indicadores sobre km anuales por superficie y densidad de población dado que la variación media de dispersión es superior al 60% en ambos casos, ya que los datos base para su cálculo reflejan la diversidad en tamaño de las empresas adheridas, como se ha comentado en el apartado anterior.

5.8.2. Accesibilidad

Descripción	Promedio		
	2008	2009	% Variación
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	72,42%	76,05%	5,02%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	95,44%	98,46%	3,17%

Tabla 5.56: Datos Accesibilidad.

Fuente: Elaboración propia.

Estos indicadores reflejan la creciente sensibilidad de las empresas consideradas en la muestra, hacia el problema de la accesibilidad en los medios de transporte públicos, que se pone de manifiesto al considerar que, como media, en el año 2009 el 98,46% de la flota de autobuses son con piso bajo y el 76% con plataforma, creciendo estos porcentajes respecto al año 2008. La Figura 5.35 nos muestra el incremento de los dos indicadores.

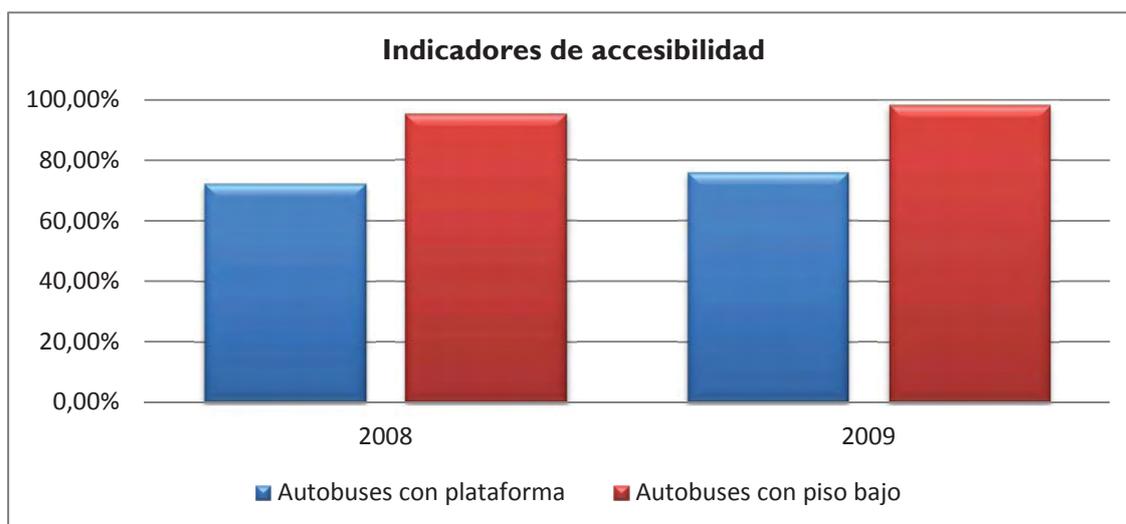


Figura 5.35: Indicadores Accesibilidad.

Fuente: Elaboración propia.

El porcentaje promedio de autobuses con plataforma se ha calculado considerando el total de las empresas adheridas. No obstante, en la Tabla de dispersión se puede observar un coeficiente de variación de aproximadamente un 46% tanto para 2008 como para 2009. Esto se debe a que la proporción para cada empresa abarca desde el 100% en tres de las empresas adheridas hasta menos del 10% en otras dos.

Por el contrario, el porcentaje de autobuses con piso bajo se ha calculado excluyendo una de las empresas, dado que el valor es significativamente inferior al valor promedio para los dos años analizados. El resto de las empresas presenta porcentajes elevados y cinco operadoras ya tienen en 2009 toda su flota de autobuses con piso bajo. También es preciso destacar la homogeneidad de estos valores promedios obtenidos, ya que los

coeficientes de dispersión no alcanzan el 6% en el 2008, reduciéndose en torno al 2,5% para el 2009.

Descripción	Dispersión				
	Desv. estándar		Coef. variación		%
	2008	2009	2008	2009	
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	33,42%	35,22%	46,15%	46,31%	5,38%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	5,71%	2,49%	5,98%	2,53%	-56,40%

Tabla 5.57: Dispersión.
Fuente: Elaboración propia.

A large, stylized number '6' is the central graphic of the page. It is composed of white and blue shapes against a solid blue background. The top loop of the '6' is white, while the bottom loop and the vertical stem are blue. The text is positioned to the right of the upper part of the '6'.

**ENCUESTA A LOS
GESTORES DE LAS
EMPRESAS
ADHERIDAS**

6. ENCUESTA A LOS GESTORES DE LAS EMPRESAS ADHERIDAS

6.1. Introducción

El objetivo de este apartado es poner de relieve las prioridades y las cuestiones clave desde el punto de vista de la percepción de las empresas respecto a los principales temas relacionados con la gestión del servicio que prestan.

Tiene como meta permitir una mejor interpretación, desde la óptica de los gestores, de las conclusiones derivadas del análisis del sector, siendo éste el objetivo fundamental de este Informe Anual. Asimismo, permitirá orientar sus futuras líneas de desarrollo, al tiempo que se perfilarán líneas de investigación basadas en las cuestiones que se configuren como prioritarias.

La encuesta se estructuró con 6 bloques temáticos y uno abierto para que, cuando lo consideraran oportuno, los encuestados sugirieran los temas adicionales que reconocieran de interés.

Los bloques temáticos sobre los que se ha realizado esta encuesta tratan sobre cuestiones relacionadas con financiación, calidad del servicio, innovación tecnológica, oferta de servicio, comportamiento de los costes del servicio y necesidades de información para la gestión.

Dentro de cada uno de ellos, se solicitó su priorización en relación a la preocupación o carácter crítico de cada aspecto encuestado, otorgando a cada ítem una puntuación, en una escala de Likert, de 1 a 5, adjudicando el valor 5 a las opciones a las que se les otorgaba mayor importancia o preocupación y 1 a las que se le asignaba la menor, no siendo excluyentes entre sí, y permitiéndose la valoración con la misma nota a varios ítems dentro de un mismo bloque temático.

La respuesta a este cuestionario ha sido del 100%⁴⁸. Como se muestra en los apartados siguientes, el resultado de la encuesta se puede considerar satisfactorio por el índice de respuestas y porque las altas puntuaciones otorgadas a prácticamente todos los ítems planteados demuestra el gran interés de los gestores hacia los temas propuestos.

A continuación se muestra el resultado de cada bloque temático en el que se indica la puntuación otorgada a cada ítem, por orden de relevancia, así como los aspectos apuntados por los encuestados que no figuraban entre los temas planteados.

⁴⁸ La totalidad de las empresas encuestadas cumplimentó la encuesta en todos sus apartados temáticos, excepto el bloque dedicado a la calidad, en el que se obtuvo contestación solo de 11 de las 12 empresas encuestadas (91,67%).

6.2. Financiación

La encuesta sobre financiación pulsa la opinión con relación a la importancia que otorgan los responsables de las 12 empresas adheridas a aspectos tales como la cuantía de las subvenciones a percibir, el problema de la demora en el cobro de éstas y sobre las tarifas, tanto en el importe como en la fórmula para determinarlas.

En este bloque se apunta, por parte de dos de las empresas, la problemática relacionada con lo poco realistas que resultan los contratos programa, si bien su puntuación es pequeña (1 y 2 puntos).

	Media	Moda	Desv.
Cuantía de las subvenciones a percibir	4,50	5,00	1,04
Demora en la percepción (cobro) de las subvenciones	3,75	4,00	1,27
Importe de las tarifas	4,17	5,00	0,79
Procedimiento de la fijación del importe de las tarifas	2,83	3,00	1,30

Tabla 6.1: Parámetros estadísticos de encuestas sobre Financiación.

Fuente: Elaboración propia.

En primer lugar, hay que destacar que es un aspecto clave para las empresas adheridas, a la vista de las altas puntuaciones obtenidas en cada uno de los ítems, destacando sobre el resto la cuantía de las subvenciones a percibir, donde la puntuación más frecuente es 5 (un 75% de las respuestas, otorgan esta puntuación a este ítem). El importe de las tarifas figura en segundo lugar en cuanto a la media, si bien la puntuación más frecuente es 5 (un 42% de las respuestas). En cuanto a la demora en el cobro de las subvenciones, la puntuación más repetida es el 4, significando este hecho que, aunque es un aspecto importante para las operadoras adheridas, no es el prioritario en el ámbito correspondiente a la financiación. Aparentemente, el procedimiento para fijar el importe de las tarifas, si bien la puntuación otorgada también supera la media, es el que se valora en último lugar.

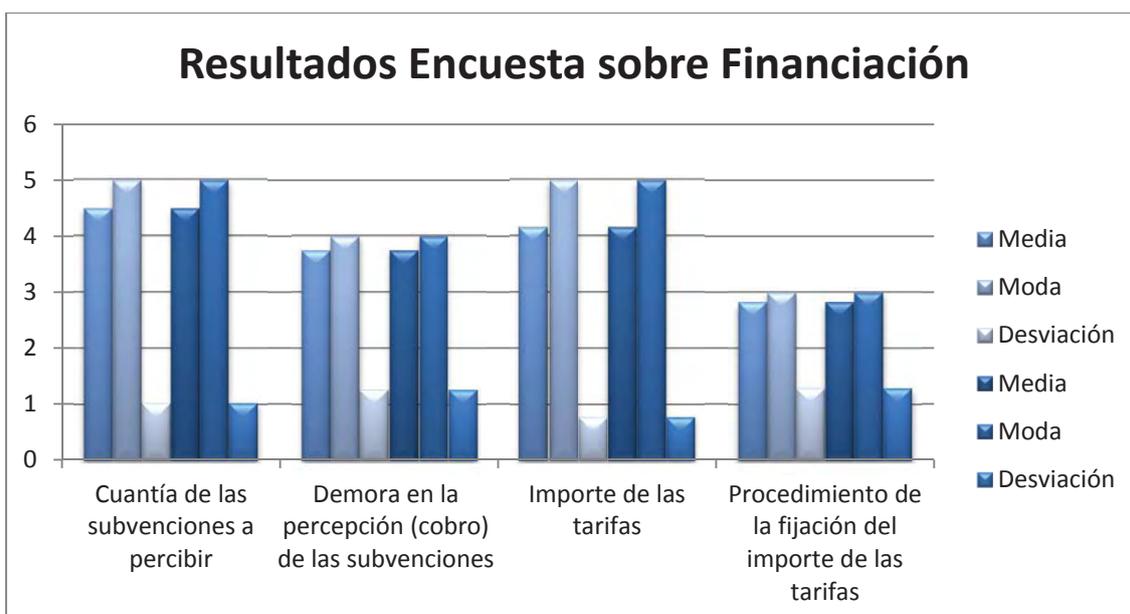


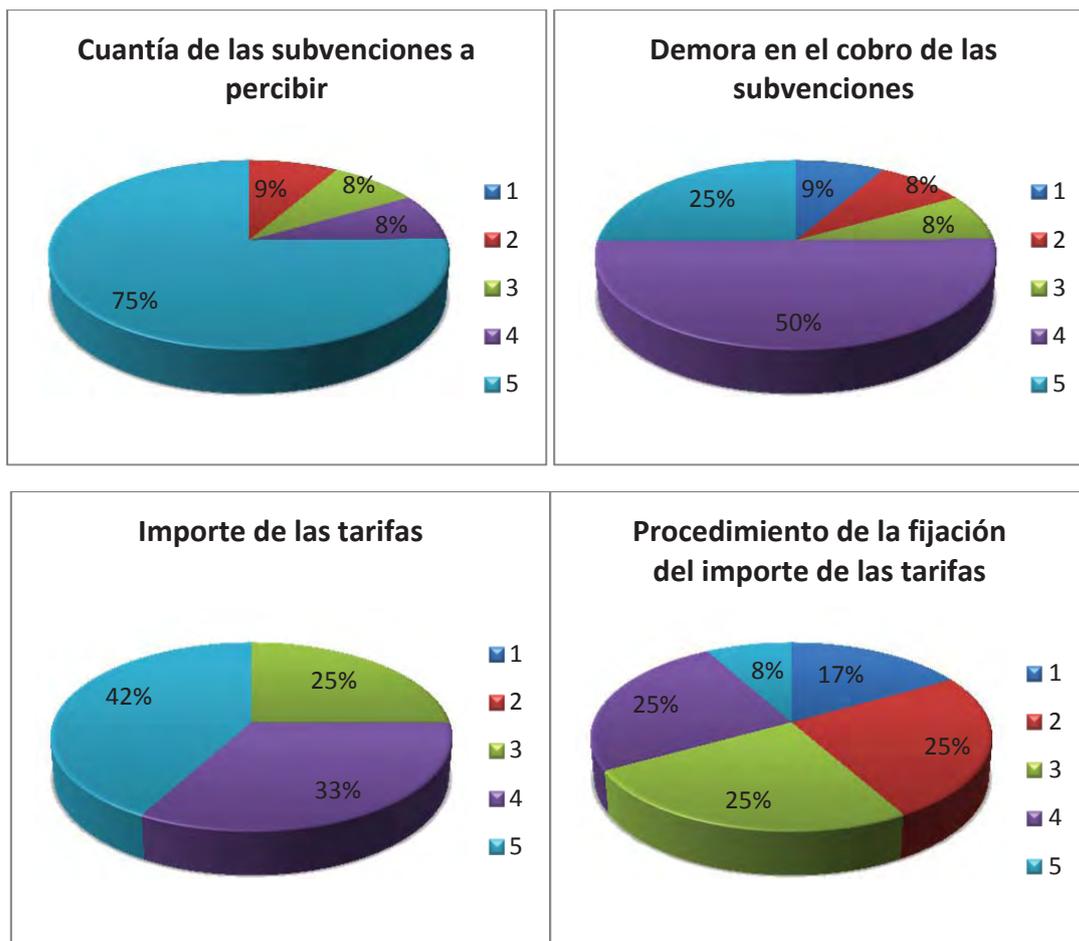
Figura 6.1: Resultados de los parámetros estadísticos de encuestas sobre Financiación.

Fuente: Elaboración propia.

Respuesta	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	Total
Cuantía de las subvenciones a percibir	0		1	8%	1	8%	1	8%	9	75%	12
Demora en la percepción (cobro) de las subvenciones	1	8%	1	8%	1	8%	6	50%	3	25%	12
Importe de las tarifas	0		0		3	25%	4	33%	5	42%	12
Procedimiento de la fijación del importe de las tarifas	2	17%	3	25%	3	25%	3	25%	1	8%	12

Tabla 6.2: Datos de encuestas sobre financiación.

Fuente: Elaboración propia.



Figuras 6.2: Resultados de las respuestas a las encuestas sobre Financiación.
Fuente: Elaboración propia.

6.3. Calidad

En el apartado correspondiente a calidad del servicio, se encuestaron temas relacionados con la antigüedad de la flota, la accesibilidad, la puntualidad, la frecuencia, la velocidad comercial y el índice de averías. En este apartado, se obtuvo la respuesta de once empresas.

Asimismo se ha apuntado en este bloque otro aspecto a considerar relacionado con la calidad del servicio y no contemplado en la encuesta como es la atención al cliente, valorada por dos empresas con 3 y 5 puntos.

	Media	Moda	Desv.
Antigüedad de la flota	2,92	3,00	1,25
Características accesibilidad de la flota (piso bajo, con rampa, etc.)	3,58	5,00	1,14
Puntualidad	4,42	5,00	0,40
Frecuencia	4,33	5,00	0,65
Velocidad comercial	3,92	5,00	1,19
Índice averías de la flota	3,00	3,00	1,35

Tabla 6.3: Parámetros estadísticos de las Encuestas de Calidad.

Fuente: Elaboración propia.

En todos los casos planteados se supera la media, si bien en función de las respuestas recibidas el aspecto que mayoritariamente es considerado como sello de calidad es la puntualidad del servicio, seguido por la frecuencia. No obstante, la puntualidad es un aspecto que no solo depende de la operadora sino de las circunstancias del tráfico en el municipio en el que se desenvuelve la actividad, es decir, depende de factores exógenos al servicio. Estas circunstancias también afectan de forma directa a la frecuencia, así como a la velocidad comercial del servicio, aspecto valorado en tercer lugar en cuanto al ámbito de la calidad.

Los últimos aspectos relacionados con la calidad, y en orden de prioridad, son la accesibilidad de la flota, que también recibe como puntuación mayoritaria 5 puntos, y que está condicionada por las limitaciones para la obtención de financiación de las inversiones que permitan la renovación de la flota por equipos más accesibles. Los ítems situados como menos prioritarios son el índice de averías y la antigüedad, que están también afectados por el problema de la financiación ya apuntado en este mismo apartado.

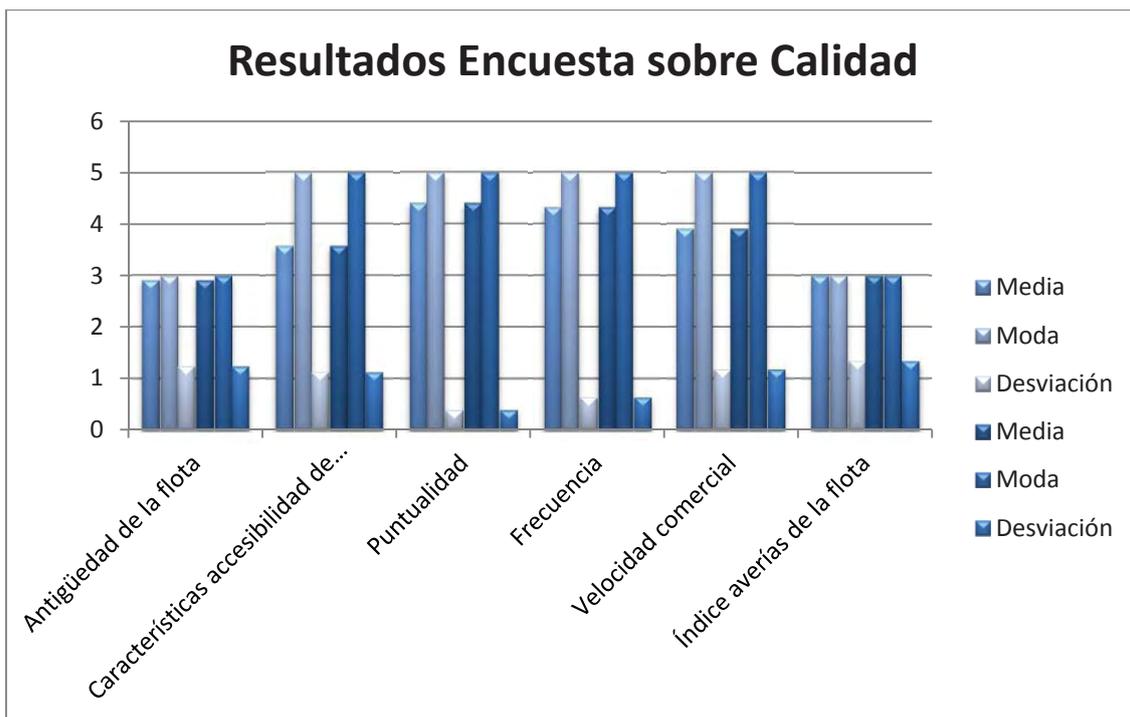
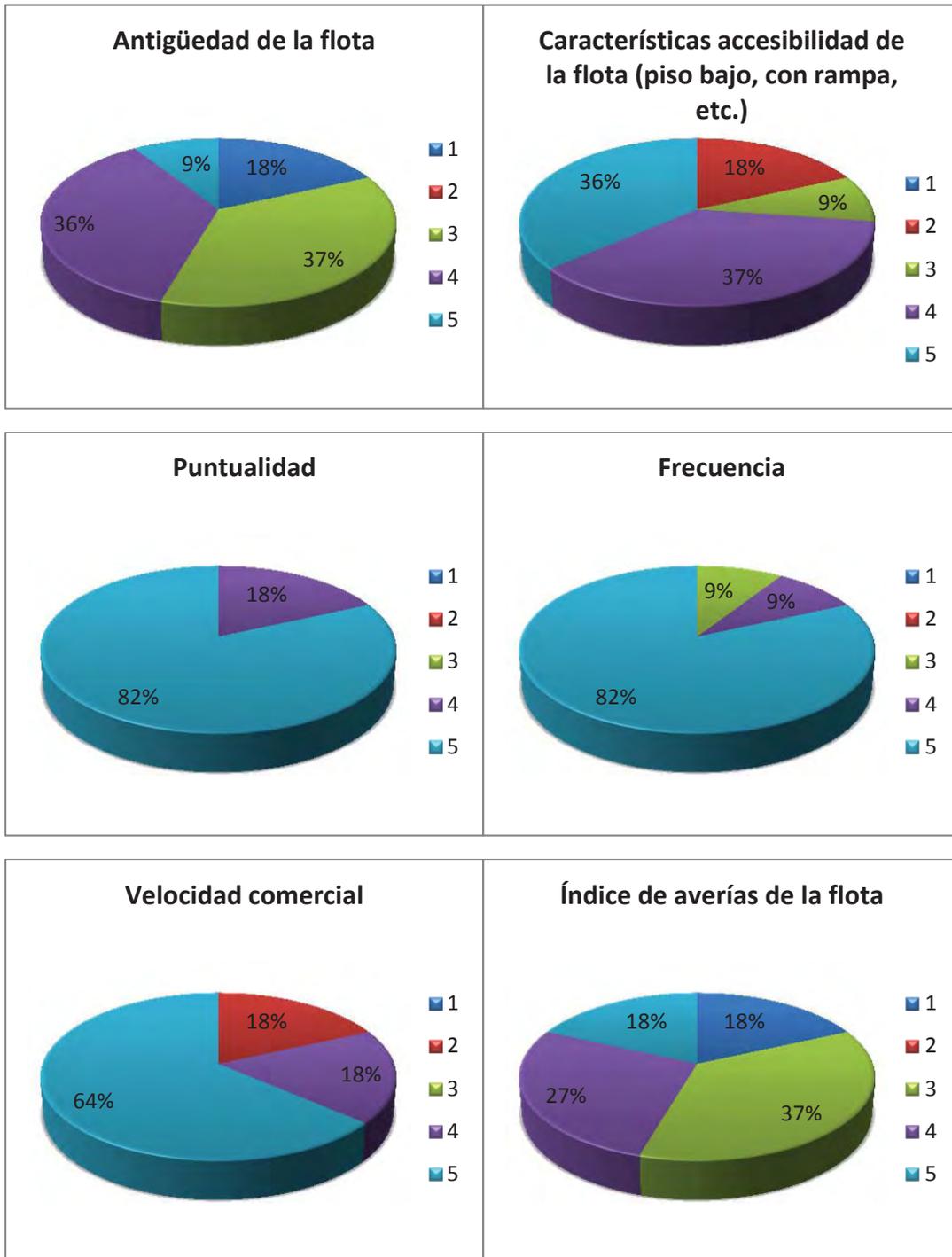


Figura 6.3: Resultados de los Parámetros estadísticos sobre las encuestas de Calidad.
Fuente: Elaboración propia.

Respuesta	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	Total
Antigüedad de la flota	2	18%	0		4	36%	4	36%	1	9%	11
Características accesibilidad de la flota (piso bajo, con rampa, etc.)	0		2	18%	1	9%	4	36%	4	36%	11
Puntualidad	0		0		0		2	18%	9	82%	11
Frecuencia	0		0		1	9%	1	9%	9	82%	11
Velocidad comercial	0		2	18%	0		2	18%	7	64%	11
Índice averías de la flota	2	18%	0		4	36%	3	27%	2	18%	11

Tabla 6.4: Datos de las encuestas de Calidad.
Fuente: Elaboración propia.



Figuras 6.4: Resultado de las respuestas a las encuestas de Calidad.
Fuente: Elaboración propia.

6.4. Innovación

Otro de los aspectos sobre los que se ha consultado a las operadoras adheridas es acerca de la preocupación por la innovación sobre los sistemas de información al usuario, sistemas de ayuda a la explotación del servicio, implantación de nuevos

combustibles y nuevos sistemas de comercialización. Adicionalmente se han apuntado, por parte de los encuestados, dos aspectos no contemplados en la encuesta, como son los sistemas de cancelación y las políticas de movilidad, esta última prioritaria para una de las empresas encuestadas.

	Media	Moda	Desv.
Sistemas de información al usuario	4,67	5,00	0,50
Sistemas de ayuda a la explotación	4,58	5,00	0,67
Implantación de nuevos combustibles	2,75	3,00	1,22
Nuevos sistemas de comercialización (ventas por teléfono móvil, internet, etc.)	3,25	4,00	1,01

Tabla 6.5: Parámetros estadísticos de las encuestas sobre Innovación.
Fuente: Elaboración propia.

Nuevamente se observa una alta puntuación en todos los ítems planteados, superando la media en todos los casos. La prioridad para las operadoras es el desarrollo de sistemas de información al usuario, seguido de la innovación en sistemas que permitan la explotación del servicio de forma más eficaz. Tanto en un caso como en otro, la mayoría de las puntuaciones han sido de 5.

Los nuevos sistemas de comercialización y la implantación de nuevos combustibles, ocupan las últimas posiciones en este apartado. Es de destacar que la prioridad por introducir la utilización de nuevos combustibles se valora en este apartado como la última, seguramente porque depende de las posibilidades de investigación en este ámbito y de los resultados de la misma, que en un futuro permitirán mejoras pero no inminentes.

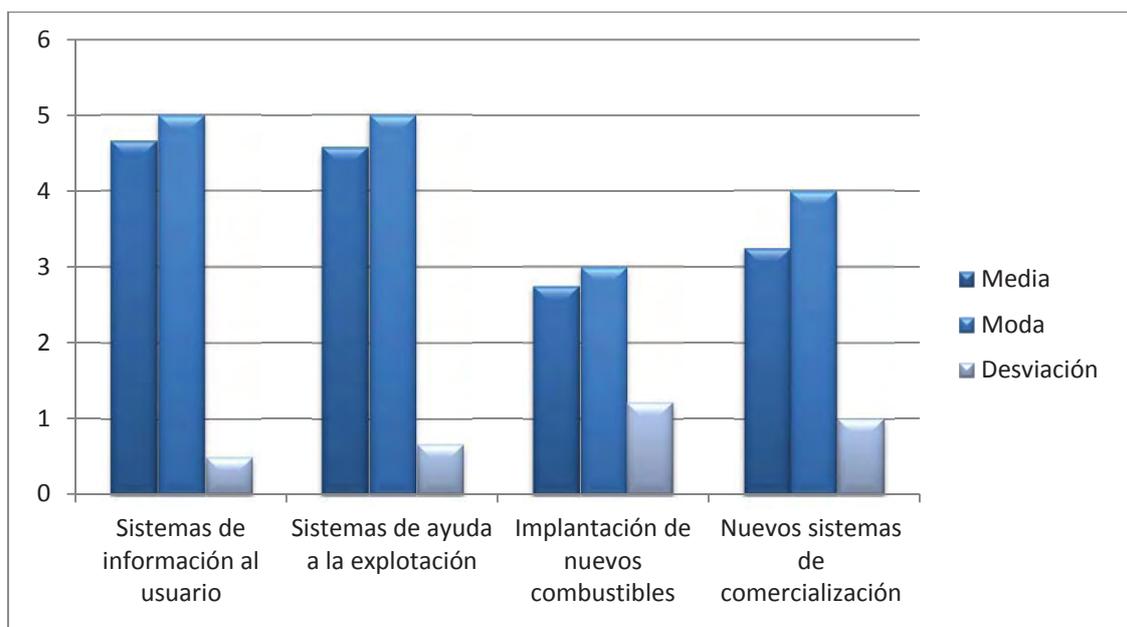
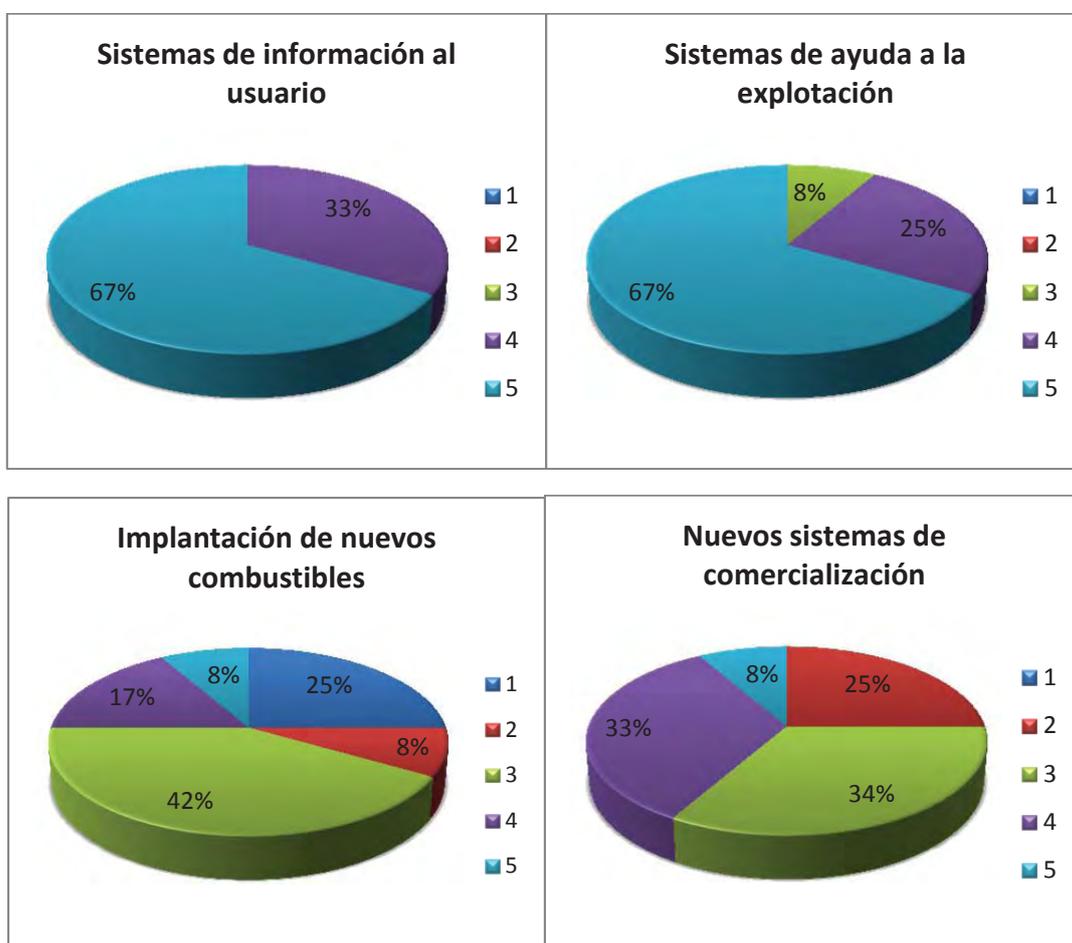


Figura 6.5: Resultados de los Parámetros estadísticos sobre las encuestas a la Innovación.
Fuente: Elaboración propia.

Respuesta	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	Total
Sistemas de información al usuario	0		0		0		4	33%	8	67%	12
Sistemas de ayuda a la explotación	0		0		1	8%	3	25%	8	67%	12
Implantación de nuevos combustibles	3	25%	1	8%	5	42%	2	17%	1	8%	12
Nuevos sistemas de comercialización (ventas por teléfono móvil, internet, etc.)	0		3	25%	4	33%	4	33%	1	8%	12

Tabla 6.6: Datos de las respuestas a las encuestas sobre Innovación.
Fuente: Elaboración propia.



Figuras 6.6: Resultados de las respuestas a las encuestas sobre Innovación.
Fuente: Elaboración propia.

6.5. Oferta del servicio

	Media	Moda	Desv.
Evolución del número de viajeros	4,42	5	0,90
Cobertura territorial de la red (llegan las líneas a donde se entiende deben llegar)	3,75	5	1,14
Diseño de la red (diseño y planificación de las rutas)	4,42	5	0,67
Competencia de medios de transporte alternativos	3,00	3	1,04
Percepción del usuario sobre el servicio recibido	4,33	4	0,65

Tabla 6.7: Parámetros estadísticos de las encuestas sobre Oferta del servicio.

Fuente: Elaboración propia.

En este ámbito, en el que se observa un gran interés por parte de los gestores, los principales temas valorados como críticos por las concesionarias encuestadas son la evolución del número de usuarios, el diseño de la red y la percepción del servicio por parte del usuario.

Por el contrario, aunque con una importante valoración (3 sobre 5), el concepto por el que claramente existe un interés menor es la competencia de medios de transporte alternativo.

Por otra parte, resulta interesante destacar que la cobertura territorial de la red es el elemento donde existe más discrepancia en las respuestas, circunstancia previsiblemente correlacionada con la diferente configuración de las ciudades para las que prestan su servicio.

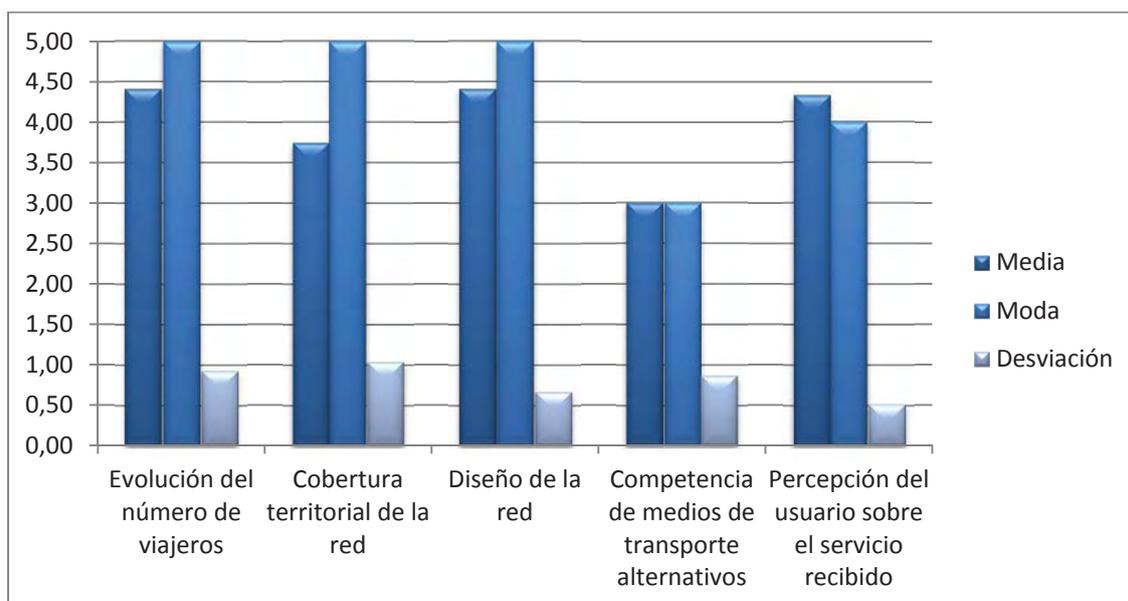
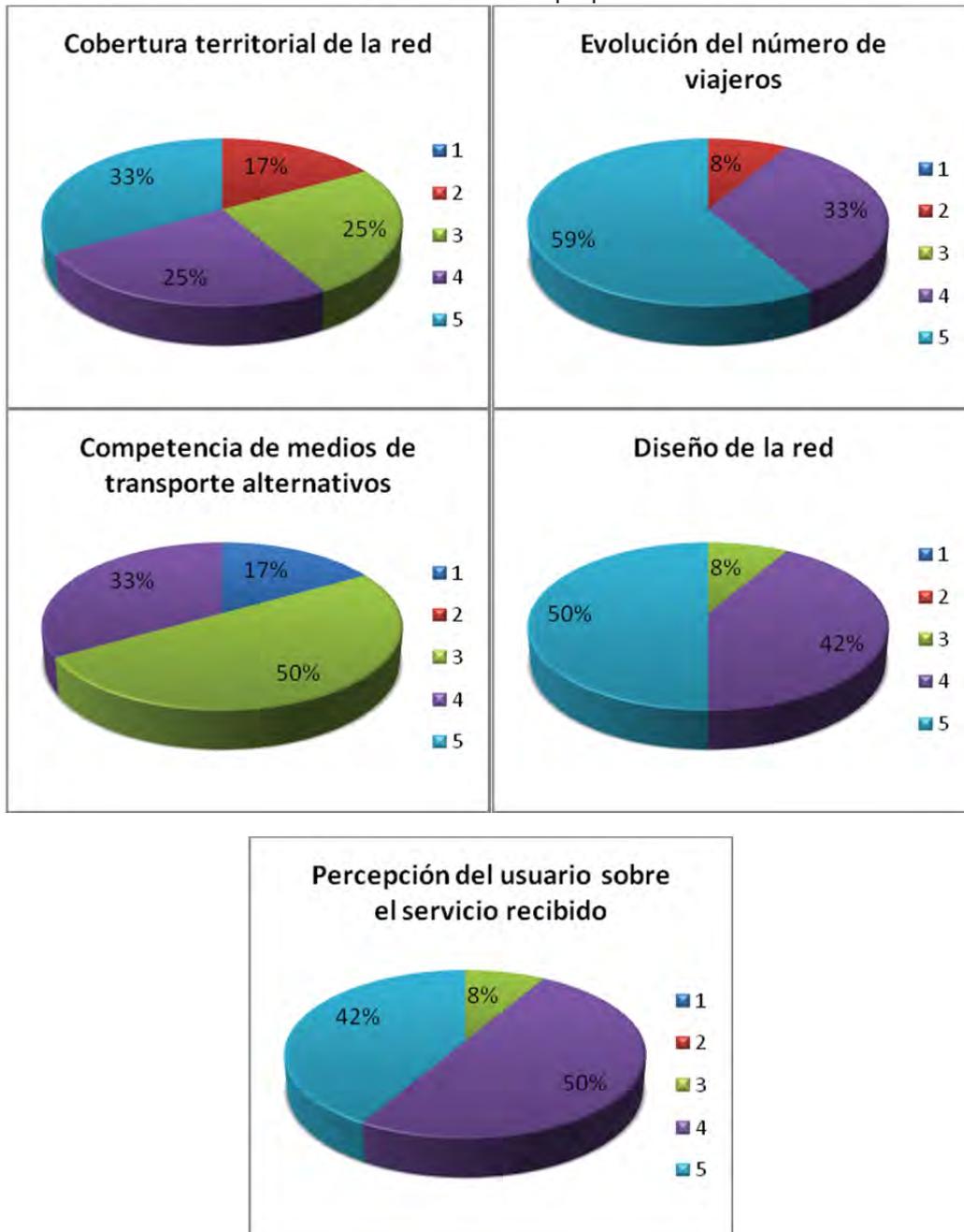


Figura 6.7: Resultados de los Parámetros estadísticos de las encuestas sobre Oferta del servicio.

Fuente: Elaboración propia.

Respuesta	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	Total
Evolución del número de viajeros	0		1	8%	0		4	33%	7	58%	12
Cobertura territorial de la red	0		2	17%	3	25%	3	25%	4	33%	12
Diseño de la red	0		0		1	8%	5	42%	6	50%	12
Competencia de medios de transporte alternativos	2	17%	0		6	50%	4	33%	0		12
Percepción del usuario sobre el servicio recibido	0		0		1	8%	6	50%	5	42%	12

Tabla 6.8: Datos respuestas encuestas Oferta del servicio.
Fuente: Elaboración propia.



Figuras 6.8: Resultados de las encuestas sobre Oferta del servicio.
Fuente: Elaboración propia.

6.6. Costes

	Media	Moda	Desv.
Costes de combustibles	3,83	4	1,14
Costes personal conductores	4,83	5	0,60
Costes resto de personal	3,92	5	1,22
Costes de material móvil (material móvil y su mantenimiento)	3,58	4	0,40
Costes de estructura	3,00	3	0,94

Tabla 6.9: Parámetros estadísticos de las encuestas sobre Costes.

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los costes, el elemento que, de acuerdo con los resultados de la encuesta, resulta más relevante para la gestión del servicio, en opinión de los encuestados, es el coste de los conductores (para el que hay casi unanimidad en la máxima valoración) seguido por el coste de combustibles y material móvil, y el resto de coste de personal.

Junto a ellos se manifiesta una preocupación aparentemente menor por los costes de estructura.

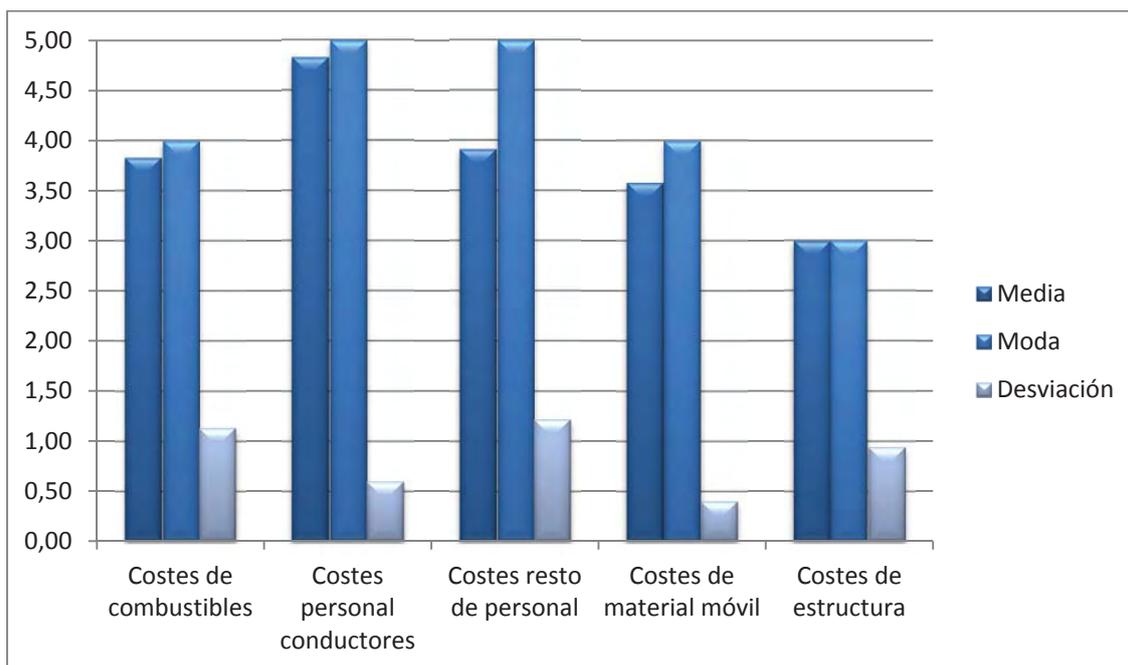
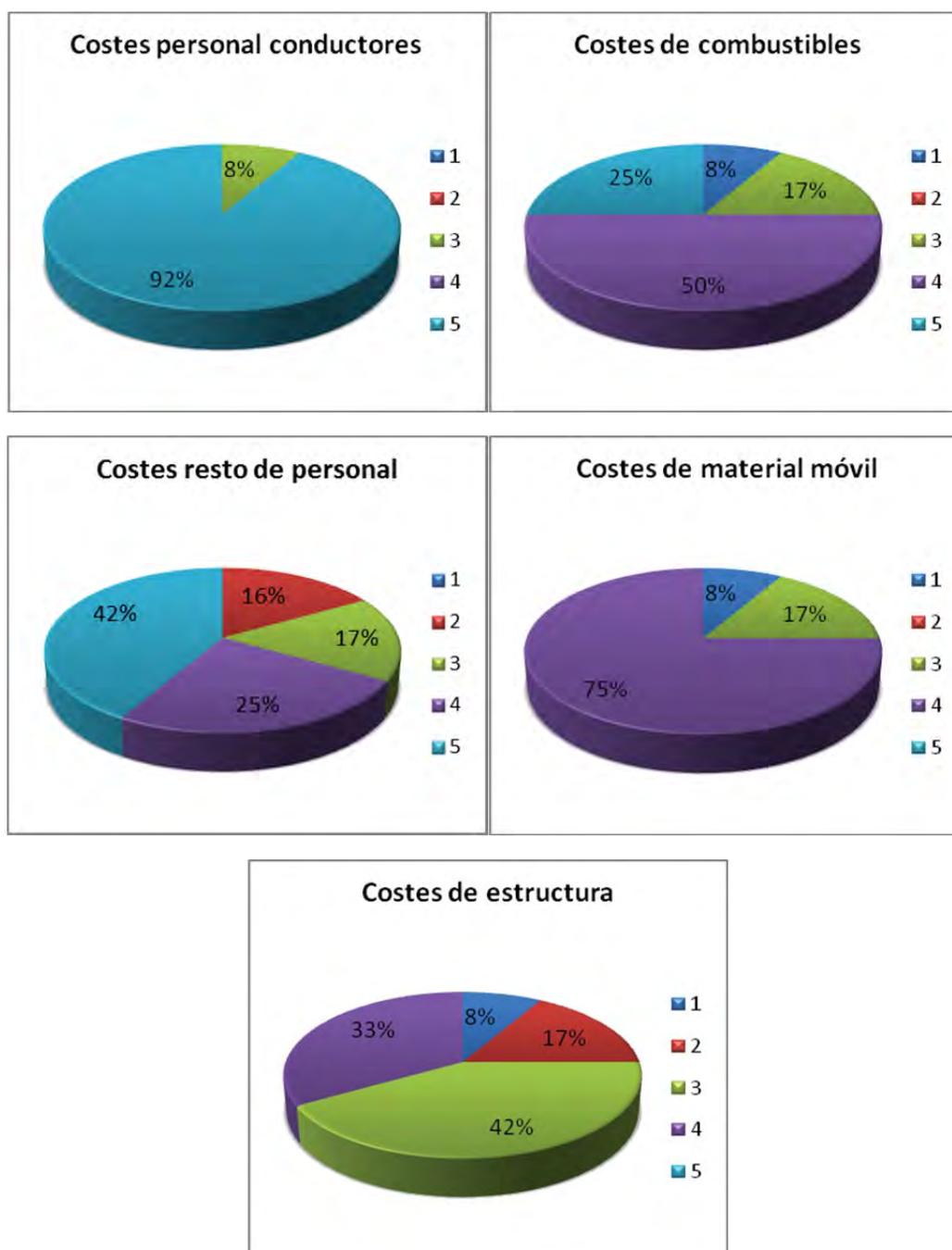


Figura 6.9: Resultados de los Parámetros estadísticos de las encuestas sobre Costes.

Fuente: Elaboración propia.

Respuesta	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	Total
Costes de combustibles	1	8%	0		2	17%	6	50%	3	25%	12
Costes personal conductores	0		0		1	8%	0		11	92%	12
Costes resto de personal	0		2	17%	2	17%	3	25%	5	42%	12
Costes de material móvil	1	8%	0		2	17%	9	75%	0		12
Costes de estructura	1	8%	2	17%	5	42%	4	33%	0		12

Tabla 6.10: Datos de las respuestas de las encuestas sobre Costes.
Fuente: Elaboración propia.



Figuras 6.10: Resultados de las respuestas de las encuestas sobre Costes.
Fuente: Elaboración propia.

6.7. Necesidades de información para la gestión

	Media	Moda	Desv.
Productividad del personal	4,33	5	0,81
Absentismo	4,42	5	1,21
Costes y Rentabilidad –costes y márgenes de cobertura- por vehículo	3,67	4	1,17
Costes y Rentabilidad –costes y márgenes de cobertura- por línea y franja horaria	4,00	4	1,14
Rendimiento de la flota	3,50	4	1,01
Matriz origen destino	3,33	4	1,12

Tabla 6.1 I: Parámetros estadísticos de las encuestas sobre Necesidades de información.

Fuente: Elaboración propia.

Este epígrafe se plantea en términos sensiblemente diferentes al resto de apartados de la encuesta, pues no se centra en la detección y valoración de los elementos críticos de la gestión sino en las necesidades de información para la planificación y el control de la misma.

En este sentido, los gerentes otorgan un alto valor a la contribución de los sistemas de información y, en consecuencia, a la transición de la gestión por intuición hacia una gestión racional.

De entre los conceptos propuestos sobresalen la destacada valoración del absentismo y de la productividad del personal, conclusión que resulta totalmente lógica y previsible dados los altos índices de absentismo con que operan las concesionarias y la elevada participación de los costes de personal en la estructura de costes de estas empresas, tal y como se puso de manifiesto en el presente informe.

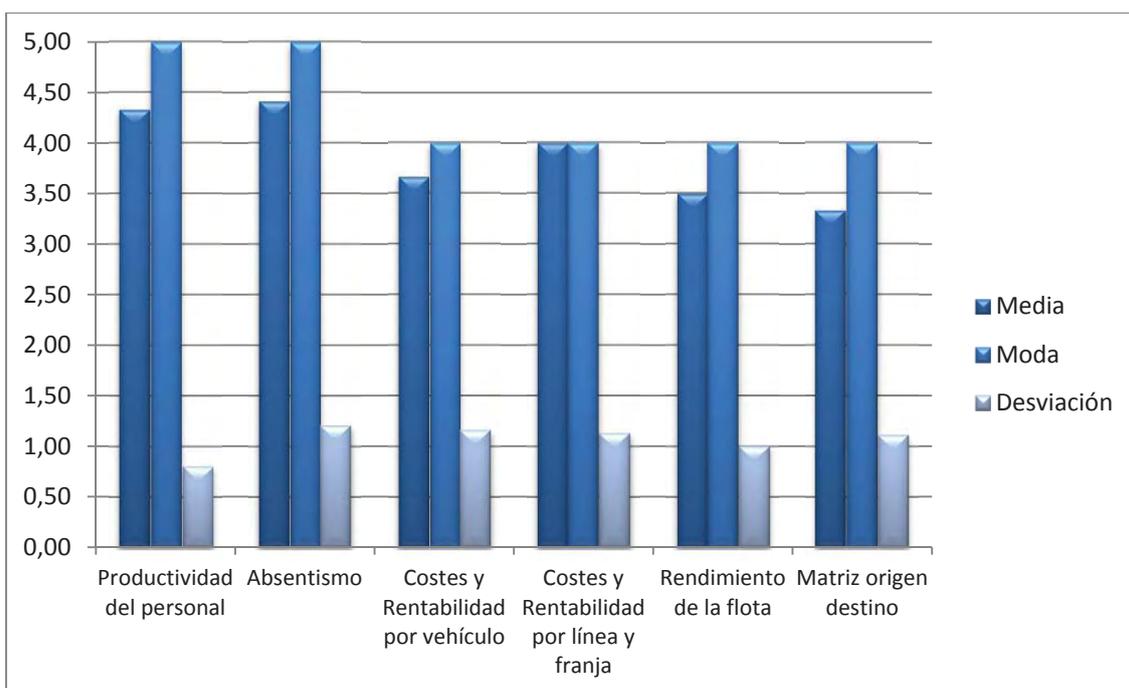
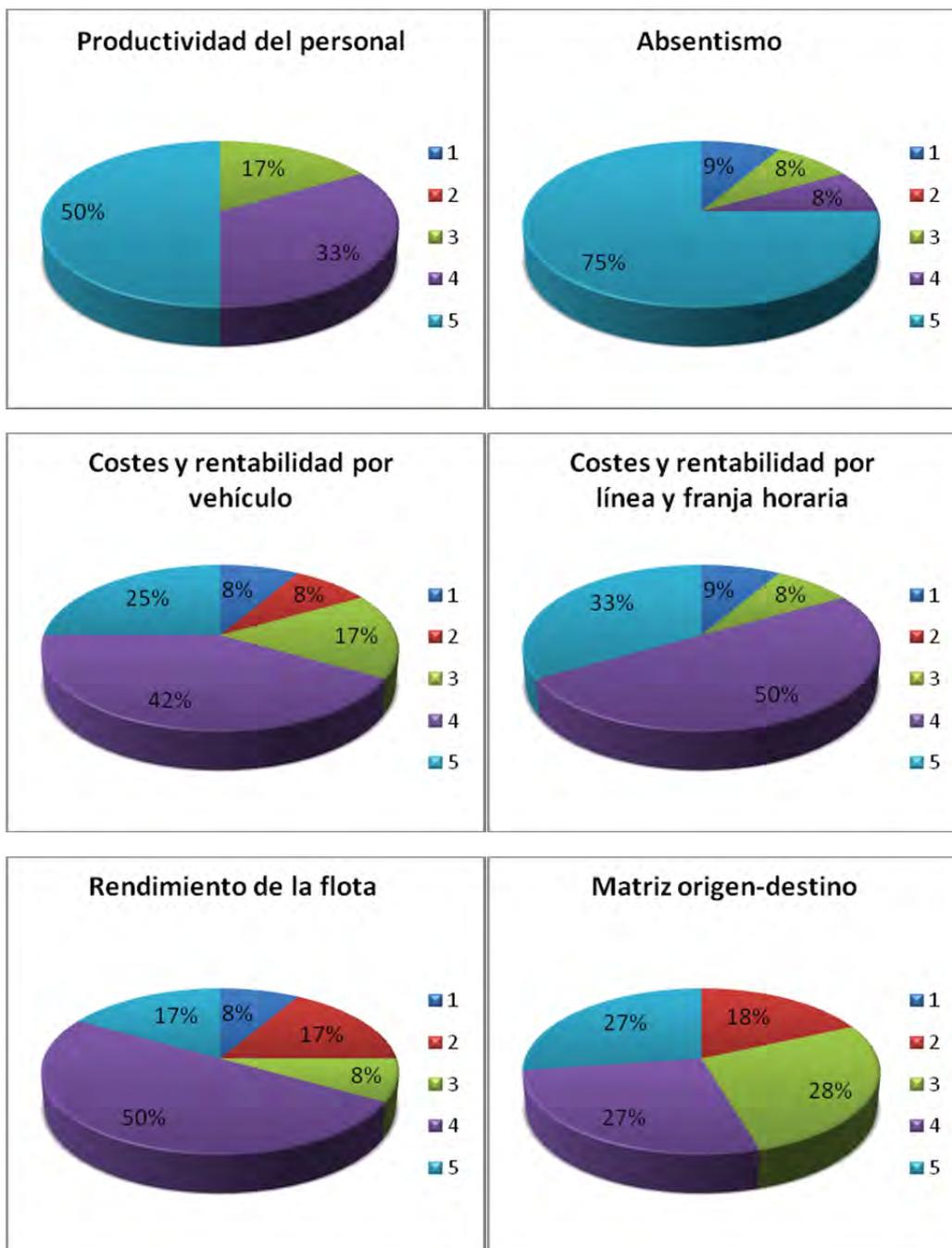


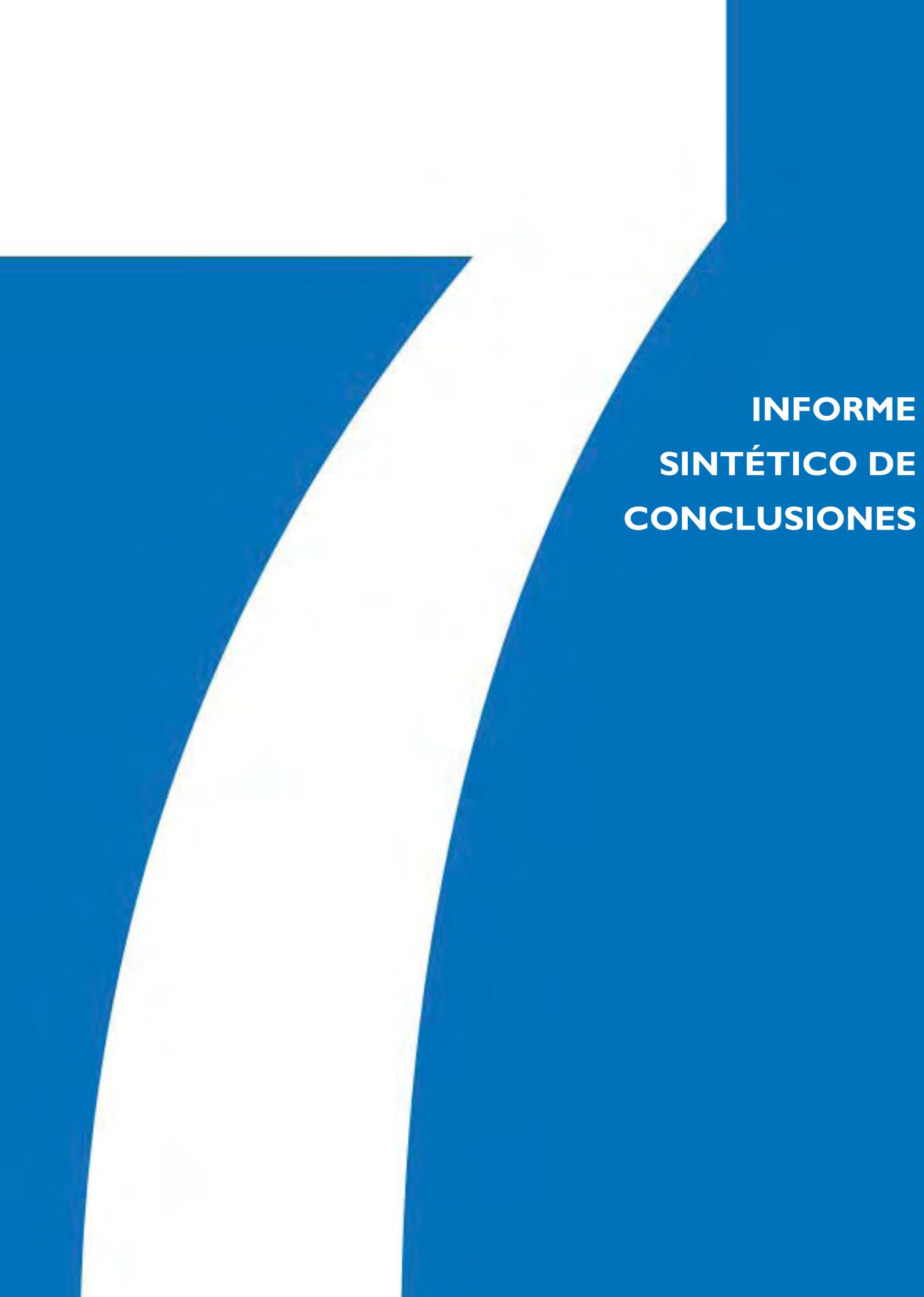
Figura 6.11: Necesidades de Información.
Fuente: Elaboración propia.

Respuesta	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	Total
Productividad del personal	0		0		2	17%	4	33%	6	50%	12
Absentismo	1	8%	0		1	8%	1	8%	9	75%	12
Costes y Rentabilidad por vehículo	1	8%	1	8%	2	17%	5	42%	3	25%	12
Costes y Rentabilidad por línea y franja horaria	1	8%	0		1	8%	6	50%	4	33%	12
Rendimiento de la flota	1	8%	2	17%	1	8%	6	50%	2	17%	12
Matriz origen destino	0		2	18%	3	27%	3	27%	3	27%	11

Tabla 6.12: Datos sobre las Necesidades de Información.
Fuente: Elaboración propia.



Figuras 6.12: Necesidades de Información.
Fuente: Elaboración propia.

The background features a large, abstract graphic design. It consists of several overlapping curved shapes in a vibrant blue color against a white background. The shapes create a sense of movement and depth, with some areas appearing to be cutouts or layered. The overall aesthetic is modern and clean.

**INFORME
SINTÉTICO DE
CONCLUSIONES**

7. INFORME SINTÉTICO DE CONCLUSIONES

Como ha quedado de manifiesto en los contenidos incluidos en el primer Informe Anual del Observatorio de Costes y Financiación del Trasporte Urbano Colectivo, nuestro objetivo es analizar la estructura de costes y financiación del transporte urbano colectivo en superficie en España.

Pensamos que ello es útil a efectos de presentar un estudio de las condiciones de explotación de las concesionarias del servicio para contribuir a la mejora de su eficiencia, a través de la generación de medidas representativas de sus patrones de comportamiento y que aporten información objetiva sobre su estructura de costes y financiación.

Ello permitirá, a nuestro juicio, proporcionar un marco de referencia en la definición de las bases de negociación para mejorar las condiciones de la concesión y de la financiación del servicio y propiciar un conocimiento más profundo de la realidad del sector a los diferentes agentes implicados o interesados en el mismo –concesionarias, autoridades de transporte público, usuarios del servicio, ciudadanos, etc.-.

Para cumplir tales propósitos, hemos estructurado el informe, tal y como se indicó en la presentación del mismo, en tres grandes apartados:

- Contexto del sector, en el que se trata de analizar la estructura general en que se enmarca el transporte urbano colectivo
- Análisis económico-financiero de las empresas concesionarias, a través del estudio de la muestra representativa seleccionada de acuerdo a los parámetros fijados en el informe.
- Análisis de la estructura de costes y financiación del sector a través del estudio de las empresas adheridas.

Cuyo análisis se desarrolla en los correspondientes apartados -3, 4, y 5- del informe y para los que creemos que es de interés, y así lo hacemos en el presente apartado, presentar un resumen de las principales conclusiones alcanzadas que facilite la lectura e interpretación del trabajo realizado.

Además, junto con dicho desarrollo nuclear, se consideró de utilidad detectar los principales aspectos críticos de la gestión de las empresas, circunstancia que nos aconsejó dirigir una encuesta a los gestores de las empresas adheridas y presentar las conclusiones extraídas de la misma que consideramos representativas de las preocupaciones más relevantes vinculadas a la gerencia de las concesionarias.

Por razones idénticas a las anteriormente expresadas, incluimos en este apartado, las principales conclusiones derivadas de dicho trabajo, con el ánimo de facilitar nuevamente al lector una fácil visualización y comprensión de los contenidos de un informe que, por su naturaleza, se extiende a múltiples vertientes de la realidad de tales agentes y, por ende, implica cierto grado de complejidad y prolijidad de los desarrollos presentados.

En primer lugar, cabe destacar que el sector del transporte constituye, indiscutiblemente, una actividad de enorme relevancia dentro de la economía española, no solamente por su importante volumen de negocio, cercano a los 100.000 millones de euros en el 2009, con una generación de valor añadido del 14,5% en el 2009 sino, además, por su efecto vertebrador de la totalidad de las actividades económicas de nuestra sociedad.

En particular, dentro del sector, y en términos de población activa ocupada, el transporte terrestre ocupó aproximadamente al 70% de la población activa durante el período analizado.

Todo ello pone de manifiesto el interés que adquiere el conocimiento de la realidad económica y social del sector del transporte de viajeros, en sus diferentes contextos, en cuanto que permite contribuir a una adecuada identificación y a un análisis más riguroso y preciso de las políticas y de los problemas actuales del transporte público, así como de la movilidad de nuestras ciudades.

Por otra parte, a nuestro juicio, el trabajo realizado adquiere una especial relevancia y significación como consecuencia de la mencionada participación de entes como la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (ATUC) o la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), así como de 14 de las más importantes empresas concesionarias del país, representativas de las principales capitales españolas y de un importante volumen de población muestra de un 39,85% de la que vive en ciudades de más de 50.000 habitantes y un 20,67% de la población total, circunstancias que, en nuestra opinión, dotan al presente Informe Anual de un importante nivel de representatividad.

En consecuencia, se presenta a continuación un resumen de las principales conclusiones derivadas de las distintas partes del trabajo.

7.1. Estructura del sector

7.1.1. Contexto europeo del Transporte de Viajeros

- En desplazamientos de media y corta distancia, el transporte público es el modo más eficiente, y, por tanto, se define como la mejor respuesta a las necesidades de movilidad de las áreas con mayor densidad de población como son las grandes ciudades. Por ello, el transporte público, como modo de transporte sostenible, está siendo impulsado a escala mundial como instrumento para contribuir a la mejora de la calidad del aire y a la reducción del consumo energético, entre otras, en las grandes ciudades.
- El hecho de que el transporte público urbano sea un servicio público de carácter local hace que las competencias de las instituciones europeas, en materia de regulación, sean mínimas. Las áreas metropolitanas, a menudo, tienen marcos institucionales muy complejos e implican a diferentes niveles de autoridades encargadas de la planificación urbana y de las políticas de transporte. Sin embargo, el marco regulador de la Unión Europea es un elemento fundamental en la toma de

decisiones que afectan a nuestra normativa. Por ello, en materia de transporte público, las estrategias a largo plazo de los operadores del transporte de viajeros deben contemplar la evolución previsible de las iniciativas y de las normas europeas.

- El mayor impulso dado al transporte urbano de pasajeros en Europa llega con la publicación del *Libro Blanco: La política europea de transportes de cara al 2010. La hora de la verdad* y, posteriormente, el *Libro Verde: Hacia una nueva cultura de la Movilidad Urbana*, publicado por la Comisión Europea en 2007. Estas publicaciones suponen un antes y un después en transporte y movilidad urbana en el ámbito europeo.
- Recientemente la Comisión Europea ha emitido, en octubre de 2010, una Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones de la UE, denominada *Hacia un Acta para el Mercado Único por una economía social de mercado altamente competitiva*, que afecta a la totalidad de los sectores. En ella se hacen cincuenta propuestas para mejorar el trabajo, los negocios y los intercambios entre los países miembros. En dichas propuestas se encuentran algunas directamente relacionadas con el transporte, entre las que destacan las siguientes:
 - la adopción de un nuevo *Libro Blanco* sobre política de transporte,
 - la modernización de la legislación sobre contratos públicos,
 - la adopción de una Comunicación sobre derechos de los pasajeros en todos los modos de transporte,
 - la puesta en marcha de una nueva legislación sobre concesión de servicios, o
 - la puesta en marcha de una propuesta para un marco global de financiación de las infraestructuras de transporte.
- Respecto al próximo *Libro Blanco* contemplado en la citada Comunicación, tiene prevista su publicación para el año 2011, y entre sus contenidos está previsto acometer medidas en relación con los derechos de los pasajeros, con la accesibilidad, la información multimodal, los sistemas de *ticketing* y los sistemas de seguridad, entre otros. La importancia del Libro Blanco radica en que definirá la orientación de las políticas de transporte en la UE para la década 2010-2020 que proporcionen una hoja de ruta que nos pueda ofrecer soluciones sobre las fuentes de energía alternativas, la innovación y la investigación, que incidan sobre la crisis de financiación del transporte, y, en definitiva, que cambien nuestros conceptos de movilidad. Su aplicación concreta en materia de transporte urbano se centra en la necesidad de desarrollar planes de movilidad.
- Según datos del último Barómetro de la Asociación Europea de Autoridades de Transporte Metropolitano (EMTA), una media del 47% de los costes de explotación del transporte urbano colectivo de las ciudades analizadas está cubierto por ingresos de tarifas, procediendo el resto de los fondos de aportaciones de las Administraciones Públicas. Por tanto, se puede afirmar que los ingresos obtenidos por la recaudación no alcanzan a cubrir ni el 50% de los costes de explotación de las empresas operadoras en general, que deben buscar la cobertura a estos desfases a través de las diferentes vías de participación gubernamental.
- Adicionalmente, la búsqueda de ciudades con una movilidad urbana más sostenible, según los niveles de exigencia actual, requiere de inversiones adicionales en infraestructuras, vehículos adaptados, nuevas tecnologías, mejora de servicios, etc. La financiación de estas inversiones ha de ser cubierta por fuentes de financiación,

en su mayoría públicas, de carácter local, regional o estatal, pero también con fuentes de financiación privadas.

- En conclusión, las crecientes necesidades de financiación de los complejos sistemas de transporte actuales y la disminución probable de la financiación pública son los principales desafíos para el futuro próximo.

7.1.2. Contexto nacional

- Según los datos analizados, el vehículo privado es el modo motorizado más utilizado para los desplazamientos en áreas urbanas, independientemente del tamaño de éstas, mientras que el transporte urbano en autobús y metro empieza a cobrar importancia cuando se refiere a municipios donde existe la obligatoriedad de dicho servicio, cumpliéndose la afirmación del Barómetro de Movilidad de la EMTA, donde se establece que el autobús es el modo de transporte público prioritario para los habitantes europeos.
- La delegación de competencias en España, hace que el marco regulador del transporte público urbano en las Comunidades Autónomas no sea uniforme, existiendo importantes disfunciones entre ellas, ya que, en algunos casos, vienen determinados por leyes autonómicas sectoriales; y en ausencia de éstas se opta por criterios establecidos en la legislación de régimen local y en la normativa general de transportes en vigor.
- En la actualidad, España no cuenta con ningún tipo de regulación estatal sobre la financiación del transporte público, dado que la actual normativa de financiación del transporte público solo se contempla en el artículo 26.1.d) de la Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local, en el que se establece la obligación de prestar un servicio de transporte urbano público en aquellos municipios con más de 50.000 habitantes, así como en los Presupuestos Generales del Estado. Este hecho supone uno de los principales retos a los que se enfrenta el sector. Este problema de amplio calado social y político, y debido a las particulares circunstancias en las que se encuentra hoy en día la economía nacional y la dependencia de combustibles fósiles que suponen un 70% de la energía que se consume, ha supuesto últimamente distintos debates sobre las posibilidades de sustitución tanto en el ámbito político como en los medios de comunicación.
- Recientemente, en el Congreso de los Diputados, se ha llegado a la conclusión de que la elaboración de un proyecto de Ley de Financiación Estatal del Transporte Público es prioritaria. Entre otras cuestiones que se deben determinar está uno de los principales escollos: ¿quién debe financiar el transporte público y el método de reparto? Algunos de los principales temas debatidos fueron estos:
 - Necesidad de desarrollar un compromiso para favorecer la movilidad sostenible con un proyecto de ley de financiación estatal del transporte público en el que se asegure la suficiencia de las aportaciones económicas y cuya atribución se realice bajo criterios objetivos, planteando la posibilidad de recuperar un criterio basado en el porcentaje sobre los viajeros transportados y no sobre el número de habitantes de un municipio, en aras de beneficiar a los usuarios.

- Revisión de la aportación estatal a los contratos programa de las autoridades metropolitanas, independientemente del tipo de contrato que sea.
- Agilización del Plan de cercanías.
- Priorizar las inversiones en el momento actual de ajuste, en aquellas que más contribuyan al incremento de la mejora de la productividad, como pueden ser los carriles bus u otras que priorice el transporte colectivo sobre el individual.

7.2. Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo

En el apartado 4 del informe, en el que nos ocupamos del análisis económico-financiero de las empresas concesionarias, se estudia una muestra representativa de la población, seleccionada de acuerdo con los parámetros fijados en el informe⁴⁹. Así, la muestra objeto de análisis queda configurada por 42 empresas prestatarias del servicio de transporte urbano de viajeros en diferentes provincias del territorio español, comenzando con su caracterización para lo que utilizamos los parámetros de antigüedad, personalidad jurídica, titularidad, etc. Podemos señalar que la mayoría de las empresas tienen más de 10 años de antigüedad y son sociedades anónimas auditadas.

Con la intención de realizar una aproximación al tamaño de las empresas analizadas, hemos procedido a efectuar su agrupación atendiendo a la cifra de negocios, dimensión del activo y número de trabajadores en 2008 y 2009, constatándose que más del 60% de la muestra tiene una cifra de negocios inferior a 15 millones de euros, una dimensión de su activo inferior a 30 millones de euros y menos de 500 trabajadores. El estudio continúa con una comparativa entre las empresas de la muestra, adheridas y no adheridas al Observatorio, utilizando las mismas variables anteriores y observándose cómo se han adherido las empresas de mayor dimensión.

Una vez caracterizada la muestra de empresas, analizamos las principales magnitudes del resultado empresarial y de la estructura económica y financiera partiendo de la información contenida en sus cuentas anuales. El resultado promedio del colectivo analizado presenta signo negativo y, aunque es mayor el número de empresas con resultados positivos, las que presentan pérdidas son las que determinan la tendencia media.

Por su parte, el análisis patrimonial evidencia una gran heterogeneidad, un ligero crecimiento de la dimensión media con un grado promedio de equilibrio entre el activo no corriente y el corriente razonable, así como una aparente preferencia por la financiación ajena ante la propia.

⁴⁹ Actividad esencial de la empresa: transporte urbano de viajeros; estado: activa o en concurso; último n.º de empleados: mínimo 15; Cuentas Anuales disponibles: 2008 y 2009; habitantes del municipio: más de 50.000.

Todo este análisis sirve de punto de partida para el estudio del equilibrio económico-financiero, observando los factores que inciden en la rentabilidad y en la solvencia del colectivo analizado. Para ello se eliminaron las empresas que presentaban información que, a nuestro juicio, distorsionaba el sentido de las conclusiones. De dicho estudio se desprende que, por término medio, los indicadores del colectivo de empresas arrojan valores positivos, si bien es cierto que, en su cálculo, están incorporadas las cantidades percibidas por distintos conceptos de las Administraciones Públicas. Ahora bien, para el colectivo analizado no disponemos de información que permita determinar en qué medida estas aportaciones inciden en la rentabilidad y en la solvencia de estas empresas.

Por último, concluimos analizando otros indicadores de gestión, en los cuales se atiende a los viajeros transportados, empleados, número de conductores, vehículos, kilómetros recorridos, habitantes del municipio o superficie de la ciudad en la que se presta el servicio. La poca información que sobre estas variables tan esenciales ofrecen las empresas en sus memorias ha limitado las conclusiones alcanzadas.

7.2.1. Empresas analizadas

- El hecho de estar ante un sector altamente regulado (tarifas, acceso al mercado, fórmulas de gestión, integración de redes, itinerarios, paradas, etc.), excesivamente dependiente de subvenciones públicas que, aunque representan unos ingresos garantizados, están ligados a la demora que caracteriza a la administración en el pago de las mismas, incide en el hecho de que no sea un sector especialmente atractivo para la inversión, lo que probablemente ha motivado que el 90% de las empresas de la muestra se hayan constituido hace más de 10 años.
- Las empresas más antiguas poseen una cifra de negocios y un montante de fondos propios mayor que las empresas recién constituidas. Ello puede explicarse porque las empresas más antiguas, al llevar más tiempo establecidas, están asentadas en el mercado, con un territorio de actuación claramente delimitado, unas redes de transporte estudiadas y experimentadas, y una clientela cautiva.
- Las empresas municipales de transporte, por su propia personalidad jurídica, su actividad, sus modos de financiación y su elevado volumen de negocio están sujetas a controles de auditoría. En este sentido, es significativo cómo un alto porcentaje de empresas (casi un 40%) presenta informes de auditoría con salvedades.
- Si bien casi el 60% de las empresas prestatarias del servicio de transporte pertenecen al ámbito privado, son las empresas públicas las que presentan una cifra media de negocios y unos fondos propios medios muy superiores. En consecuencia, se puede afirmar que la dimensión promedio de las empresas de transporte urbano en España es mayor en el caso de las públicas que en el de las privadas que, generalmente, se responsabilizan del servicio en los municipios más pequeños.

7.2.2. Clasificación de las empresas en función de la cifra de negocios, la dimensión del activo y el número de trabajadores

- En términos promedio se observa un ligero incremento de la cifra de negocios que coincide con un leve aumento del número de viajeros. Las variables dimensión del activo y número de trabajadores también presentan, en términos medios, una variación en el mismo sentido y de carácter muy leve.
- A pesar de que la heterogeneidad de la muestra obliga a tomar con cautela las conclusiones alcanzadas, resulta innegable que dicha heterogeneidad es coherente con el tipo de servicios que presta el sector, fruto de la diferente extensión del territorio y de la población en el que cada empresa desarrolla su actividad.
- Las empresas analizadas ofrecen, en sus memorias, poca o ninguna información sobre variables tan esenciales para el análisis de este sector como son los kilómetros recorridos o el número de viajeros transportados.

7.2.3. Comparativa entre las empresas analizadas y las empresas adheridas

- La comparación entre el colectivo de empresas adheridas y no adheridas muestra cómo las cifras promedio de facturación, dimensión del activo y empleados de las primeras resultan significativamente mayores, de lo que se desprende que son empresas de mayor dimensión. No obstante, si se observan los incrementos experimentados en estos parámetros en el período analizado se aprecia un mayor crecimiento de las empresas no adheridas.

7.2.4. Análisis económico-financiero

7.2.4.1. Análisis de los componentes del resultado empresarial

- Considerando la totalidad de las empresas analizadas, la cifra de negocios promedio generada no permite obtener beneficios en el desarrollo de las actividades propias de la explotación del colectivo, lo que, unido al hecho de que las cargas financieras soportadas superan a los ingresos financieros, hace que el promedio de pérdidas ronde el 11% de la cifra de negocios obtenida, produciéndose incluso un retroceso en el período analizado.
- El resultado promedio del colectivo analizado presenta signo negativo y, aunque es mayor el número de empresas con resultados positivos que las que presentan pérdidas, estas últimas son las que determinan la tendencia media. No obstante, el hecho de que exista un alto porcentaje de empresas con resultado positivo no indica necesariamente que éstas hayan realizado una mejor gestión y, *sensu contrario*, que las que presentan pérdidas se hayan gestionado peor sino que habría de profundizarse en el estudio de otros aspectos como, por ejemplo, la forma en que cada una de ellas recibe las aportaciones por parte de las Administraciones Públicas. Esto se realiza en el apartado 5 del informe para las empresas adheridas.

- Las empresas analizadas obtienen sus ingresos financieros fundamentalmente de inversiones en valores negociables y otros instrumentos financieros, mientras que los gastos financieros devienen principalmente de deudas con terceros.
- Se observa una ligera mejoría del resultado financiero en 2009, con una reducción de las pérdidas al soportar menores costes financieros, a pesar del decremento observado en los ingresos de esta naturaleza. La disminución de tales costes puede tener su explicación en la bajada de los tipos de interés en el período analizado, así como en la reducción de las deudas tanto a largo como a corto plazo.
- La estructura de gastos media más habitual es aquella en la que los gastos de personal constituyen la partida más relevante seguida de los aprovisionamientos, otros gastos de explotación y amortizaciones.

7.2.4.2. Análisis de los componentes de la situación patrimonial

- En los dos años analizados la proporción del activo no corriente es el doble del activo corriente, produciéndose una ligera variación de los porcentajes de las referidas masas en 2009 que conduce a un leve acercamiento entre las mismas.
- Respecto a la composición de la estructura financiera, se puede observar cómo más del 65% del pasivo y patrimonio neto corresponde a financiación permanente.
- El patrimonio neto sufre una disminución porcentual de casi un 4,5%, derivado del decremento de los fondos propios, en la medida en que la partida ajustes por cambios de valor no es significativa y la de subvenciones, donaciones y legados recibidos no experimenta incremento.
- El análisis patrimonial del colectivo de empresas de la muestra evidencia una gran heterogeneidad, un ligero crecimiento de la dimensión media con un grado promedio de equilibrio entre el activo no corriente y el corriente razonable, así como una aparente dependencia de la financiación ajena ante la propia.

7.2.4.3. Análisis del equilibrio económico-financiero

- Una vez eliminados los valores extremos, del estudio de la rentabilidad se desprende que, por término medio, el colectivo de empresas es rentable a la hora de gestionar sus recursos económicos y financieros. Ahora bien, en el cálculo de los indicadores están incorporadas las cantidades percibidas por distintos conceptos de las Administraciones Públicas.
- La rentabilidad del neto patrimonial de estas empresas (rentabilidad financiera) arroja valores positivos, toda vez que la rentabilidad lograda con los activos invertidos en el desarrollo de la actividad (rentabilidad económica) también ha sido positiva, e incluso superior al coste financiero de la deuda soportada. Esta última cuestión hace que el nivel de endeudamiento del colectivo no repercuta negativamente en la rentabilidad.
- Al carecer de la información relativa a la forma de financiación y al esfuerzo de cada Administración Pública para todas las empresas de la muestra, resulta imposible abordar el análisis de la repercusión que en las cifras de resultados y en la rentabilidad tienen los recursos públicos invertidos en forma de financiación al déficit, a las tarifas, etc.
- Las empresas de mayor dimensión no son las que aportan mayor rentabilidad promedio, ni en términos económicos ni en financieros, con lo cual en una primera

aproximación parece no haber una alta correlación entre el tamaño de las mismas y su rentabilidad.

- Los indicadores del fondo de maniobra del colectivo arrojan valores positivos en los dos años de estudio al menos para el 50% del colectivo, si bien disminuye el valor de esta *ratio* en 2009. No obstante, no en todos los casos, la existencia de un fondo de maniobra negativo es indicador claro de una mala situación para la empresa, siendo necesario matizarlo teniendo en cuenta, entre otros aspectos, las características propias del sector, la composición de las distintas masas patrimoniales, el nivel de liquidez del activo corriente y la exigencia del pasivo corriente. Además, para el intervalo de estudio se observa una evolución favorable en los promedios, tanto del período medio de pago como del de cobro.
- El endeudamiento de la muestra refleja un valor medio en torno al 60% de la estructura financiera, lo que pone de manifiesto las necesidades financieras del colectivo, pudiendo, además, apreciarse una variación positiva del valor promedio de esta *ratio* de un año a otro.
- Del análisis de las *ratios* solvencia a corto plazo y liquidez se constata que, por término medio, se dispone de suficientes recursos para hacer frente a la deuda a corto plazo, si bien se observa una evolución desfavorable de 2008 a 2009.
- Del análisis de la solvencia del colectivo analizado se puede concluir que las empresas son, por término medio, solventes, tanto a largo como a corto plazo, si bien se aprecia un comportamiento dispar.

7.2.4.4. Análisis de indicadores de operaciones

- Mientras que el número promedio de kilómetros recorridos por autobús se incrementa en el bienio 2008-2009, los kilómetros realizados por conductor disminuyen, lo que corrobora el incremento en el promedio de número de trabajadores en la muestra del sector.
- El número de viajeros por empleado disminuye de un año a otro, lo que viene motivado por la mayor variación sufrida del número de empleados frente al de viajeros.
- El análisis de indicadores relacionados con las principales partidas de gastos de estas empresas permite observar que:
 - Respecto a los aprovisionamientos por viajero y/o por kilómetro se produce una disminución en 2009 con respecto a 2008, apreciándose un comportamiento ahorrador, aunque insuficiente para compensar la disminución de ingresos.
 - Respecto a los gastos de personal se observa un comportamiento distinto, pues tanto si se analizan en relación con los viajeros transportados como con los kilómetros recorridos sufren un incremento entre 2008 y 2009.
 - Respecto a otros gastos de explotación o amortizaciones en relación con los viajeros transportados y kilómetros recorridos, se mantienen bastante estables de un año a otro.
- Los ingresos totales en relación con viajeros y kilómetros se mantienen relativamente constantes de un año a otro, aumentando por cada viajero transportado en el bienio analizado y disminuyendo cuando los relacionamos con los kilómetros recorridos.

7.3. Estudio de la estructura de costes y financiación del sector

En el apartado 5 se realiza un examen de la estructura de costes y financiación del sector a través del estudio minucioso de la realidad de las empresas adheridas al observatorio.

Para conseguir dicho propósito, tal y como se indicó en la presentación del informe, se incluye un amplio conjunto de indicadores, agrupados en siete áreas de gestión (operaciones; personal; material móvil; gastos y costes; financiación; entorno; y accesibilidad) que, debido al compromiso de confidencialidad con las concesionarias adheridas, se orienta a un análisis de promedios e indicadores estadísticos que proporcionan las bases y los parámetros de comparación y *benchmarking* que constituyen el objetivo básico del informe.

De dicho trabajo cabe concluir que, a pesar del entorno de crisis económica generalizada, la oferta y la demanda del servicio de transporte urbano se mantuvieron relativamente estables en el período de estudio.

En concreto, aunque se produjo una limitada caída neta de la demanda en el período de referencia, la crisis económica no se materializó en una destrucción neta de empleo en el grupo de empresas adheridas sino que se ha operado con una relativa estabilidad en las plantillas, con una ligera evolución positiva de los parámetros de servicio para la cobertura del incremento de la oferta descrito anteriormente.

Por otra parte, el entorno generalizado de crisis económica se ha caracterizado por una relativa austeridad en el gasto en material móvil, con una ligera reducción neta de la inversión anual en flota, no correlacionada, sin embargo, con reducciones en plazas y capacidad operativa o con un notable envejecimiento de la misma y consistente con el ligero aumento de la oferta de servicio gracias a una mejora de los parámetros propios del mismo. Por el contrario, como consecuencia de la creciente sensibilización medioambiental, se ha producido un significativo reajuste de su estructura con una importante sustitución del parque diesel por autobuses propulsados por biodiesel.

En relación con la estructura de costes de las empresas adheridas, en el período 2008-2009, se debe destacar que la rúbrica más importante, junto al consumo de combustible, se corresponde con los costes de personal (67%), de los que un 50% vienen representados por el coste de conductores. Dicha partida, tanto en términos globales como unitarios (por autobús, kilómetro y viajeros), evolucionó básicamente en línea con el comportamiento de los precios, con un ligero aumento en el número de conductores.

Además, se produjo una importante reducción del coste de combustibles por la evolución de los precios del petróleo, que compensaron el incremento de consumos totales derivado del aumento de la oferta de servicio y de una suave reducción de la eficiencia de la flota (tipo de combustible, envejecimiento, etc.). El resto de las partidas presentó incrementos nominales (4,10%) levemente superiores a la evolución del índice de precios.

Finalmente, los costes totales unitarios se comportaron de manera relativamente estable en las empresas analizadas, con valores promedio de 1,25 euros por viajero; 4,70 euros por kilómetro recorrido; y 110 euros por habitante.

Todo ello se ha producido en un contexto de insuficiencia financiera en el que la cobertura de la recaudación directa al viajero, sobre los costes de explotación totales, se mantiene prácticamente invariable en torno a un 45% de promedio. Efectivamente, la recaudación directa se mantiene prácticamente constante, aun cuando el número de viajeros haya disminuido en el período un 1,21% debido a que se ha visto compensada por un aumento en las tarifas.

En consecuencia, el resto de los recursos aportados para financiar el servicio es atribuible, casi en su totalidad, al incremento del esfuerzo realizado por las administraciones por la vía de las subvenciones, que han crecido una media de un 11,47% en el año 2009 respecto al ejercicio anterior.

Sin embargo, los incrementos más importantes en las partidas de subvenciones se producen en aquellas que no se acuerdan de forma previa (subvenciones generales al déficit -26,50%- y aportaciones por compensación de pérdidas -22,01%-), hecho que sugiere que las empresas no obtienen suficientes recursos con la aportación pactada inicialmente y que, por tanto, se recurre a financiación adicional al final del ejercicio, circunstancia que parece apuntar a la mencionada necesidad de desarrollar un modelo de financiación adecuado a las necesidades del sector.

Finalmente, resulta de interés señalar que los indicadores de accesibilidad reflejan la creciente sensibilidad de las empresas consideradas hacia dicho problema en los medios de transporte públicos.

Para finalizar, de una manera más detallada y concreta, los resultados de esta parte del informe se resumen en las siguientes conclusiones para cada una de las áreas de indicadores analizadas:

7.3.1. Operaciones

- En el período 2008-2009 se produce una clara reducción en el número de viajeros transportados en un entorno promedio del millón de viajeros (1,21%) que, sin embargo, no se ha traducido en una reducción de la oferta de servicio que, por el contrario, se ha visto ligeramente incrementada (superior al 2% tanto en kilómetros totales y útiles recorridos como en la longitud de la red de servicio).
- Dicha reducción de la demanda de servicio no se corresponde con un comportamiento generalizado sino que, manteniéndose estable en las grandes zonas metropolitanas, ha sufrido una caída promedio del 3,98% para el resto de las empresas adheridas.
- La configuración de la red de servicio ha mostrado una significativa eficiencia promedio en torno al 94% medida en términos de la relación entre los kilómetros útiles y totales recorridos.
- En cuanto al resto de los parámetros generales definidores de la oferta de servicio considerados (longitud de la red de servicio, puntos de parada y kilómetros de

carril bus), apuntan a un aumento y una mejora de la misma para todos ellos en el período de estudio (2008-2009), tanto en términos absolutos como relativos, exceptuando la *ratio* de puntos de parada por línea, que sufre una disminución mínima.

- Frente al mencionado aumento en el promedio de los datos relativos a la oferta de servicio (n.º de líneas, longitud de la red y número de kilómetros recorridos), se observa una caída de los principales parámetros relacionados con la prestación de los servicios: vehículos utilizados por líneas, horas de servicio y plazas ofertadas. En concreto, el descenso del promedio de vehículos por línea viene motivado porque si bien se ha producido un ligero aumento en el promedio del número de vehículos de las flotas de las empresas adheridas del 0,88%, éste es bastante inferior al aumento del 1,61% en el número de líneas. En cuanto a las horas de servicio y plazas ofertadas, los descensos no son generalizados y alcanzaron un importe neto del -1,24% y el -0,85%.
- Por su parte, se observa un aumento en el número neto de expediciones y en la velocidad promedio.
- En consecuencia, el estudio de los indicadores de operaciones refleja un crecimiento en la oferta del servicio para el período analizado, cuya interpretación creemos sujeta al análisis del desarrollo demográfico, urbanístico y económico de nuestras ciudades, circunstancia que sugiere que será de gran interés observar la evolución de estos datos en series temporales más amplias para poder estudiar las tendencias subyacentes para un horizonte temporal mayor.

7.3.2. Personal

- En términos agregados, existe una relativa estabilidad en las plantillas, consistente con los anteriormente mencionados ligeros incrementos de la oferta de servicio, en el entorno de crisis económica y contracción del empleo que caracteriza el período de estudio.
- En cuanto a su composición, la proporción del número de conductores respecto a la plantilla total representa un valor bastante homogéneo, próximo al 77%, con una variabilidad que no alcanza el 5% de promedio y para una contracción neta del 0,13%, y una reducción del índice, tanto de empleados como de conductores por autobús, en el entorno del 1%.
- En consecuencia, el ligero aumento del servicio en un marco de estabilidad de las plantillas generó exiguos incrementos de la ocupación de los conductores que prestaron un promedio de 1.470 horas de servicio al año (+0,82%) que, consecuencia probable de incrementos de productividad y velocidad comercial, se materializaron en subidas cercanas al 3% en el promedio de kilómetros totales y útiles recorridos, que superaron los 19.000 y los 18.000 kilómetros al año, respectivamente.

7.3.3. Material móvil

- En lo relativo al material móvil de las empresas analizadas, se aprecia una reducción neta agregada de la inversión anual en flota, consistente con el entorno de crisis económica y austeridad en el gasto del período analizado.

- Sin embargo, este reducido impulso inversor no se ha materializado en una reducción significativa ni del número de plazas ofertado ni de la capacidad media de la flota, al tiempo que se observa un envejecimiento muy limitado de la misma, con un incremento de la antigüedad de los vehículos en un promedio de tan solo el 1,33%.
- Por otra parte, en cuanto a la estructura de la flota, resulta destacable la drástica reducción de los vehículos que utilizan gasoil como combustible, siendo su contrapartida el aumento del uso del biodiesel, consecuencia de una creciente sensibilidad municipal y social acerca de los niveles de contaminación y de emisiones de CO₂ de la flota de transporte.
- Finalmente, tal y como se comentó en el anterior apartado, el ligero incremento de la oferta y de la red de servicio, combinada con la comentada falta de inversiones en ampliación de la flota, se compensó con un suave incremento del servicio promedio por vehículo.

7.3.4. Gastos y costes

- Para el período de referencia se produce un aumento del consumo total en combustible en un 5,16% que puede explicarse, fundamentalmente, por dos causas:
 - En primer lugar, por el aumento en el número de kilómetros totales recorridos (2,73%).
 - En segundo lugar, por una ligera reducción de la eficiencia de la flota, materializada en un incremento del consumo de combustible por kilómetro total recorrido de un 2,34%, probablemente generada por los cambios en su composición respecto al tipo de combustible utilizado y, en menor medida, por el ligero envejecimiento de la flota puesto de manifiesto en anteriores apartados.
- A pesar del aumento de los consumos de combustible, el notable abaratamiento en el precio del petróleo y, en consecuencia, de sus derivados, en el período 2008-2009, provocó que el coste de combustibles disminuyera de forma drástica (-18,22%).
- En lo relativo a los costes de personal, el de los conductores representa la partida más importante (suponiendo, de media, más del 50% de los gastos totales), apreciándose, en el período de referencia, un aumento del coste de esta partida (5,17%) ligeramente superior a la evolución de precios, para un aumento promedio en el número de conductores de tan solo un 0,36% y un incremento de los costes totales de personal del 6,63%.
- Dicho incremento resulta consistente con los correspondientes datos unitarios (costes promedio por autobuses, kilómetros y viajeros) que evolucionan correlacionados con dicho aumento, con excepción del coste promedio por viajero cuyo mayor aumento (7,57%) se debe al descenso neto de usuarios experimentado en el período.
- En cuanto al comportamiento de los componentes de gastos y costes en el período analizado, se advierte un aumento en el valor promedio de sus diferentes componentes, exceptuando la partida de aprovisionamientos, que ofrece un notable descenso de casi el 10%, explicado fundamentalmente por la referida reducción de los costes por consumo de combustibles.

- El resto de las partidas presentan incrementos nominales (4,10%) por encima de la evolución de precios (2,9%).
- El comportamiento de los costes totales promedio presenta un comportamiento relativamente homogéneo en las empresas analizadas.
- Los costes promedio por viajeros se situaron en torno a 1,25€.
- Como promedio, el coste por kilómetro recorrido se sitúa en el entorno de 4,70€.
- El gasto por habitante se situó, como promedio, por encima de los 110€ con un incremento, en el período de referencia, del 1,76%, ligeramente inferior a la variación acumulada IPC en el período 2008-2009 (2,9%) y a la evolución del deflactor del PIB en ambos períodos (2,5% [2008]; -0,2% [2009]).

7.3.5. Financiación de la actividad

7.3.5.1. Financiación de la Explotación

- El incremento medio alcanzado por las tarifas del servicio fue muy superior al IPC general de 2009, apreciándose que el incremento de los precios es algo más significativo en los billetes individuales y de 10 viajes, frente a los abonos mensuales (es habitual la política de disuasión del viajero esporádico frente al viajero frecuente que se procura premiar).
- De los recursos que la empresa obtiene para financiar la explotación de su negocio, tan solo los *Recursos obtenidos de la actividad principal* presentan una evolución positiva del 5,67% en el período objeto de estudio. Adicionalmente, y casi de forma testimonial, las empresas obtienen recursos también por otras vías de ingresos y otras subvenciones no específicas que, por término medio, han tenido una evolución desfavorable.
- Del análisis de los Recursos obtenidos de la actividad principal, se observa que el aumento es atribuible, casi en su totalidad, al incremento del esfuerzo realizado por las administraciones por la vía de las subvenciones, que han crecido una media de un 11,47% en el año 2009 respecto al ejercicio anterior, mientras que la recaudación directa se mantiene prácticamente constante, aun cuando el número de viajeros ha disminuido, ya que se ha visto compensada por el aumento en las tarifas.
- En el análisis de la composición de los recursos obtenidos observamos un leve cambio, ya que la *Cobertura de aportaciones públicas para la prestación del servicio sobre recursos obtenidos por actividad principal* ha aumentado en un 0,74%, mientras que la *recaudación directa sobre el total de recursos* ha disminuido en un 0,53%. Se verifica, por tanto, el incremento del esfuerzo de las autoridades que financian la prestación del servicio por medio de sus distintas vías, con el fin de absorber los costes inherentes a la actividad que cada vez son más difíciles de cubrir mediante la recaudación directa.
- Los incrementos más importantes en las partidas de subvenciones se producen en aquellas que no se acuerdan en función de parámetros como viajeros, habitantes, etc. Este hecho parece indicar que las empresas no obtienen suficientes recursos con la aportación pactada inicialmente y que, por tanto, se recurre a financiación adicional al final del ejercicio, circunstancia que parece apuntar a la mencionada necesidad de desarrollar un modelo de financiación adecuado a las necesidades del sector.

- El estudio de los indicadores relativos a los recursos obtenidos en la actividad para los años objeto de estudio muestra que la demanda de viajeros ha disminuido ligeramente, aunque no se ha visto reflejado en una reducción de los recursos obtenidos por la actividad, debido al incremento tarifario (que ha aumentado mínimamente la cifra de recaudación por viajero) y, fundamentalmente, al esfuerzo de las administraciones que han cubierto este descenso por la vía de una mayor aportación a través de las subvenciones.
- La menor demanda de servicio no ha tenido el mismo reflejo en la oferta de las concesionarias que, en general, se ha mantenido prácticamente constante tanto en la red como en la flota.

7.3.5.2. Financiación de la Inversión

- Los datos obtenidos para el análisis de las inversiones han sido bastante heterogéneos y poco desagregados, motivo por el que, para tener una aproximación de la situación de la financiación del inmovilizado no financiero en estas empresas, se ha analizado básicamente la cobertura de inversiones recibidas a través de las subvenciones en capital. Sin embargo, en informes sucesivos, y debido a su importancia, está previsto abordar este tema con una mayor profundidad.
- El incremento de las inversiones en las empresas adheridas en el período analizado ha sido poco significativo, siguiendo la misma política de austeridad ya indicada en el apartado correspondiente a la flota.
- La mayor parte de las inversiones corresponden a la flota necesaria para la prestación del servicio (aproximadamente un 75% en 2009).
- Los datos promedios obtenidos de las empresas analizadas reflejan que sus inversiones han sido financiadas por subvenciones de capital para los años 2008 y 2009 en un 22,29% y en un 16,66%, respectivamente. Por tanto, las empresas han de sufragar las nuevas inversiones en flota y nuevas infraestructuras en su mayor parte (aproximadamente un 80%) mediante financiación ajena o autofinanciación.
- Se observa, que aun siendo escasa la contribución de las Administraciones Públicas a este concepto, su evolución es descendente, quizás debido a la crisis. De seguir con esta evolución desfavorable en los próximos años, la situación de la financiación de las inversiones podría agravarse. No obstante, debido a la dispersión de los datos de la muestra, es preciso interpretar las conclusiones anteriores con cierta cautela.

7.3.6. Estudio comparativo de Costes y Financiación de la actividad

- La cobertura de la recaudación directa al viajero sobre los costes de explotación totales se mantiene prácticamente invariable en torno a un 45% de promedio. Por otra parte, la cobertura de las *aportaciones públicas para la prestación del servicio* sobre los costes de explotación suponen un 41% y un 42% para 2008 y 2009 (incremento del 2,77%). En consecuencia, si agregamos la cobertura a través de ambas fuentes, observamos que la cobertura total de los recursos generados por la actividad, asciende a 85,94% para 2008 y al 87,42% para 2009. De ello se evidencian unas necesidades de financiación de explotación de aproximadamente un 14% y un 12% para 2008 y 2009, respectivamente.

- No obstante, se ha producido una disminución de aproximadamente 1,5 puntos de dicho diferencial, lo que supone una evolución positiva de la situación. Sin embargo, no se logra llegar al equilibrio y, en cualquier caso, habrá que esperar para confirmar si el sentido favorable de esta tendencia se mantiene en ejercicios futuros.
- Cuando analizamos dichas partidas en términos unitarios, si bien queda patente que hay un aumento en ambas, también se verifica que dicho incremento resulta insuficiente para cubrir los costes de la prestación del servicio por viajero.
- El déficit por habitante (que asciende a 12,59 euros/habitante en 2008 y 18,13 euros para 2009) indica la aportación que, por término medio, deberían soportar los ciudadanos para cubrir el desequilibrio de este servicio público. No obstante, la elevada dispersión de este indicador entre las empresas analizadas, evidencia las importantes diferencias existentes entre las operadoras.

7.3.7. Entorno y accesibilidad

- Los kilómetros recorridos, en relación con la superficie de los municipios, se elevan un 2% de 2008 al 2009, lo que supone 1.727 kilómetros adicionales de media recorridos en el 2009. Dado que la superficie de los municipios es una constante, este aumento coincide con el incremento promedio de kilómetros totales por autobús, que también fue de 2,02% y con la longitud de la red del servicio que también crece un 2% en el período analizado.
- Los indicadores de accesibilidad reflejan la creciente sensibilidad de las empresas analizadas hacia el problema de la accesibilidad en los medios de transporte públicos, que se pone de manifiesto al considerar que, como media, en el año 2009, el 98,46% de la flota de autobuses disponía de piso bajo y el 76% de plataforma, habiendo evolucionado positivamente estos porcentajes respecto al año 2008.

7.4. Encuesta a los gestores de las empresas adheridas

Como se señaló en la introducción a este apartado, como culminación de los trabajos realizados para la elaboración del primer Informe Anual, se dirigió una encuesta a los gestores de las empresas adheridas cuya finalidad era poner de relieve las prioridades y las cuestiones clave que, desde el punto de vista de la percepción de las empresas, constituyen los principales temas relacionados con la gestión del servicio, cuyo índice de respuesta fue del 100%.

La encuesta se estructuró en 6 bloques temáticos (financiación, calidad del servicio, innovación tecnológica, oferta de servicio, comportamiento de los costes del servicio y necesidades de información para la gestión) y uno abierto para que, cuando lo consideraran oportuno, los encuestados sugirieran los temas adicionales que reconocieran de interés.

Dentro de cada uno de ellos, se solicitó su priorización con relación a la preocupación o carácter crítico de cada aspecto encuestado, otorgando a cada ítem una puntuación, en una escala de Likert, de 1 a 5, adjudicando el valor 5 a las opciones a las que se les otorgaba mayor importancia o preocupación y 1 a las que se le asignaba la menor, no

siendo excluyentes entre sí, y permitiéndose la valoración con la misma nota a varios ítems dentro de un mismo bloque temático.

7.4.1. Financiación

El bloque temático de la encuesta dedicado a la financiación solicita la opinión de las empresas adheridas con relación a lo siguiente:

- Cuantía de las subvenciones a percibir
- Demora en el cobro de las subvenciones
- Importe de las tarifas
- Procedimiento para la fijación de las tarifas
- Las empresas consideran, como elementos clave de la financiación, la cuantía de las subvenciones y el importe de las tarifas y, en menor medida, la demora en el cobro de las subvenciones.

7.4.2. Calidad

En el apartado correspondiente a calidad del servicio, se consideraron las siguientes cuestiones:

- Antigüedad de la flota
- Accesibilidad de la flota
- Puntualidad
- Frecuencia
- Velocidad comercial
- Índice de averías
- Los ítems que recibieron la mejor calificación, indicativa de su consideración como aspectos críticos de la gestión del servicio, fueron la accesibilidad de la flota, la puntualidad, la frecuencia del servicio y la velocidad comercial.

7.4.3. Innovación

En cuanto a las cuestiones relativas a la innovación tecnológica y de gestión, se encuestó al usuario sobre:

- Sistemas de información al usuario
- Sistemas de ayuda a la explotación del servicio
- Implantación de nuevos combustibles
- Nuevos sistemas de comercialización
- En este aspecto, las principales preocupaciones se situaron en los dos primeros ítems –sistemas de información al usuario y sistemas de ayuda a la explotación del servicio-. En el siguiente escalón, con una calificación promedio de 3,25, se situó la problemática relativa a la innovación en sistemas de comercialización del servicio.
- Adicionalmente, en el apartado abierto, se han apuntado, por parte de los encuestados, dos aspectos no contemplados en las preguntas de la encuesta: los sistemas de cancelación y las políticas de movilidad, a los que se consideró como prioritarios asignándoles la máxima calificación.

7.4.4. Oferta del servicio

En este apartado se incluyeron los siguientes temas:

- Evolución del número de viajeros
 - Cobertura territorial de la red
 - Diseño de la red
 - Competencia de medios de transporte alternativos
 - Percepción del usuario sobre el servicio recibido
- Los tres aspectos a los que se identificó como críticos, con puntuaciones promedios en torno a 4,5, fueron la evolución del número de viajeros; el diseño de la red; y la percepción del usuario sobre el servicio recibido.
 - También con una alta calificación -3,75 de promedio-, resulta interesante destacar que la cobertura territorial de la red es el elemento donde existe más discrepancia en las respuestas, circunstancia previsiblemente correlacionada con la diferente configuración de las ciudades en las que las adheridas prestan su servicio.

7.4.5. Costes

En este bloque se encuestó sobre la estructura de costes de las empresas adheridas, destacándose, como aspecto más relevante para la gestión del servicio, el coste de los conductores (para el que hay casi unanimidad en la máxima valoración), seguidos por el coste de combustibles, material móvil y el resto de coste de personal.

- Tras ellos, se manifiesta una preocupación menor –valor 3,00 de promedio- por los costes de estructura.

7.4.6. Necesidades de información para la gestión

Este apartado se planteó en términos sensiblemente diferentes al resto de los apartados de la encuesta, pues no se centró en la detección y en la valoración de los elementos críticos de la gestión sino en las necesidades de información para la planificación y el control de la misma.

Se incluyeron las siguientes cuestiones:

- Productividad del personal
 - Absentismo
 - Costes y rentabilidad por vehículo
 - Rendimiento de la flota
 - Matriz origen-destino
- Entre los conceptos propuestos destacan la altísima valoración del absentismo y también de la productividad del personal, conclusión que resulta totalmente lógica y previsible dada la elevada participación de los costes de personal en la estructura de costes de estas empresas, tal y como se puso de manifiesto en el presente informe y en el apartado de esta encuesta dedicado a los costes de prestación del servicio.

- Como valoración de conjunto, en nuestra opinión, se pone de manifiesto que los gerentes de las empresas adheridas otorgan un alto valor a la contribución de los sistemas de información y, en consecuencia, a la transición de la gestión por intuición hacia una gestión racional.

The background features a large, stylized white shape resembling a number '8' or a pair of parentheses, set against a solid blue background. Inside the white shape, there are two smaller, solid blue teardrop-like shapes, one in the upper-left and one in the lower-left quadrant. The word 'GLOSARIO' is printed in white, bold, uppercase letters on the right side of the white shape.

GLOSARIO

8. GLOSARIO

	Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
DATOS	O1	Kilómetros totales recorridos	Total de kilómetros recorridos por los autobuses en el año, incluyendo el desplazamiento desde cocheras y aquellos recorridos por averías, incidencias y accidentes	-	Empresa	km
	O2	Kilómetros útiles recorridos	Total de kilómetros recorridos en el año desde la cabecera de línea hasta final de línea, sin incluir los kilómetros recorridos desde cocheras hasta la cabecera de línea, ni los perdidos por averías, incidencias y accidentes, etc.	-	Empresa	km
	O3	Viajeros transportados	Número total de usuarios del servicio, diferenciando por tipo de título	-	Empresa	Viajeros
	O4	Velocidad de servicio	Cálculo promedio realizado utilizando la cantidad de kilómetros útiles dividido entre el número de horas de servicio en línea	-	Empresa	km/h
	O5	Horas de servicio	Número de horas totales de servicio prestadas por la compañía en el año	-	Empresa	Horas
	O6	Líneas	Número de líneas totales que contemple la empresa (diurnas, nocturnas, especiales, etc.)	-	Empresa	Líneas
	O7	Longitud de la red de servicio	Cantidad de kilómetros desde cabecera hasta el cierre (ida y vuelta) de todas las líneas en servicio	-	Empresa	km
	O8	Puntos de paradas totales	Número de lugares donde está disponible el acceso al usuario del servicio de transporte	-	Empresa	Paradas
	O9	Expediciones	Número de recorridos que realizan los autobuses, entendiendo Ida y Vuelta como un recorrido o viaje	-	Empresa	Recorridos
	O10	Kilómetros de carril bus	Número total de kilómetros del municipio donde la calzada es específica para autobuses y taxis	-	Empresa	km
	P1	Empleados	Número promedio o equivalente de trabajadores empleados en el servicio, de todas las tipologías de personal	-	Memoria	Empleados

P2	Conductores	Número de personas - promedio o equivalente-encargadas de la conducción de los autobuses, tanto de línea como de desplazamiento en cocheras, taller o investigación	-	Empresa	Conductores
M1	Autobuses	Parque total de autobuses de la empresa	-	Empresa	Autobuses
M2	Plazas parque móvil	Número total de plazas ofertadas para el total de los autobuses	-	Empresa	Plazas
M3	Autobuses por tipo de combustible	Número de autobuses por tipo de combustible. Habrá tantos datos como tipos de combustible (gasoil, GNC, biocombustibles, eléctricos, etc.)	-	Empresa	Autobuses
M4	Promedio antigüedad de la flota	Media de la antigüedad actual de los vehículos de la flota	-	Empresa	Años
C1	Consumo total de combustible	Consumo de combustible en litros al año, sin distinción entre tipos	-	Empresa	Litros
C2	Coste total de combustible	Cantidad en euros de consumo del combustible en el año (todos los combustibles: gasoil, GNC, biocombustibles, eléctricos, etc.)	-	Empresa	Euros
C3	Coste plantilla conductores	Coste anual del salario y complementos de los conductores de autobuses	-	Empresa	Euros
C4	Inversión anual en flota	Inversión anual en autobuses	-	Empresa	Euros
C5	Aprovisionamientos	Gastos de aprovisionamientos recogidos en la cuenta de pérdidas y ganancias	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
C6	Amortizaciones	Cuantía de dotación de amortizaciones recogida en la cuenta de pérdidas y ganancias	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
C7	Gastos totales	Total de gastos del periodo	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
C8	Gastos de explotación	Sumatorio de gastos del resultado de explotación que se reflejan en la cuenta de pérdidas y ganancias	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
C9	Costes explotación	Gastos de explotación eliminando los conceptos de deterioros y provisiones y añadiendo los gastos financieros	-	Pérdidas y Ganancias	Euros

C10	Gasto personal	Cuantía del gasto en personal recogida en la cuenta de pérdidas y ganancias	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
F1	Recursos obtenidos de la actividad principal	Sumatorio de la recaudación directa a viajeros y las Aportaciones públicas para la prestación del servicio	-	Empresa	Euros
F2	Recaudación directa al viajero	Recaudación obtenida directamente del usuario	-	Empresa	Euros
F3	Aportaciones públicas para la prestación del servicio	Sumatorio de subvenciones en tarifas, subvenciones a la explotación vía contratos programas, otras subvenciones por compensación de déficit y aportaciones de socios para compensación de déficit	-	Empresa y Pérdidas y Ganancias	Euros
F4	Subvención en tarifas	Aportación de las Administraciones Públicas a las tarifas	-	Empresa	Euros
F5	Subvenciones a la explotación vía contratos programas	Aportación de las Administraciones Públicas para sufragar los principales gastos de explotación del servicio	-	Empresa	Euros
F6	Otras subvenciones por compensación de déficit	Aportación de las Administraciones Públicas para cobertura de las pérdidas de explotación generadas por la prestación del servicio	-	Empresa	Euros
F7	Aportación de socios para compensación de déficit	Aportación económica directa en patrimonio que cubre los resultados negativos obtenidos	-	Empresa y Balance	Euros
F8	Otros ingresos de explotación	Ingresos obtenidos que no están directamente relacionados con la prestación del servicio	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
F9	Ingresos de explotación totales	Sumatorio de todos los ingresos de explotación, corregidos, en aquellas partidas que suponen compensación de gastos (trabajos realizados para el inmovilizado o variación de deterioros en activos)	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
F10	Otras subvenciones de explotación	Aquellas no relacionadas con la subvención por prestación del servicio	-	Empresa y Pérdidas y Ganancias	Euros
F11	Subvenciones traspasadas a resultados	Subvenciones oficiales de capital traspasadas al resultado del ejercicio	-	Empresa y Memoria	Euros

INDICADORES	F12	Subvenciones de capital acumuladas	Saldo contable de las Subvenciones oficiales en Capital, que figura en Balance al cierre del ejercicio	-	Balance	Euros
	F13	Inversiones netas acumuladas en inmovilizado no financiero	Saldo contable neto del inmovilizado no financiero de la empresa recogido en el balance al cierre del ejercicio (deducidas las amortizaciones)	-	Balance	Euros
	E1	Superficie municipio (km2)	Ídem	-	INE	km2
	E2	Habitantes municipio	Ídem	-	INE	Habitantes
	L1	Autobuses con plataforma	Número de autobuses con capacidad de recogida de personas discapacitadas mediante el uso de plataformas	-	Empresa	Autobuses
	L2	Autobuses con piso bajo	Número de autobuses con piso bajo, posibilitando el acceso a discapacitados	-	Empresa	Autobuses
	O11	Kilómetros útiles respecto a kilómetros totales	Ídem	O2/O1	Cálculo	%
	O12	Número promedio kilómetros totales por autobús	Ídem	O1/M1	Cálculo	km/autobús
	O13	Número promedio kilómetros útiles por autobús	Ídem	O2/M1	Cálculo	km
	O14	Número promedio kilómetros totales por conductor	Ídem	O1/P2	Cálculo	km
O15	Número promedio kilómetros útiles por conductor	Ídem	O2/P2	Cálculo	km	
O16	Tasa ocupación red	Número promedio de viajeros transportados por kilómetro útil recorrido	O3/O2	Cálculo	Viajeros/km	
O17	Tasa ocupación servicio	Número promedio de viajeros transportados por hora de servicio	O3/O5	Cálculo	Viajeros/hora	
O18	Horas por conductor	Número de horas de servicio por conductor	O5/P2	Cálculo	Horas/conductor	
O19	Vehículos por línea	Número de autobuses por línea	M1/O6	Cálculo	Vehículos/línea	
O20	Plazas ofertadas por kilómetro útil	Ídem	M2/O2	Cálculo	Plazas/km	

O21	Promedio de puntos de paradas por línea	Ídem	O8/O6	Cálculo	Puntos parada/línea
O22	Promedio kilómetro por puntos de parada ofertada	Promedio de distancia en kilómetros entre puntos de paradas	O8/O2	Cálculo	Puntos parada/km
O23	Kilómetros carril bus sobre longitud red de servicio	Proporción de kilómetros de carril bus sobre el total de kilómetros de la red de servicio	O10/O7	Cálculo	%
P3	Promedio de conductores por autobús	Ídem	P2/M1	Cálculo	Conductores/Autobús
P4	Promedio de kilómetros totales recorridos por conductor	Ídem	O1/P2	Cálculo	km/conductor
P5	Promedio de kilómetros útiles recorridos por conductor	Ídem	O2/P2	Cálculo	km/conductor
P6	Promedio de empleados por autobús	Ídem	P1/M1	Cálculo	Empleados/Autobús
P7	Porcentaje de conductores en la plantilla	Porcentaje de conductores sobre el total de empleados	P2/P1	Cálculo	Conductores/Empleados
M5	Capacidad media de la flota	Número de plazas por autobús	M2/M1	Cálculo	Plazas/Autobús
C11	Consumo combustible por kilómetro total	Ídem	C1/O1	Cálculo	Combust./km
C12	Consumo combustible por kilómetro útil	Ídem	C1/O2	Cálculo	Combust./km
C13	Consumo combustible por viajero	Ídem	C1/O3	Cálculo	Combust./Viajero
C14	Coste combustible por kilómetro total	Ídem	C2/O1	Cálculo	Euros/km
C15	Coste combustible por kilómetro útil	Ídem	C2/O2	Cálculo	Euros/km
C16	Coste combustible por viajero	Ídem	C2/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C17	Coste promedio plantilla conductores por autobús	Ídem	C3/M1	Cálculo	Euros/Autobús
C18	Coste promedio plantilla conductores por kilómetro total	Ídem	C3/O1	Cálculo	Euros/km

	recorrido				
C19	Coste promedio plantilla conductores por kilómetro útil recorrido	Ídem	C3/O2	Cálculo	Euros/km
C20	Coste promedio plantilla conductores por viajero	Ídem	C3/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C21	Aprovisionamientos por viajero	Ídem	C5/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C22	Gastos de Personal por viajero	Ídem	C10/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C23	Gastos de explotación por viajero	Ídem	C8/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C24	Coste de explotación por viajero	Ídem	C9/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C25	Amortizaciones por viajero	Ídem	C6/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C26	Gastos totales por viajero	Ídem	C7/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C27	Aprovisionamientos por kilómetro	Ídem	C5/O1	Cálculo	Euros/km
C28	Gastos de Personal por kilómetro	Ídem	C10/O1	Cálculo	Euros/km
C29	Gastos de explotación por kilómetro	Ídem	C8/O1	Cálculo	Euros/km
C30	Amortizaciones por kilómetro	Ídem	C6/O1	Cálculo	Euros/km
C31	Gastos totales por kilómetro	Ídem	C7/O1	Cálculo	Euros/km
C32	Gasto total por habitante	Ídem	C7/E2	Cálculo	Euros/Viajero
F14	Recaudación directa viajero por viajero	Ídem	F2/O3	Cálculo	Euros/viajero
F15	Recaudación directa viajero por km útil	Ídem	F2/O2	Cálculo	Euros/km
F16	Recaudación directa viajero por autobús	Ídem	F2/M1	Cálculo	Euros/Autobús

F17	Recursos obtenidos de la actividad principal por viajero	Ídem	F1/O3	Cálculo	Euros/viajero
F18	Recursos obtenidos de la actividad principal por km útil	Ídem	F1/O2	Cálculo	Euros/km
F19	Recursos obtenidos de la actividad principal por autobús	Ídem	F1/MI	Cálculo	Euros/Autobús
F20	Cobertura de recaudación directa al viajero sobre los recursos obtenidos de la actividad principal	Proporción del total de los recursos obtenidos de la actividad principal con origen directo en el viajero	F2/F1	Cálculo	%
F21	Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio sobre los recursos obtenidos de la actividad principal	Proporción del total de los recursos obtenidos de la actividad principal con origen directo en la Aportaciones públicas para la prestación del servicio	F3/F1	Cálculo	%
F22	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por viajeros	Ídem	F3/O3	Cálculo	Euros/viajero
F23	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por autobús	Ídem	F3/MI	Cálculo	Euros/Autobús
F24	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por kilómetros útiles	Ídem	F3/O2	Cálculo	Euros/km útiles
F25	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por habitantes	Ídem	F3/E2	Cálculo	Euros/habitante
F26	Porcentaje de subvenciones de capital acumuladas sobre el total inversiones acumuladas	Ídem	F12/F13	Cálculo	%
F27	Costes de explotación sobre ingresos de explotación	Ídem	C9/F9	Cálculo	%

F28	Cobertura recaudación viajeros sobre costes explotación	Proporción de costes de explotación que quedan cubiertos con la recaudación obtenida directamente del viajero	F2/C9	Cálculo	%
F29	Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio sobre costes explotación	Proporción de costes de explotación que quedan cubiertos con las Aportaciones públicas para la prestación del servicio	F3/C9	Cálculo	%
F30	Costes de explotación por viajero	Ídem	C9/O3	Cálculo	Euros
F31	Déficit por viajero	Ídem	F17-F30	Cálculo	Euros
F32	Déficit por habitante	Ídem	(F1-C9)/E2	Cálculo	Euros
E3	Kilómetros anuales por habitante	Ídem	O1/E2	Cálculo	km/habitante
E4	Kilómetros anuales por superficie	Ídem	O1/E1	Cálculo	km/km ²
E5	Densidad geográfica de la Población	Número de habitantes por kilómetro de superficie	E2/E1	Cálculo	Habitantes/km ²
E6	Número de viajeros sobre el número de habitantes	Ídem	O3/E2	Cálculo	Viajeros/habitante
L3	Porcentaje autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	Porcentaje de autobuses que disponen de plataforma	L1/M1	Cálculo	%
L4	Porcentaje autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	Porcentaje de autobuses que disponen de piso bajo	L2/M1	Cálculo	%



INSTITUTO
DE ESTUDIOS
ECONÓMICOS

