

# INFORME BIENAL DEL OBSERVATORIO DE COSTES Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO

**MODO AUTOBÚS**

**2016-2017**

**HERIBERTO SUÁREZ FALCÓN**  
(Director)



“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. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra”.

© 2019 Pedro Manuel Balboa de la Chica, Daniel Carrasco Díaz, María Luisa Delgado Jalón, Beatriz Duarte Monedero, Sandra Flores Ureba, Alba Gómez Ortega, Margarita Mesa Mendoza, José Ángel Rivero Menéndez, Miguel Ángel Sánchez de Lara, Daniel Sánchez Toledano, Joaquín Sánchez Toledano, Heriberto Suárez Falcón (Dir.) y Domingo Verano Tacoronte.

© 2019 OBSERVATORIO DE COSTES Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO  
C/ Arenal 9, Oficina 17 y 18  
CP 29016 Málaga (España)

Compuesto, maquetado e impreso por Israel Angulo Amigo  
Printed in Spain • Impreso en España

ISBN: 978-84-941823-9-6

# INFORME BIENAL DEL OBSERVATORIO DE COSTES Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO

## MODO AUTOBÚS

## 2016-2017

HERIBERTO SUÁREZ FALCÓN  
(Director)









<b>Prólogo</b>	<b>8</b>
<b>Carta de presentación</b>	<b>12</b>
<b>El Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo</b>	<b>16</b>
<b>Presentación del informe</b>	<b>22</b>
2.1. Consideraciones previas	23
2.2. Desarrollo metodológico del trabajo y fuentes de información	26
<b>Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo</b>	<b>30</b>
3.1. Empresas analizadas	31
3.2. Clasificación de las empresas en función de la cifra de negocios, la dimensión del activo y el número de trabajadores	36
3.3. Comparativa entre las empresas analizadas y las empresas adheridas	37
3.4. Análisis económico-financiero	39
<b>Estudio de la estructura de costes y financiación del sector</b>	<b>62</b>
4.1. Introducción	63
4.2. Entorno	63
4.3. Operaciones	71
4.4. Personal	82
4.5. Material móvil	87
4.6. Gastos y costes	92
4.7. Financiación	106
4.8. Accesibilidad	128
<b>Encuesta a los gestores de las empresas adheridas</b>	<b>130</b>
5.1. Introducción	131
5.2. Financiación	132
5.3. Calidad	134
5.4. Innovación	137
5.5. Oferta del servicio	139
5.6. Costes	142
5.7. Necesidades de información para la gestión	144
5.8. Factores para llevar a cabo la prestación del servicio	147
5.9. Indicadores de productividad y nivel de servicio	150
5.10. Indicadores de calidad	152
5.11. Indicadores de tamaño	155
<b>Informe sintético de conclusiones</b>	<b>158</b>
6.1. Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo	159
6.2. Estudio de la estructura de costes y financiación del sector	164
<b>Glosario</b>	<b>174</b>
7.1. Datos	175
7.2. Indicadores	178

---

# Prólogo



Una de las principales dedicaciones de Atuc, la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos, es la realización y difusión de estudios que sean de utilidad al sector y que contribuyan a la mejora continua del servicio que las empresas que lo forman ofrecen a la sociedad. Con esta finalidad, presentamos esta nueva edición del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo. Son ya diez los años de análisis, situando a Atuc como la única organización de referencia para la articulación de un sistema veraz y científico en el estudio de los costes del transporte urbano en autobús.

Sin lugar a duda, el transporte urbano colectivo es uno de los pilares básicos del conjunto de servicios públicos. En ese sentido, el trabajo que ahora se publica tiene una validez excepcional. En primer lugar, porque es un auténtico ejercicio de transparencia, dado que las autoridades exigen conocer de primera mano el coste de los servicios públicos, compararlos y desglosar sus componentes, tal y como se pone de manifiesto en los preceptos de la Ley de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local. Y, por otra parte, al estar Atuc integrada por empresas tanto públicas como privadas, hace posible poner en común los datos de ambos tipos de organización, otorgando este hecho un especial valor al Observatorio.

Dicho esto, quiero también recalcar el especial momento que han atravesado nuestras empresas. Estas realizan un servicio público que se presta principalmente a los entes locales, los cuales están inmersos en un amplio ejercicio de racionalización y control al que han debido adaptarse. Esto ha provocado que en los últimos años hayamos vivido en una situación de incertidumbre. No obstante, el sector ha sabido estar a la altura de las circunstancias, garantizando el servicio en todo momento con absoluta profesionalidad.

En cualquier caso, y a pesar de que en los últimos años se viene experimentando una demanda creciente, lo que permite afrontar el futuro con optimismo, no podemos obviar que todavía nos falta disponer de un sistema vertebral más estable en lo que respecta a la financiación. Porque en el fondo ese es el legítimo objetivo de Atuc: disponer de una Ley de Financiación, al igual que en el resto de los países europeos. Una ley que permita a nuestras empresas operar en un horizonte a medio y largo plazo, especialmente en el ámbito de la programación de las inversiones, además de otros parámetros en los que no es posible improvisar ni plantear escenarios a corto plazo.

En este contexto, esta publicación se convierte en una herramienta clave para las empresas operadoras de transporte público en su objetivo de lograr una gestión competitiva y una aplicación eficiente de los recursos, comenzando con un análisis sectorial para concluir, a una escala casi microeconómica, con la presentación de ratios agrupados por áreas

de actividad dentro de la organización. Es importante resaltar que la información con la que se elabora este Observatorio es facilitada por las propias empresas participantes, completándose con la obtenida de los registros mercantiles. En este sentido, podemos afirmar que no existe ningún otro estudio en este sector que sea tan preciso.

Nos encontramos por tanto ante un auténtico análisis de benchmarking, como pocos sectores disponen, de gran utilidad práctica por su capacidad para la comparativa, convirtiéndose en una herramienta fundamental para la mejora continua que permite incluso la fijación de objetivos concretos en áreas específicas al disponer de gran cantidad de ratios, agrupadas según el tamaño de empresa y abarcando todas las áreas de la organización. Además, al incluir una serie histórica, permite la comparación de nuestra empresa con el conjunto del sector en cada una de las ratios analizadas.

Otro factor importante que destacar es el hecho de que este Observatorio esté realizado por una organización independiente, ya que de esta manera su información puede ser empleada en gran variedad de situaciones, como puedan ser las negociaciones colectivas o la elaboración de presupuestos, por citar solo dos ejemplos. Aquellas empresas adheridas que, bajo la garantía de la más estricta confidencialidad, han querido aportar sus datos tienen a su disposición una información comparativa personalizada que da más potencia aún al trabajo. Y es que la utilidad que el Observatorio puede aportar para la reflexión y el análisis es directamente proporcional al compromiso de cada participante.

Convencidos de su gran valor, Atuc acaba de extender el campo de actuación de este Observatorio de Costes a las empresas gestoras de transporte ferroviario, cuya primera edición verá la luz muy pronto.

No quisiera terminar sin agradecer a los componentes del Observatorio de Costes la labor desarrollada, al Instituto de Estudios Económicos, al Instituto Internacional de Costos, la Cátedra de Ecotransporte, Tecnología y Movilidad de la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid, al resto de Universidades colaboradoras (Universidad de Málaga, Universidad Rey Juan Carlos, Universidad de las Palmas de Gran Canaria y Universidad Francisco de Vitoria) y especialmente a su director, Heriberto Suárez y a su antecesor Daniel Carrasco, por la entrega y el apoyo que en todo momento ha puesto para que la quinta edición del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo suponga la consolidación de este ejercicio periódico de Atuc en beneficio de la buena gestión de nuestras empresas asociadas.

**Miguel Ruiz Montañez**

Presidente de Atuc



---

# Carta de presentación

Tenemos la satisfacción de presentar el quinto Informe del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano en España. Este quinto informe abarca el periodo 2016-17 y supone no sólo la solidez y consistencia del propio informe, sino la consolidación de un equipo de trabajo, que acumula una vasta experiencia y un elevado conocimiento del sector, adquiridos después de la realización de 5 informes bienales, 3 sectoriales y más de 70 informes personalizados a empresas del sector.

El equipo de trabajo, formado por investigadores de cuatro universidades españolas, fue conformado por el hasta ahora director del Observatorio, el Catedrático de la Universidad de Málaga, Dr. D. Daniel Carrasco Díaz. Él, desde el primer momento, supo depositar su confianza en los miembros del equipo, marcando los objetivos de los que todos nos hemos sentido partícipes, y estimulando y motivando el compromiso de cada uno de nosotros hacia el grupo. Daniel Carrasco, más que nuestro director ha sido nuestro mentor, enseñándonos que un perfecto trabajo en equipo maximiza las posibilidades de éxito del proyecto.

Este nuevo informe se ha estructurado, como en ocasiones anteriores, en dos grandes apartados:

- Análisis económico-financiero de las empresas concesionarias.
- Estructura de costes y financiación del sector.

En esta ocasión se ha rediseñado completamente el Capítulo 3, relativo al Análisis de las Empresas Concesionarias del Servicio Público de Transporte Urbano Colectivo, redimensionando el mismo, segmentando el análisis atendiendo al número de autobuses por empresa, con una lectura más sencilla, una estructura más amigable y la inclusión de un mayor número de gráficos, de manera que ofrece una visión del sector que promueve el incremento de su utilidad, siempre sin perder información con respecto a informes anteriores.

De la lectura del informe se confirma la persistente recuperación del sector tras la crisis económica en la que estuvimos inmersos en 2017. No en vano, según el Instituto Nacional de Estadística (INE), la cifra de viajeros en el transporte urbano en España ha incrementado más de un 8,5% en los últimos 6 años.

Si a ello le añadimos que más del 75% de la población vive en grandes ciudades, que el 85% del PIB se genera en zonas urbanas y que el transporte público urbano contribuye al desarrollo económico de las ciudades y, además, como indica la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), es el único medio de transporte que garantiza el derecho

social a desplazarse libremente y en igualdad de condiciones, no se comprende que España sea el único gran país europeo que no disponga de una ley de financiación del transporte público. La financiación del mismo no puede depender de la voluntad del partido gobernante en cada momento. En ese sentido, desde 2014, es incomprensible que el Estado haya reducido a la mitad sus aportaciones a los sistemas de transporte público urbanos.

Como señalaban recientemente los representantes de movilidad de cinco grandes ciudades españolas “los recursos deben estar orientados a maximizar la movilidad ambientalmente sostenible, integrada, intermodal, interoperable, segura, tecnológicamente avanzada, eficiente y con los más altos estándares de calidad para los ciudadanos”. En ese sentido, este informe debería contribuir a visibilizar la importancia del sector a nivel económico, facilitando la reflexión a gestores, responsables políticos, investigadores y ciudadanos en general, coadyuvando a profundizar en la mejora de la eficiencia de la gestión de estas empresas, sin mermar la calidad del servicio que prestan. Esto evidencia la importancia de disponer de la información, obtenida por la contabilidad analítica, que ligada al competitivo entorno empresarial, nos permite además de conocer los costes de la empresa y su rentabilidad, evaluar los resultados y tomar las decisiones correctoras oportunas.

**Heriberto Suárez Falcón**

Director del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo

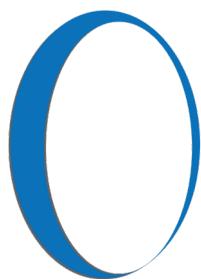


# 1

---

## El Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo





**Observatorio de Costes y  
Financiación del Transporte  
Urbano Colectivo**

La situación de crisis económica que, desde el año 2008, se hizo realidad patente en nuestro país, agravando las tradicionales carencias de financiación del transporte urbano colectivo, ha venido coincidiendo, como hemos tenido ocasión de señalar en anteriores informes, con una creciente sensibilidad de los agentes de este sector en relación a la mejora de la gestión económico-técnica del servicio de transporte de viajeros, propiciando un progresivo interés en mejorar el conocimiento de su estructura y evolución, circunstancia que favoreció, en su día, la iniciativa de las instituciones que promovieron

la creación del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo (Observatorio TUC).

El Observatorio TUC se creó en coherencia con estas características críticas. Promovido por prestigiosas entidades que participaron en 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), apoyando los esfuerzos de un amplio grupo de investigadores encargados de la planificación y ejecución de sus trabajos, 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).

Hoy, tras más de ocho años de singladura, su éxito ha venido condicionado por la objetividad, credibilidad y utilidad de las proyecciones estadísticas que ofrece en el marco de una estrecha colaboración con la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc) ya que, lógicamente, sólo cuando los usuarios consideran útil la información publicada por el Observatorio, mantienen su interés por participar y apoyar sus esfuerzos.

Como prueba de este compromiso, resultado de la consolidación de dicho Proyecto, el equipo de investigación responsable del Observatorio constituyó, como asociación sin ánimo de lucro, el Instituto de Investigación en Gestión del Transporte y la Movilidad (Instituto IGTM), creando un marco jurídico estable que facilita el trabajo actual de los investigadores y crea las oportunas sinergias para los futuros estudios sobre dicha área de conocimiento, animando a investigadores de diversas universidades a participar en estudios relacionados con el transporte y la movilidad.

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.

Resultado de dichos objetivos, se presenta el V Informe bienal del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo (Observatorio TUC).

## Objetivos del Observatorio TUC

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

- La publicación de Informes bienales 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), recientemente constituida en la asociación Instituto IGTM, como se ha dicho con anterioridad.

### Director del Observatorio:

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

### Coordinadores:

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

Joaquín Sánchez Toledano, Profesor Asociado de la Universidad de Málaga y Gerente de la Empresa Sistemas de Información Inteligente para la Gestión. Spin-off de la Universidad de Málaga.

### **Investigadores:**

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

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

María Luisa Delgado Jalón, Profesora Titular de Universidad 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, Profesora Visitante del Departamento de Economía de la Empresa de la Universidad Rey Juan Carlos.

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

José Ángel Rivero Menéndez, Profesor Titular de Universidad del Departamento de Economía de la Empresa 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 Universidad del Departamento de Contabilidad y Gestión de la Universidad de Málaga.

Joaquín Sánchez Toledano, Profesor Asociado de la Universidad de Málaga y Gerente de la Empresa Sistemas de Información Inteligente para la Gestión. Spin-off de la Universidad de Málaga.

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

Domingo Verano Tacoronte, Profesor Titular de Universidad del Departamento de Economía y Dirección de Empresas 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), el Instituto de Estudios Económicos (IEE) y el Instituto Internacional de Costos (IIC), trabajando en estrecha colaboración, a través de los correspondientes convenios, con la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc).

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 **Instituto Internacional de Costos (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.

El **Instituto de Estudios Económicos (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 a la empresa privada y al mercado como mecanismo eficiente de creación y asignación de recursos.

La **Sociedad Sistemas de Información Inteligente para la Gestión, S.L. (SIIG SL)**, constituida en 2013, Spin-off de la Universidad de Málaga (UMA), que tiene su origen en el Grupo de Investigación de la UMA, se dedica a la consultoría científica y desarrollos tecnológicos e informáticos para la implantación de contabilidad analítica, diseños de cuadros de mando con indicadores de eficiencia, eficacia, economía, etc. y el cálculo del coste de los servicios prestados en el Sector Público (Universidades, Ayuntamientos, Diputaciones, Organismos Autónomos, Consorcios, Empresas Públicas u otras privadas de servicios, etc.).

Por su parte, la **Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc Movilidad Sostenible)**, reúne a las empresas gestoras de servicios de transporte urbano colectivo de España. Sus asociados, públicos y privados, operan en los ámbitos urbano y metropolitano, estando representados todos los modos de transporte colectivo existentes en nuestro país: autobús, metro, tranvía y ferrocarril. La mayor parte de las empresas que prestan transporte urbano colectivo en España están integradas en la asociación, estando ofertados por las empresas asociadas más del 95% de los trayectos urbanos que se realizan en el país.

Los objetivos de estas organizaciones, que conforman el “alma mater” del Observatorio, quedan perfectamente incardinados, abarcando los aspectos fundamentales que tienen que caracterizar un proyecto como el que respalda el presente informe: 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.

Así, gracias al apoyo y la colaboración de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc), que, a través de su ayuda económica y de la divulgación del Observatorio, ha facilitado la adhesión de un número creciente de empresas de transporte (20 en la actualidad) que han considerado de gran interés formar parte de este proyecto. Las empresas de transporte adheridas a este quinto estudio, suponen una importante representación del mercado analizado. Dichas empresas son:

- Autobuses de Córdoba, S.A.M.
- Autobuses Urbanos de Bilbao, S.A.
- Autobuses Urbanos de León, S.A.U.
- Autobuses Urbanos de Palencia, S.L.
- Compañía del Tranvía Eléctrico de Avilés, S.A.
- 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 Urbanos de Gijón, S.A.
- Empresa Municipal de Transportes de Valencia, S.A.U.
- Empresa Municipal de Transportes Publics de Tarragona, S.A.
- Figueres de Serveis, S.A.
- Guaguas Municipales, S.A. (Las Palmas de Gran Canaria)
- Salcai Utinsa, S.L. (Gran Canaria)
- Sociedad Transportes Urbanos de Cartagena, S.A.
- Transportes Interurbanos de Tenerife, S.A.U.
- Transportes Rober, S.A. (Granada)
- Transportes Unidos de Asturias, S.L.
- Transportes Urbanos de Sevilla, S.A.M.
- Transportes de Barcelona, S.A.

# 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, nuestro objetivo es analizar la estructura de costes y financiación del transporte urbano colectivo en superficie en España con el fin 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 dicho 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 más 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.

Resultado evidente de dicha convicción se pone de manifiesto 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 Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc) o la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y de 18 de las más importantes empresas concesionarias del país, representativas de las principales capitales españolas y de un importante volumen de población (9.737.093<sup>1</sup>) que representa, aproximadamente, un 40% de la que vive en ciudades de más de 50.000 habitantes<sup>2</sup> y un 21% de la población total<sup>3</sup>.

---

1 Datos a 2018 para las 18 empresas adheridas (Padrón Municipal de Habitantes. INE, 2018).

2 Respecto a una población residente en los municipios de más de 50.000 habitantes de 24.572.934 personas (Padrón Municipal de Habitantes. INE, 2018).

3 Respecto a una población total de 46.722.980 personas (Padrón Municipal de Habitantes. INE, 2018).

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

1. El estudio se limita a transporte urbano<sup>4</sup> de viajeros en autobús.
2. Obligación de presentar una estructura coherente que identifique 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 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 elegidos<sup>5</sup>. De la otra, la constituida por el resto de las concesionarias, para las que tan sólo 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. Es decir, la definición de los indicadores clave para la gestión y la estructura del análisis económico-financiero de la información contenida en sus Cuentas Anuales, ha dado lugar a la elección de los oportunos estadísticos representativos de los parámetros de la realidad del sector, en cuanto sintetizan el estudio de una muestra válida para la modelización del comportamiento de la correspondiente población.

---

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

5 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 costes y financiación de las empresas adheridas efectuado en los apartados 4 y 5 se ha basado tanto en la información contenida en sus Cuentas Anuales como en la de carácter específico proporcionada por dichas empresas.



8. Confidencialidad de los datos procesados, circunstancia que ha obligado a que en el informe sólo se presenten agregados estadísticos.
9. Por otra parte, dado que nos encontramos ante el quinto informe elaborado por el Observatorio -ejercicios 2016 y 2017-, se afianza la creación de una base de gran utilidad para el análisis de datos de corte longitudinal en toda la serie histórica analizada, que entendemos puede contribuir a la generación de una herramienta muy valiosa para el análisis de tendencias.
10. En el presente informe se ha mantenido el análisis segmentado por tamaño de las concesionarias, introducido en el segundo informe para el apartado de empresas adheridas. Entendemos que ello permite un estudio más detallado de las condiciones reales de explotación del servicio y potencia el análisis de *benchmarking* al establecer un marco más representativo para la comparación entre operadoras del servicio.
11. 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 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.
12. 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. Quedan 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 aun cuando en futuros ejercicios se vaya ampliando la serie temporal analizada, una potente herramienta para efectuar análisis de dicha naturaleza.
13. La presencia de comportamientos extremos que pueden distorsionar la representatividad de determinados promedios y estimadores estadísticos ha aconsejado, en ocasiones, presentar los datos incluyendo y/o excluyendo tales casos. A efectos de detectar tales comportamientos, hemos aplicado la metodología de la regla empírica derivada del Teorema de Chebychev<sup>6</sup>.

---

6 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 dos grandes apartados:

- 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.

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 a 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 3, 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, etc.) como operativo (depósito de cuentas y similares), no resulta posible abarcar la totalidad de la población<sup>7</sup>, sino un determinado subconjunto de la misma (muestra) que permita extraer conclusiones sobre la población en general.

En consecuencia, la primera cuestión a 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 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 2016 y 2017, operar en municipios de más de 50.000 habitantes<sup>8</sup>) 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, ...).

---

7 Las bases de datos SABI y la información obtenida de IBERINFORM integran un total de 3.442 empresas con epígrafe 4931 en la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE) coincidente con el transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros.

8 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

La aplicación de este proceso generó una muestra de 48 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 los epígrafes 4 y 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 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, por supuesto, de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (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, los epígrafes 4 y 5 desarrollan un amplio conjunto de indicadores, agrupados por áreas (operaciones, material móvil, personal, etc.), que permiten un estudio exhaustivo de la estructura de costes y financiación del servicio público prestado por dichas concesionarias.

Por otra parte, como se ha indicado anteriormente, el estudio efectuado en dichos epígrafes se ha realizado desarrollando un análisis segmentado por tamaño de las concesionarias –en función del número de autobuses-. Entendemos que ello permite un estudio más detallado de las condiciones reales de explotación del servicio y potencia el análisis de *benchmarking* al establecer un marco más representativo para la comparación entre operadoras del servicio.

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 parámetros de comparación y benchmarking respecto a los que se ha hecho repetida mención<sup>9</sup>.

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, 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 de transporte urbano colectivo en superficie en España.

Para ello, se desarrolló una encuesta en la que se incluían cincuenta y ocho preguntas agrupadas en dos apartados (temas prioritarios para el sector y eficiencia), y éstos en seis y cuatro bloques propuestos respectivamente (financiación, calidad del servicio, innovación tecnológica, oferta del servicio, costes, necesidades de información para la gestión, factores para la prestación, productividad, calidad y tamaño) 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 90%.

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.).

---

9 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, 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.



# 3

---

## Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo

La muestra objeto de análisis está configurada por 48 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 2016 y 2017 en los Registros Mercantiles correspondientes, y han superado una serie de filtros y controles que fueron establecidos en el momento de conformar dicha muestra.

### 3.1. Empresas analizadas

Al objeto de formar una muestra representativa que integrara las principales empresas de transporte urbano de España, se tomó la muestra de empresas utilizada en informes anteriores y se complementó con un análisis de prestación de este servicio, municipio a municipio. Para ello, se han establecido, además, una serie de restricciones, las cuales se señalan a continuación:

- Actividad esencial de la empresa: transporte urbano de viajeros
- Estado: activa o en concurso
- Último nº de empleados: mínimo 15
- Cuentas disponibles: 2016 y 2017

Como en estudios anteriores, se eliminaron todas aquellas empresas que se dedican al transporte interurbano, discrecional u otro tipo de transporte no considerado estrictamente urbano.

Además, se fijó una última restricción 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.

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 (2016-2017), la muestra quedó conformada por 48 empresas, repartiéndose por Comunidades Autónomas de la forma que se muestra en la [Tabla 3.1](#).

**Tabla 3.1 Distribución de la muestra por Comunidades Autónomas**

CC.AA / Ciudad Autónoma	Nº Empresas	CC.AA / Ciudad Autónoma	Nº Empresas
Andalucía	9	Canarias	2
Cataluña	7	Castilla-La Mancha	3
Com. de Madrid	3	Región de Murcia	1
Com. Valenciana	8	Principado de Asturias	3
Galicia	6	Ceuta	1
Castilla y León	3	TOTAL	48
Euskadi	2		

Fuente: Elaboración propia.

La relación de empresas de la muestra se recoge en la [Tabla 3.2](#).

**Tabla 3.2 Datos generales**

	NOMBRE DE LA EMPRESA	ADHERIDA
1	AIBUS, S.L. (CIUDAD REAL, PUERTO LLANO)	NO
2	ALCALABUS, S.L. (ALCALÁ DE HENARES)	NO
3	AUCORSA (CÓRDOBA)	SÍ
4	AUTOBUSES HADU ALMADRABA (CEUTA)	NO
5	AUTOBUSES URBANOS DE ELCHE, S.A.	NO
6	AUTOBUSES URBANOS DE GIRONA (TRANSPORTS MUNICIPALS DEL GIRONÉS)	NO
7	AUTOBUSES URBANOS DE LEÓN, S.A.	SÍ
8	AUTOBUSES URBANOS DE LUGO, S.A.	NO
9	AUTOBUSES URBANOS DE VALLADOLID S.A.	NO
10	AUTOBUSES URBANOS IRUN FUENTERRABIA S.L.	NO
11	AUTOBUSOS DE LLEIDA, S.A.	NO
12	AUTOBUSES VILABUS, S.L. (ORENSE)	NO
13	AUTOTRANSPORTES COLECTIVOS CASTELLONENSES, S.A.	NO
14	BELIZÓN Y RODRÍGUEZ, S.L. (CÁDIZ)	NO
15	BUSES DE PALENCIA	NO
16	COMPAÑÍA DE TRANVIAS DE A CORUÑA, S.L.	NO
17	COMPAÑÍA DEL TRANVÍA DE SAN SEBASTIÁN, S.A.	SÍ
18	COMPAÑÍA DEL TRANVÍA ELÉCTRICO DE AVILÉS, S.A.	SÍ
19	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTE DE MADRID, S.A.	SÍ
20	EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE VALENCIA, S.A.U.	SÍ
21	EMT FUENLABRADA, S.A.	NO
22	EMT MÁLAGA, S.A.M.	SÍ
23	EMT PUBLICS DE TARRAGONA, S.A.	SÍ
24	EMT URBANOS DE GIJÓN SA (EMTUSA)	SÍ
25	GUAGUAS MUNICIPALES, S.A.	SÍ
26	HEREDEROS DE JOSÉ CASTILLO, S.L. (JAEN)	NO
27	LA MARINA GANDIENSE, S.L. (GANDÍA)	NO
28	LÍNEAS URBANAS DE CUENCA	NO
29	MARCELINO MUÑOZ, S.L. (FUENGIROLA, MALAGA)	NO



	NOMBRE DE LA EMPRESA	ADHERIDA
30	MARCOS SÁNCHEZ, TRANSPORTES URBANOS, S.A. (ALICANTE)	NO
31	PUERTO BUS, S.L. (PUERTO DE SANTA MARÍA)	NO
32	REUS TRANSPORT PUBLIC, S.A.	NO
33	SERVICIO DE TRANSPORTES URBANOS DE PONFERRADA, S.L.	NO
34	SOCIDADE MUNICIPAL DE XESTION DO TRANSPORTE URBANO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA, S.A.	NO
35	SUBUS, S.L. (ALICANTE)	NO
36	TELBUS (TELDE)	NO
37	TRANSPORTE MUNICIPAL PATERNA EDETANIA BUS, S.A. (PATERNA, VALENCIA)	NO
38	TRANSPORTE URBANO DE AUTOBUSES DE ALCOY, S.A.	NO
39	TRANSPORTES ROBER, S.A. (GRANADA)	SÍ
40	TRANSPORTES UNIDOS DE ASTURIAS, S.L.	SÍ
41	TRANSPORTES URBANOS DE CARTAGENA, S.A.	SÍ
42	TRANSPORTES URBANOS DE SEVILLA, S.A.M.	SÍ
43	TRANSPORTES URBANOS Y SERVICIOS GENERALES (BADALONA)	NO
44	TRANSPORTS DE BARCELONA, S.A.	SÍ
45	TRANSPORTS MUNICIPALS D'EGARA (TERRASSA)	NO
46	TRANVIA DE CADIZ A SAN FERNANDO Y CARRACA, S.A.	NO
47	TRANVÍAS DE FERROL SA	NO
48	VIGUESA DE TRANSPORTES, S.L.	NO

Fuente: Elaboración propia.

Del análisis de la muestra se observa cómo más del 91% de las empresas se ha constituido hace más de 10 años (Tabla 3.3, Figura 3.1), así como que tan solo una se ha constituido en los últimos 5 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 subvenciones públicas al verse obligadas, en la inmensa mayoría de las ocasiones, a la prestación de servicios no rentables, motivados 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.

**Tabla 3.3 Características de la muestra**

Criterios de clasificación		Número de empresas	Porcentaje	Cifra de negocios media 2017 Miles €	Fondos propios medios 2017 Miles €
Antigüedad	Más de 10 años	44	91,67%	24.963,50	13.957,95
	Entre 5 y 10 años	3	6,25%	8.768,88	22.684,21
	Entre 1 y 5 años	1	2,08%	2.312,98	-439,06
	<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>100%</b>	<b>23.479,45</b>	<b>14.203,40</b>
Personalidad Jurídica	Sociedades Anónimas	31	64,58%	33.082,08	16.781,71
	Sociedades Limitadas	17	35,42%	5.968,76	9.501,77
	Otras figuras	0	0,0%	0,00	0,00
	<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>100%</b>	<b>23.479,45</b>	<b>14.203,40</b>
Auditoría	Empresas auditadas	28	58,33%	31.004,16	18.069,19
	Empresas no auditadas	20	41,67%	11.994,37	8.302,98
	<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>100%</b>	<b>23.479,45</b>	<b>14.203,40</b>
Titularidad	Pública	15	31,25%	58.097,50	26.474,94
	Privada	33	68,75%	7.743,97	8.625,43
	Mixta	0	0,0%	0,00	0,00
	<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>100%</b>	<b>23.479,45</b>	<b>14.203,40</b>

Fuente: Elaboración propia.

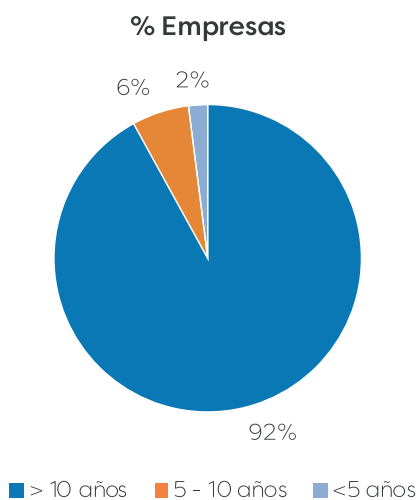
Al igual que en años anteriores, se debe resaltar la gran disparidad entre la cifra de negocios media de las empresas más antiguas (24.963,50 miles de euros), frente a las más modernas (2.312,98 miles de euros). La misma disparidad se presenta con los fondos propios medios; mientras que en las empresas constituidas hace más de 10 años, la media de los fondos propios es de 13.957,95 miles de euros, las empresas más jóvenes (entre 5 y 10 años) disponen de unos fondos propios medios negativos.

En cuanto a su personalidad jurídica (Tabla 3.3. y Figura 3.2), la mayor parte de la muestra (64,58%) está conformada por sociedades anónimas, consecuencia de la estructura empresarial del sector, donde es muy habitual la existencia de empresas municipales de transporte. En este caso, sólo se reflejan de manera diferenciada las 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 estas la mayor parte del negocio.

En relación a la cifra de negocios y fondos propios, el diferencial, atendiendo a la personalidad jurídica, es considerable, resultando muy superiores los de las sociedades anónimas.

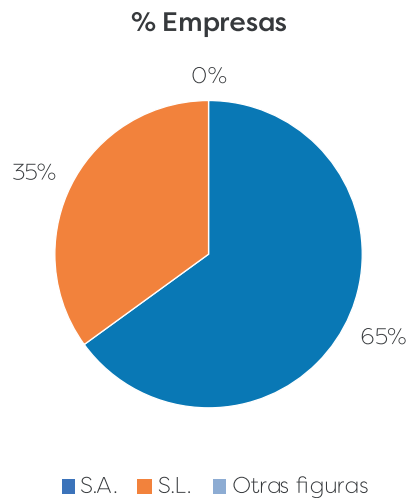
Respecto a los controles efectuados, un 58,33% de las empresas de la muestra están auditadas (Tabla 3.3 y Figura 3.3). Cabe destacar que la cifra de negocios media y los fondos propios medios de las empresas auditadas son muy superiores a los de las no auditadas.

**Figura 3.1 Antigüedad**



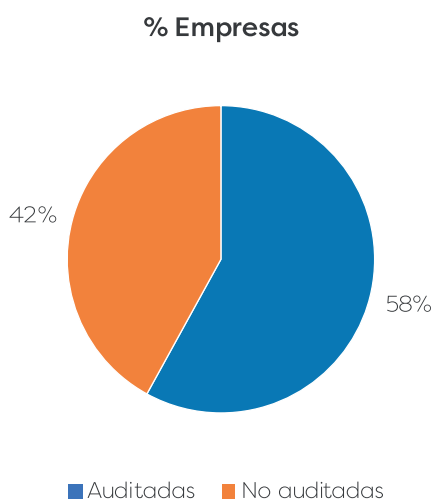
Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.2 Personalidad jurídica**



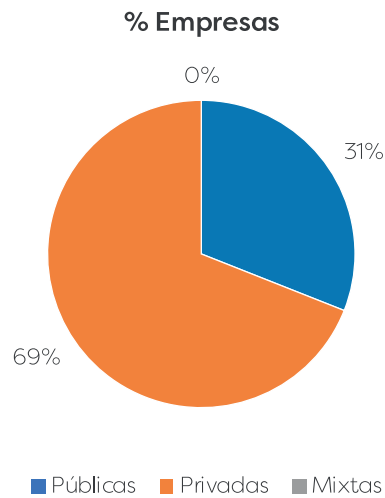
Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.3 Auditoría**



Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.4 Titularidad**



Fuente: Elaboración propia.

Por último, y en cuanto a su titularidad (Tabla 3.3. y Figura 3.4), el 31,25% de las empresas son públicas y el 68,75% son privadas. No hay empresas de titularidad mixta en la muestra. Las empresas públicas prestatarias del servicio de transporte urbano presentan una cifra media de negocios un 650,23% superior que las privadas, siendo sus fondos propios medios un 206,94% 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.

### 3.2. 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 la cifra de negocios, dimensión del activo y número de trabajadores en 2016 y 2017, tal como muestran las [Tablas 3.4, 3.5. y 3.6.](#)

La [Tabla 3.4](#) 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. En el periodo 2016-2017 se aprecia estabilidad en el número de empresas que se sitúa en cada intervalo.

Por término medio, el importe de la cifra de negocios aumenta en el período analizado (3,34%). El incremento mayor deriva de las empresas con cifra de negocios superior a 50 millones de euros (3,73%).

**Tabla 3.4 Distribución de las empresas en función de la cifra de negocios**

En millones de €	2016			2017		
	Empresas	%	Cifra media de negocios	Empresas	%	Cifra media de negocios
Inferior a 5	24	50,0%	2,23	24	50,00%	2,28
Entre 5 y 15	12	25,0%	10,71	12	25,00%	10,77
Entre 15 y 50	9	18,75%	27,09	9	18,75%	28,17
Superior a 50	3	6,25%	221,59	3	6,25%	229,86
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>100%</b>	<b>22,72</b>	<b>48</b>	<b>100%</b>	<b>23,48</b>

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 3.5](#), más del 77% de la muestra presenta una dimensión del activo inferior a 30 millones de euros en el bienio estudiado. Destaca que, para todos los intervalos inferiores a 50 millones, la dimensión media del activo decrece en el período analizado.

**Tabla 3.5 Distribución de las empresas en función de la dimensión del activo**

En millones de €	2016			2017		
	Empresas	%	Dimensión media del activo	Empresas	%	Dimensión media del activo
Inferior a 10	27	56,25%	3,44	25	52,08%	3,02
Entre 10 y 30	12	25,00%	20,17	12	25,00%	18,46
Entre 30 y 50	3	6,25%	39,43	5	10,42%	37,62
Entre 50 y 100	3	6,25%	73,69	3	6,25%	82,36
Superior a 100	3	6,25%	340,49	3	6,25%	373,12
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>100%</b>	<b>35,33</b>	<b>48</b>	<b>100%</b>	<b>38,57</b>

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 3.6](#) se aprecia que el número medio de trabajadores aumenta en 10,83 trabajadores en el bienio analizado. No obstante, en el único tramo en el que se observa crecimiento de la plantilla es aquel formado por las empresas más grandes (más de 1.000 trabajadores). En torno al 82% de las empresas tiene menos de 500 empleados, mientras que sólo cuatro de ellas disponen de una plantilla superior a los 1.000 trabajadores.

**Tabla 3.6 Distribución de las empresas en función del número de trabajadores**

	2016			2017		
	Empresas	%	Número medio de trabajadores	Empresas	%	Número medio de trabajadores
Inferior a 250	35	72,92%	93,26	35	72,91%	91,20
Entre 250 y 500	6	12,50%	403,50	5	10,42%	385,00
Entre 501 y 1.000	3	6,25%	757,33	4	8,30%	723,50
Superior a 1.000	4	8,33%	3.890,00	4	8,30%	4.006,50
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>100%</b>	<b>489,94</b>	<b>48</b>	<b>100%</b>	<b>500,77</b>

Fuente: Elaboración propia.

A tenor de lo expuesto, se puede afirmar que, por término medio, la muestra analizada presenta una dimensión considerable, al obtener una cifra de negocios que ronda los 23 millones de euros, un tamaño del activo que supera los 14 millones y unas 500 personas empleadas. No obstante, el sector presenta una alta heterogeneidad, lo que lleva, como se observará en posteriores análisis a la utilización de indicadores como la mediana, más apropiados para estas condiciones.

En cualquier caso, la heterogeneidad de la muestra es coherente con el tipo de servicios que presta el sector, fruto de la diferente extensión del territorio y población en el que cada empresa desarrolla su actividad. Es por ello que, en el análisis de este sector, parámetros como los kilómetros recorridos o el número de viajeros resultan clave para adoptar conclusiones consistentes. Sin embargo, conviene señalar la poca información que las empresas ofrecen en las memorias sobre estas variables tan esenciales.

### 3.3. Comparativa entre las empresas analizadas y las empresas adheridas

En este apartado se muestra una comparativa entre las empresas adheridas y el conjunto de la muestra ([Tabla 3.7](#), [Figura 3.5](#)). Para ello se utilizan las mismas variables anteriores, cifra de negocios, dimensión del activo y número de trabajadores, tanto para 2016 como para 2017.

En la [Tabla 3.7](#), 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 la facturación, se aprecia que el

montante promedio de las adheridas asciende a 2,6 veces en 2016 y a 3,1 en 2017 del promedio general. Casi idénticas afirmaciones se pueden realizar respecto a la dimensión patrimonial. Se observa que el activo presenta un montante promedio en las adheridas de más de 2,4 veces tanto en 2016 como en 2017. La variable número de trabajadores en las adheridas supone 2,6 veces la de las empresas de la muestra en 2016, aumentando a 2,7 veces en 2017.

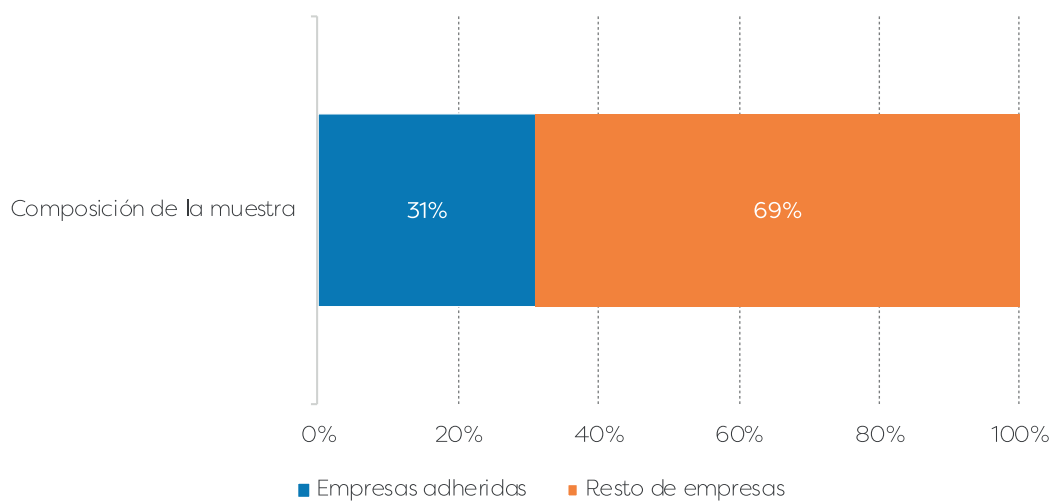
En cuanto a la evolución de las magnitudes, la cifra de negocios de las empresas adheridas aumentó un 22,03% en el bienio, frente a un 3,33% de las empresas de la muestra. En la dimensión del activo promedio, en las empresas adheridas se ha producido un aumento del 9,5% registrando las empresas de la muestra un incremento similar del 9,2%. Finalmente, respecto al número de empleados, se observa que en las empresas adheridas aumentó un 2,7% el número de trabajadores, por un 2,2% en las empresas del sector.

**Tabla 3.7 Facturación, dimensión del activo y empleados de las adheridas respecto al promedio del sector**

	2016		2017	
	Promedio adheridas	Promedio muestra sector	Promedio adheridas	Promedio muestra sector
<b>Cifra de negocios (facturación)</b>	59.571,82M	22.722,15M	72.695,68M	23.479,45M
<b>Dimensión del activo</b>	85.221,75M	35.328,43M	93.346,08M	38.572,95M
<b>Empleados</b>	1.292,53	489,94	1.327,40	500,77

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.5 Composición de la muestra**



Fuente: Elaboración propia.

### 3.4. Análisis económico-financiero

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 los estados financieros de las empresas de la muestra. Este análisis servirá de punto de partida para el estudio del equilibrio económico-financiero, observando los factores que inciden en la rentabilidad y 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 bienio objeto de estudio, la cual permitirá poner de manifiesto el grado de rentabilidad alcanzado y si este se ha logrado con niveles de solvencia sostenibles para el futuro desarrollo de la actividad.

Para el análisis de este informe se ha actualizado la batería de indicadores adoptada en los Informes anteriores del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo. Las ratios que se van a emplear junto a su forma de determinación se pueden observar en la [Tabla 3.8](#).

**Tabla 3.8 Ratios utilizados**

Denominación	Expresión analítica
Rentabilidad financiera (rf)	$r_f = \frac{R}{PN}$
Rentabilidad económica de la empresa (re)	$r_e = \frac{R + GF}{AT}$
Coste de la deuda total (c)	$c = \frac{GF}{PC + PNC}$
Coefficiente de endeudamiento ( $\alpha$ )	$\alpha = \frac{PC + PNC}{PN}$
Rentabilidad económica de la explotación (rx)	$r_x = \frac{Re}{Aae}$
Margen neto (m)	$m = \frac{Re}{CN}$
Rotación del activo total afecto a la explotación (Rta)	$Rta = \frac{CN}{Aae}$
Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization (EBITDA) respecto a los ingresos de explotación ( $Ebitda_{ring}$ )	$Ebitda_{ring} = (IP_x - GP_{x0}) / I_e$
Relación Fondo de maniobra y activo total (FMa)	$FMa = \frac{FR}{AT}$
Rotación del Fondo de maniobra (RFM)	$RFM = \frac{CN}{FR}$
Autonomía financiera (Af)	$Af = \frac{PN}{PC + PNC}$

Denominación	Expresión analítica
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)	$L = \frac{D + E}{PC}$
Tesorería (Rt)	$Rt = \frac{T}{PC}$
Período medio de cobro (Pmc)	$Pmc = \frac{CI}{CN} \times 365$
Período medio de pago (Pmp)	$Pmp = \frac{Pr}{Ap} \times 365$

Fuente: Elaboración propia.

Siendo,

<b>R</b>	Resultado del ejercicio
<b>PN</b>	Patrimonio neto
<b>GF</b>	Gastos financieros
<b>AT</b>	Activo total
<b>PC</b>	Pasivo corriente
<b>PNC</b>	Pasivo no corriente
<b>Re</b>	Resultado de la explotación ajustado <sup>10</sup>
<b>Aae</b>	Activo afecto a la explotación
<b>CN</b>	Importe neto de la cifra de negocios
<b>IPx</b>	Ingresos periódicos de la explotación <sup>11</sup>
<b>GPxa</b>	Gasto periódico de la explotación ajustado <sup>12</sup>
<b>Ie</b>	Cifra de negocios y otros ingresos de explotación
<b>FM</b>	Fondo de maniobra
<b>AC</b>	Activo corriente
<b>T</b>	Efectivo y otros activos líquidos equivalentes
<b>D</b>	Derechos de cobro
<b>E</b>	Efectivo y otros activos líquidos e inversiones financieras corto plazo
<b>CI</b>	Clientes
<b>Ap</b>	Aprovisionamientos
<b>Pr</b>	Proveedores

10 Resultado de la explotación ajustado con diferencias de cambio e impuestos y sin considerar deterioros y resultados por enajenación de inmovilizado.

11 Cifra de negocios y otros ingresos de explotación más trabajos realizados por la empresa para su activo.

12 Aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación correspondientes a las ventas.



El análisis de la rentabilidad se inicia 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
- $c$ : coste de la deuda total
- $\alpha$ : 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 esta 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 y la solvencia, tanto a largo como a corto plazo.

Por último, cabe 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. Los estadísticos se determinan a partir de tales ratios individuales calculadas y se pondrá de manifiesto el posible grado de heterogeneidad de la muestra. No obstante, cabe advertir que:

- La rentabilidad financiera se ha considerado variable dependiente en la ecuación que la explica.
- Se ha optado por incluir la mediana en lugar de los valores promedio, debido al grado de dispersión de las ratios de las empresas de la muestra. El valor de la mediana divide la muestra en dos grupos de igual número de empresas.

El análisis se presenta en términos globales para el conjunto de la muestra, así como diferenciado para tres segmentos o grupos de empresas. Tales segmentos se han definido a partir de la variable número de autobuses, como indicador para mostrar una aproximación al tamaño de las empresas. La información sobre dicha variable se ha extraído principalmente de la base de datos del CESEL (Coste efectivo de los servicios de las entidades locales). Los tres grupos establecidos son:

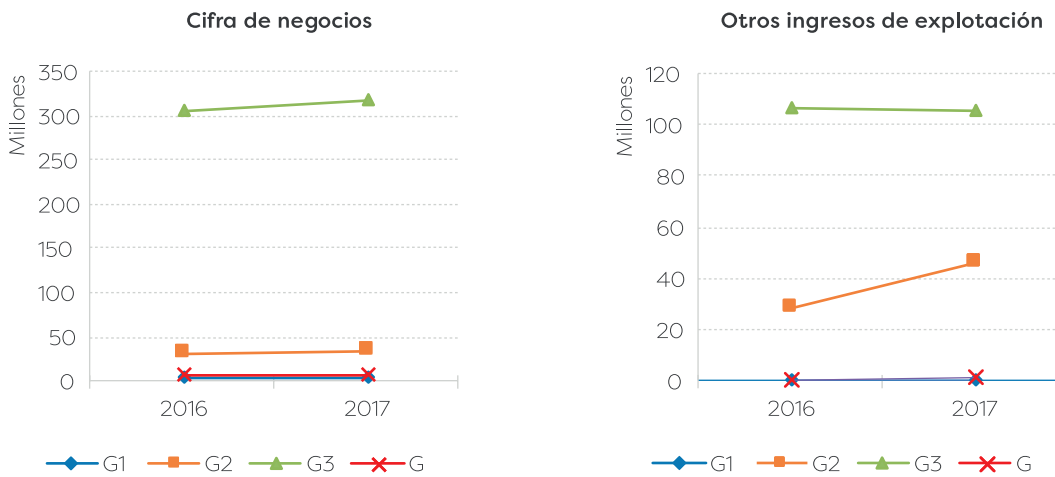
- Grupo 1. Empresas con menos de 200 autobuses.
- Grupo 2. Empresas entre 200 y 500 autobuses.
- Grupo 3. Empresas de más de 500 autobuses.

### 3.4.1. Análisis de los componentes del resultado empresarial

Se comienza el análisis con el estudio del comportamiento de la cifra de negocios y la partida de otros ingresos de explotación del colectivo de empresas, a nivel global y segmentado.

Como se desprende de la [Figura 3.6](#), la cifra de negocios presenta una evolución positiva para la mayoría del colectivo, mostrando los valores medianos un incremento prácticamente inapreciable, a excepción de para las empresas de mayor tamaño, que presentan un repunte más destacable en la variación positiva. Sin embargo, el resto de ingresos de explotación presenta un comportamiento más dispar, destacando el aumento experimentado para las empresas de entre 200 y 500 autobuses.

**Figura 3.6 Evolución de la cifra de negocios y otros ingresos de explotación**



Fuente: Elaboración propia.

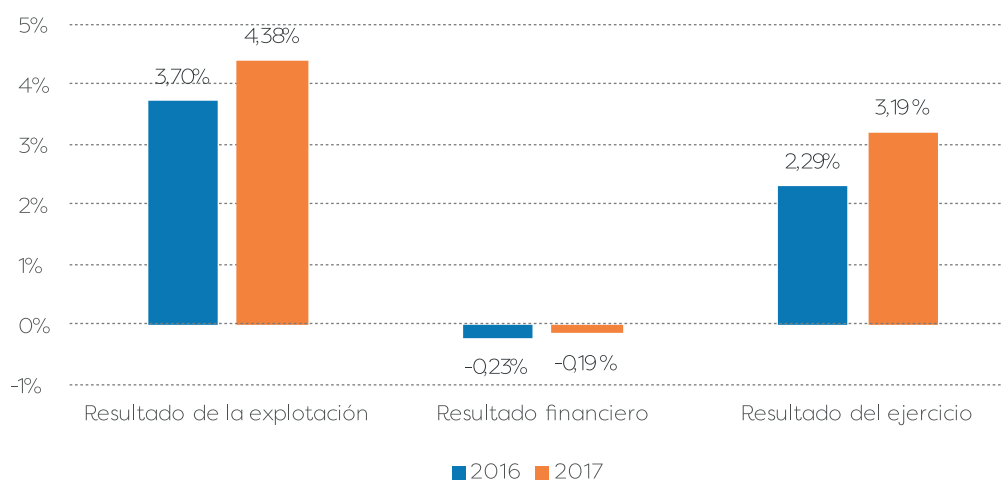
En la [Tabla 3.9](#) se presentan distintas partidas de la cuenta de Pérdidas y Ganancias respecto a la cifra de negocios para el colectivo analizado de 48 empresas. A tenor de los datos, y cómo se representa en la [Figura 3.7](#), cabe concluir que los ingresos de la explotación permiten obtener beneficios en el desarrollo de las actividades propias de la explotación al menos para la mitad de las empresas analizadas.

Sin embargo, las cargas financieras soportadas superan sus ingresos financieros. Durante el bienio analizado, se aprecia, además, en términos de mediana, un ligero aumento del porcentaje que representan sobre la cifra de negocios los resultados de la explotación y financiero, lo que conduce a una leve mejora del resultado del ejercicio.

**Tabla 3.9 Componentes del resultado respecto a la cifra de negocios**

Descripción	Mediana	
	2016	2017
Resultado de la explotación	3,70%	4,38%
Resultado financiero	-0,23%	-0,19%
Resultado del ejercicio	2,29%	3,19%

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.7 Configuración básica de los resultados con relación a la cifra de negocios**

Fuente: Elaboración propia.

El análisis segmentado de los tres componentes del resultado refleja un comportamiento dispar para cada grupo de empresas (Tabla 3.10). Al menos el 50% de cada grupo obtiene beneficios, derivados básicamente de la actividad de explotación, pudiendo destacar su menor representatividad en las empresas de más de 500 autobuses.

Respecto a la evolución, que se muestra en la Figura 3.8, reseñar el aumento experimentado del resultado de la explotación en las empresas del Grupo 2, pasando la mediana del 3,38% al 9,01%. Para los otros dos segmentos las cifras medianas no varían en exceso durante el bienio, si bien las de menor tamaño muestran una ligera mejoría (del 4,11% al 4,50%), mientras que las de más de 500 autobuses empeoran levemente (registrando 0,63% en 2016 y 0,48% en 2017).

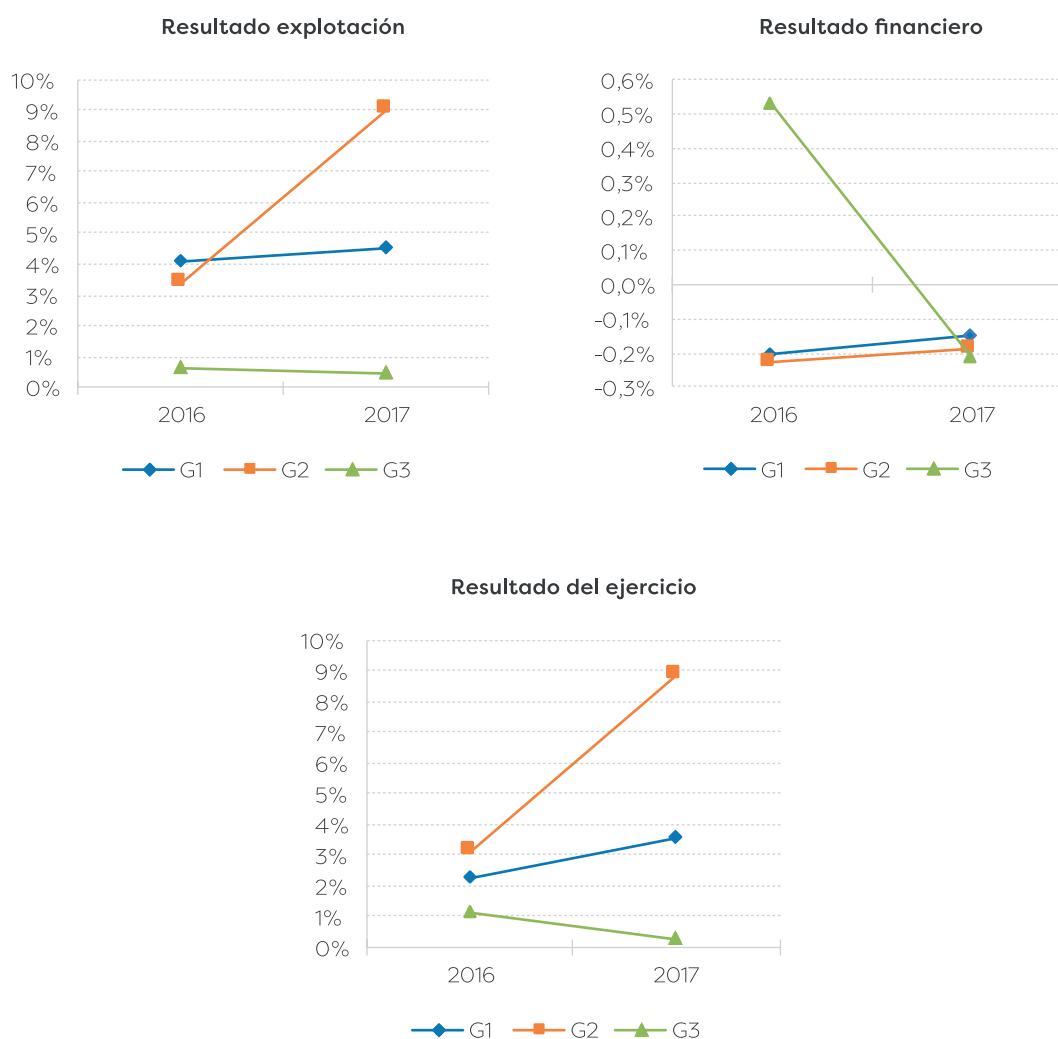
El resultado financiero mejora sólo en los grupos 1 y 2, toda vez que en las empresas de mayor dimensión el valor mediano pasa a arrojar pérdidas en 2017 (del 0,53% al -0,21%). Finalmente, el resultado del ejercicio presenta en la mediana un incremento del peso del beneficio sobre la cifra de negocios, salvo para las empresas de mayor tamaño. En 2017, para el 50% de la muestra, el beneficio representa más del 3,53% de la cifra de negocios generada por las empresas de menos de 200 autobuses; más del 8,82% de la obtenida por las empresas de tamaño intermedio y solo el 0,27% de la cifra de negocios en las de mayor dimensión.

Tabla 3.10 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión. Resultados

Descripción	Grupo 1		Grupo 2		Grupo 3	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Resultado de explotación	4,11%	4,50%	3,38%	9,01%	0,63%	0,48%
Resultado financiero	-0,20%	-0,15%	-0,23%	-0,19%	0,53%	-0,21%
Resultado del ejercicio	2,27%	3,53%	3,14%	8,82%	1,16%	0,27%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.8 Resultados por segmentos (Tamaño)



Fuente: Elaboración propia.

## Estructura de gastos de explotación

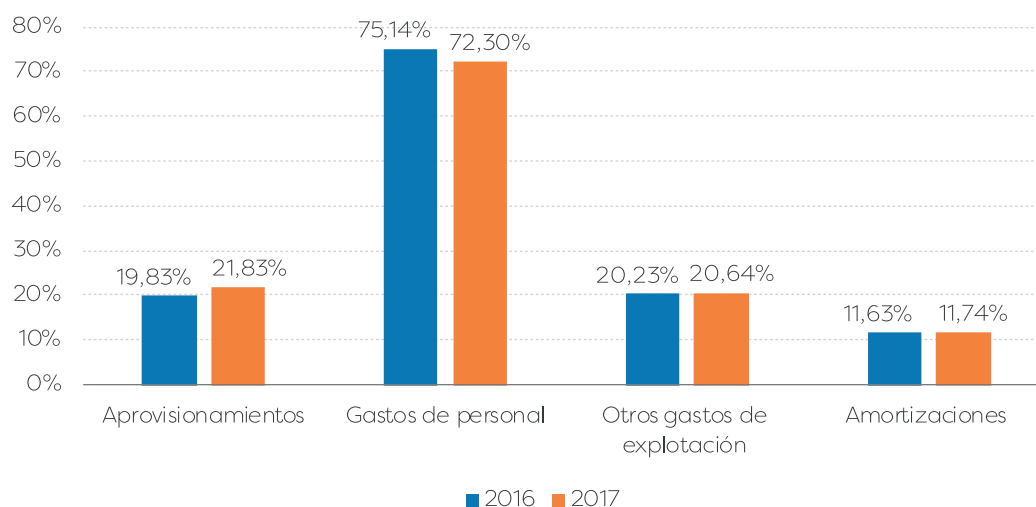
Continuando con la información contenida en la [Tabla 3.11](#), se analiza la estructura de los gastos propios de la actividad desarrollada con relación a la cifra de negocios generada. La rúbrica de gastos de personal es la partida más relevante de estas empresas, con un descenso de su peso en 2017 hasta tomar la mediana un valor del 72,30%. Sobre cada euro ingresado la partida que presenta un mayor aumento en su representatividad es la de aprovisionamientos ([Figura 3.9](#)).

**Tabla 3.11 Elementos del gasto de la explotación**

Descripción	Mediana	
	2016	2017
Aprovisionamientos	19,83%	21,83%
Gastos de personal	75,14%	72,30%
Otros gastos de explotación	20,23%	20,64%
Amortizaciones	11,63%	11,74%

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.9 Elementos del gasto de la explotación**



Fuente: Elaboración propia.

Por segmentos ([Tabla 3.12](#) y [Figura 3.10](#)), destaca que salvo en las empresas de menor tamaño, el valor mediano refleja unas cifras de gastos de personal que superan el 100% de su cifra de negocios. La evolución de esta partida es dispar; así, para las empresas del segmento 2 disminuye su peso sobre la cifra de negocios y para al menos el 50% de las restantes empresas aumenta su representatividad.

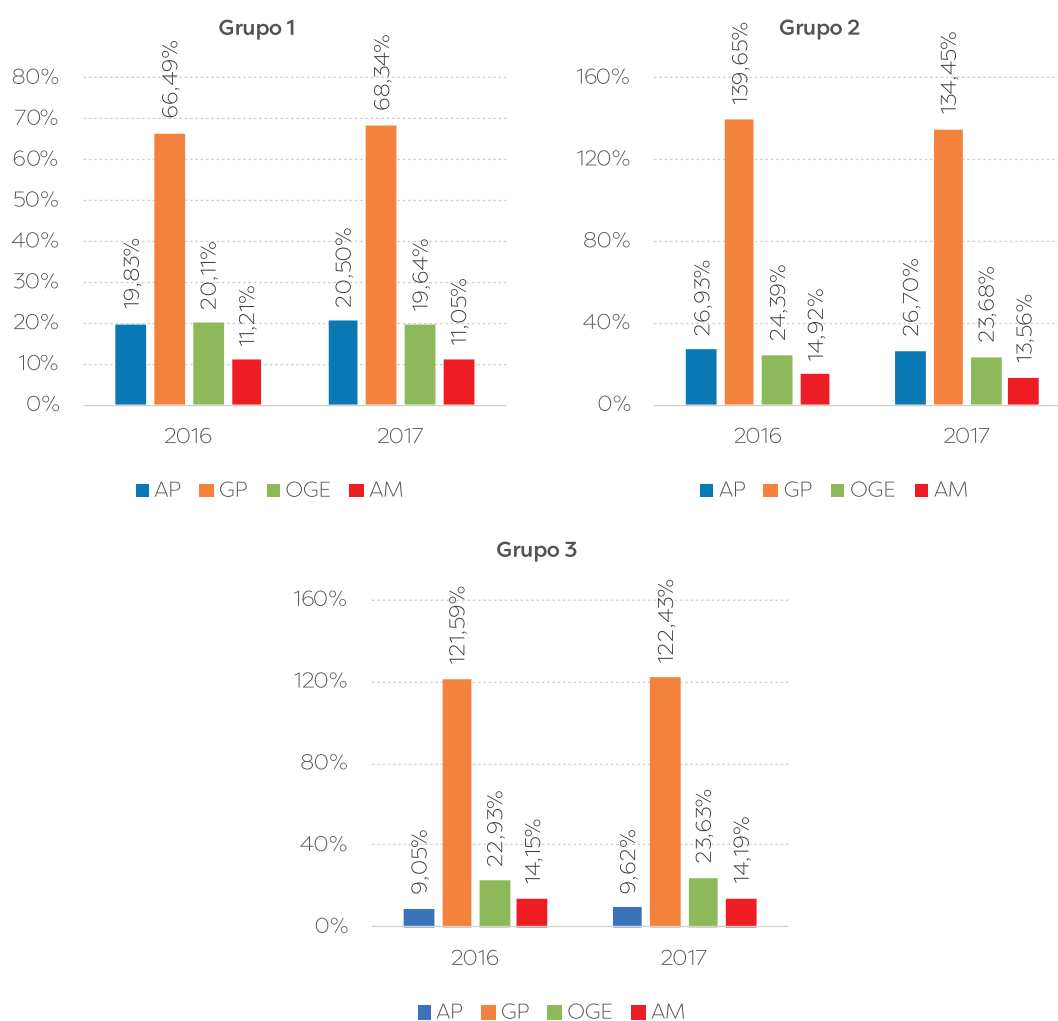
Respecto al resto de gastos de explotación los valores medianos no conducen a diferencias sustanciales durante el bienio, resaltando el menor peso que ostenta la rúbrica de aprovisionamientos en las empresas de mayor tamaño (en torno al 9,62%).

**Tabla 3.12 Gastos de explotación por segmentos (Tamaño)**

Descripción	Grupo 1		Grupo 2		Grupo 3	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Aprovisionamientos (AP)	19,83%	20,50%	26,93%	26,70%	9,05%	9,62%
Gastos de personal (GP)	66,49%	68,34%	139,65%	134,45%	121,59%	122,43%
Otros gastos de explotación (OGE)	20,11%	19,64%	24,39%	23,68%	22,93%	23,63%
Amortizaciones (AM)	11,21%	11,05%	14,92%	13,56%	14,15%	14,19%

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.10 Gastos de explotación por segmentos (Tamaño)**



Fuente: Elaboración propia.

### 3.4.2. 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 medianos que figuran en las [Tablas de la 3.13 a la 3.16](#), referidos a la estructura económica y financiera. Tales estructuras llegan a alcanzar en el año 2017 un valor de 38.572,95 miles de euros, habiendo experimentado durante el período objeto de estudio un crecimiento medio en torno al 9,18%.

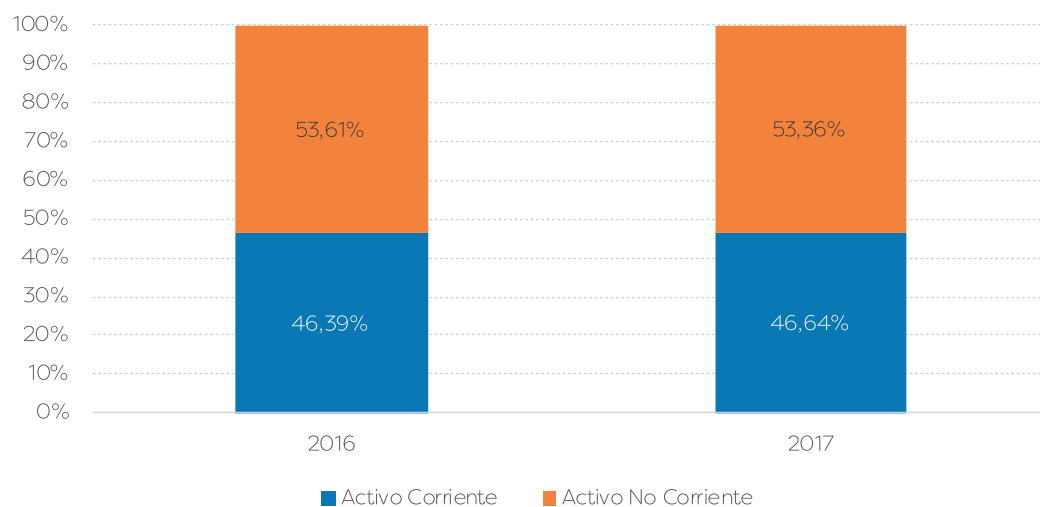
Centrando la atención en la estructura económica, puede observarse en la [Tabla 3.13](#), o, gráficamente, en la [Figura 3.11](#), que la parte principal del activo es activo no corriente y que, en el bienio estudiado, la proporción del activo no corriente sobre el activo total ha disminuido en 0,25% en su mediana.

**Tabla 3.13 Análisis de los componentes de la estructura económica**

Conceptos	2016	2017
<b>Importancia relativa en relación con el Activo total</b>		
Activo No Corriente	53,61%	53,36%
Activo Corriente	46,39%	46,64%
<b>Importancia relativa en relación con el Activo No Corriente</b>		
Inmovilizado intangible	6,90%	7,49%
Inmovilizado material	75,00%	78,03%
Inversiones inmobiliarias	0,82%	0,82%
Inmovilizado financiero	11,53%	10,30%
<b>Importancia relativa en relación con el Activo Corriente</b>		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	0,02%	0,00%
Existencias	5,41%	3,95%
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	50,14%	47,45%
Inversiones financieras temporales	15,79%	19,84%
Periodificaciones a corto plazo	0,98%	1,00%
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	26,42%	27,75%

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.11 Configuración básica de la estructura económica**



Fuente: Elaboración propia.

Por su parte, según se deduce de la [Tabla 3.13](#), en el activo corriente posee mayor peso la partida de deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, cuya mediana llega a representar en 2017 más del 47% del mismo, seguida en orden de importancia por la de efectivo y otros activos líquidos equivalentes y la de inversiones financieras temporales.

Si segmentamos estos datos atendiendo al tamaño de la empresa en función del número de autobuses (ver [Tabla 3.14](#) y [Figura 3.12](#)), se puede observar que el activo no corriente es proporcionalmente mayor que el activo corriente a medida que va aumentando el tamaño de las empresas.

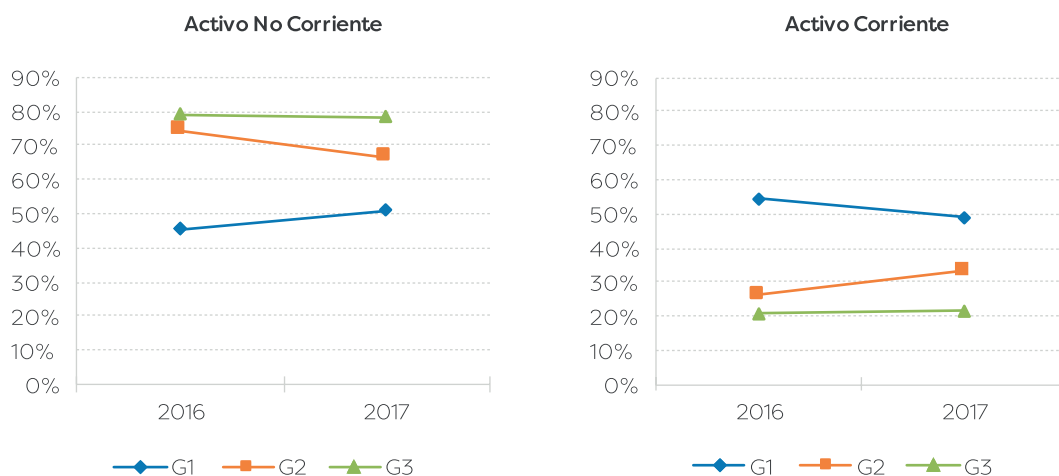
Centrando la atención en el activo no corriente, en el periodo analizado sólo ha aumentado su peso en las empresas con menor número de autobuses (grupo 1).

**Tabla 3.14 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión. Activo**

Descripción	Grupo 1		Grupo 2		Grupo 3	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
<b>Activo no Corriente</b>	45,17%	51,12%	73,95%	66,41%	79,22%	78,45%
<b>Activo Corriente</b>	54,83%	48,88%	26,05%	33,59%	20,78%	21,55%

Fuente: Elaboración propia.



**Figura 3.12 Configuración básica del Activo por segmentos (Tamaño)**

Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la composición de la estructura financiera (Tabla 3.15 y Figura 3.13), en términos de mediana, se puede observar que un 70,57% en 2016 y un 72,75% en 2017 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 un 25,44% en 2016 y reduciéndose al 23,69% en 2017.

Conviene, asimismo, señalar que 4 empresas presentan un patrimonio neto negativo durante el bienio, motivado básicamente por los resultados de ejercicios anteriores, si bien tres de ellas ya presentan resultados positivos en 2017. Durante el bienio, al menos en el 50% de la muestra disminuye la representatividad del patrimonio neto en su estructura financiera.

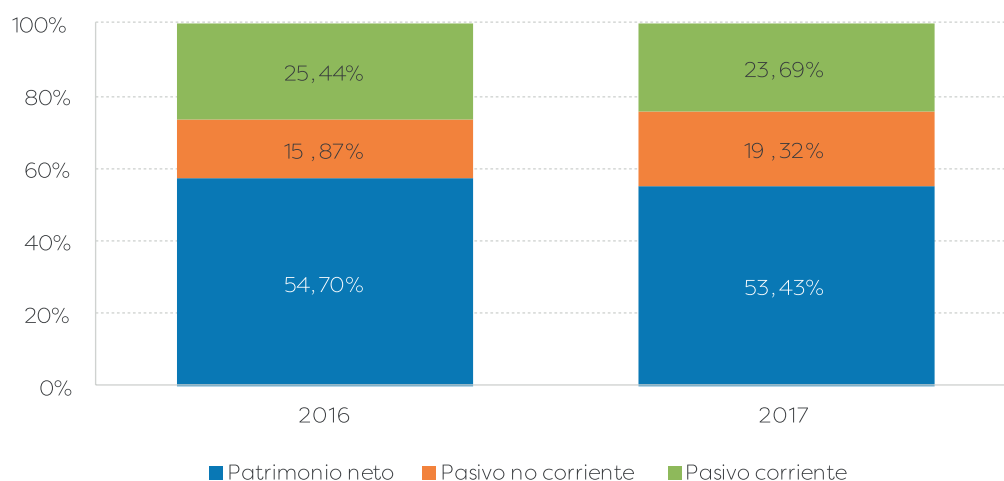
Dentro del patrimonio neto, se observa que la partida ajustes por cambios de valor no es significativa y la de subvenciones, donaciones y legados recibidos se reduce, al menos para el 50% del colectivo.

**Tabla 3.15 Análisis de los componentes de la estructura financiera**

Conceptos	2016	2017
<b>Importancia relativa en relación con el Patrimonio Neto y Pasivo</b>		
<b>Patrimonio neto</b>	54,70%	53,43%
Fondos propios	41,20%	41,73%
Ajustes por cambio de valor	0,00%	0,00%
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	0,16%	0,08%
<b>Pasivo no corriente</b>	15,87%	19,32%
<b>Pasivo corriente</b>	25,44%	23,69%

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.13 Configuración básica de la estructura financiera**



Fuente: Elaboración propia.

En la [Tabla 3.16](#), se exponen, para cada uno de los segmentos analizados y en términos relativos sobre el total de la estructura financiera (patrimonio neto y pasivo), los valores medianos para los epígrafes de dicha estructura ([Figura 3.14](#)). En la misma, se observa que para todos los grupos las conclusiones del análisis a nivel global, sobre la preferencia de la financiación permanente sobre la ajena a corto plazo, se adecúa para la mayoría de las empresas, independientemente de su tamaño.

Para al menos la mitad de las empresas de menos de 500 autobuses (Grupos 1 y 2) el peso relativo del patrimonio neto disminuye durante el período analizado. Sin embargo, en las empresas de mayor tamaño aumenta la proporción. De otra parte, en los grupos de mayor tamaño, al menos la mitad de las empresas disminuye la proporción del pasivo circulante en su estructura financiera, lo que puede reflejar un menor endeudamiento a corto plazo.

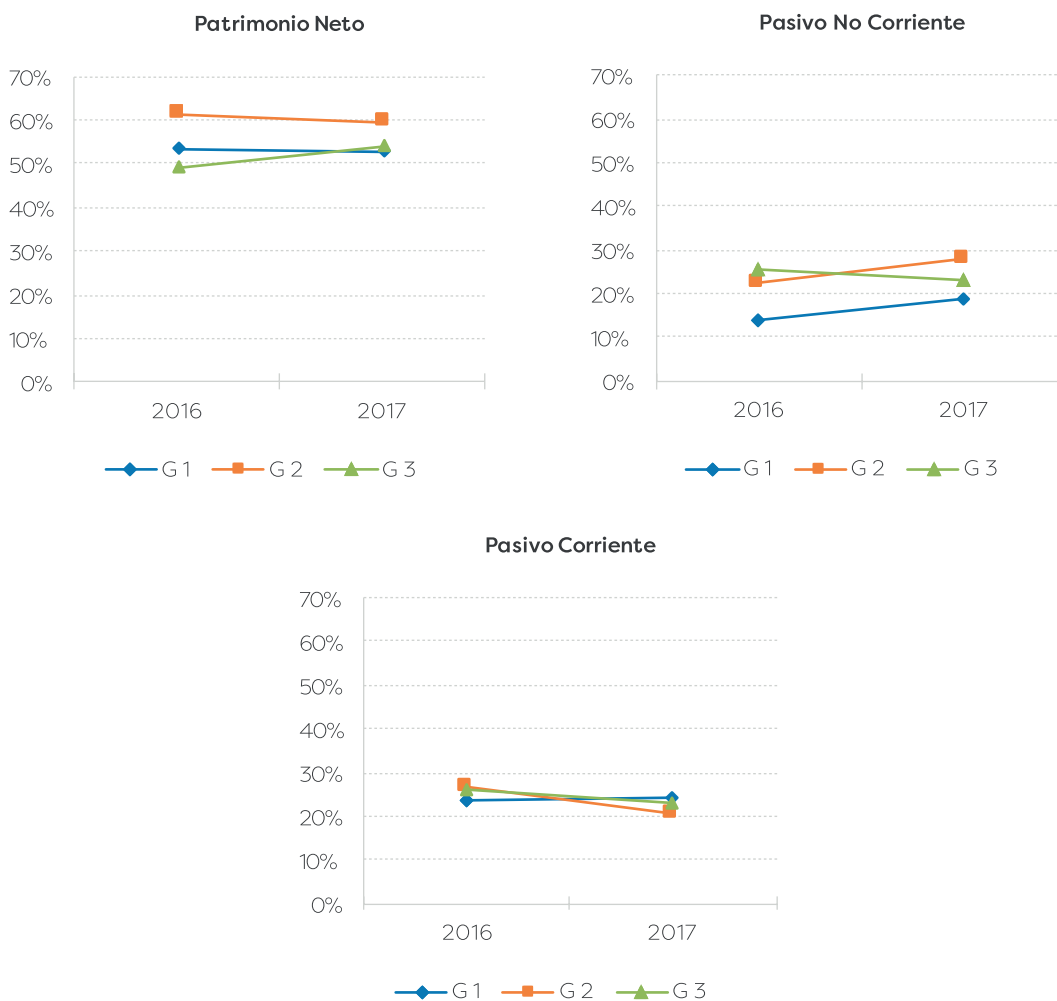
En 2017, se aprecia, en su valor de mediana, que el Grupo 2 presenta una proporción más elevada de financiación permanente sobre la ajena a corto plazo.

**Tabla 3.16 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión. Estructura Financiera**

Descripción	Grupo 1		Grupo 2		Grupo 3	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
<b>Patrimonio Neto</b>	53,46%	52,68%	60,99%	59,43%	48,86%	53,94%
<b>Pasivo No Corriente</b>	14,02%	18,91%	22,66%	28,18%	25,23%	23,29%
<b>Pasivo Corriente</b>	23,90%	24,37%	26,99%	20,41%	25,92%	22,77%

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.14 Configuración básica de la Estructura Financiera por segmentos (Tamaño)**



Fuente: Elaboración propia.

Por tanto, podemos concluir que el análisis patrimonial de las empresas estudiadas muestra, pues, una gran heterogeneidad, un ligero aumento de la dimensión media, así como una preferencia por la financiación propia frente a la ajena.

### 3.4.3. Análisis del equilibrio económico-financiero

Corresponde en este apartado acometer el análisis del equilibrio económico-patrimonial del colectivo de empresas a través de diferentes indicadores relacionados con su rentabilidad y solvencia. El análisis de la rentabilidad pondrá de manifiesto 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 2016 a 2017. 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 4 empresas, por tener patrimonios netos negativos. Consecuentemente, la muestra queda configurada por un total de 44 empresas (38 de menos de 200 autobuses, 4 de entre 200 y 500 autobuses y 2 de más de 500 autobuses), de cuya información se derivan los ratios que se muestran en la [Tabla 3.17](#), a nivel global. Se advierte, cómo una vez eliminadas las referidas empresas, la mayor parte del colectivo es rentable, logrando remunerar los capitales propios en ambos años.

En 2016, alrededor del 50% del colectivo aporta una rentabilidad financiera superior al 3,62%, generando las inversiones una rentabilidad económica superior al 2,73%. No obstante, es preciso indicar que, en el referido año, 9 empresas obtienen tanto una rentabilidad financiera como de sus activos negativa.

Las tasas de rentabilidad financiera no sólo se sustentan en la rentabilidad económica obtenida sino también en el hecho de que esta es mayor al coste financiero de la deuda. Así, el apalancamiento financiero positivo obtenido, hace que el endeudamiento de estas empresas no repercuta negativamente en el cómputo de la rentabilidad de los capitales propios.

Por su parte, la rentabilidad económica de la explotación, en términos de mediana, se sitúa en el 2,78%, valor similar al de la rentabilidad económica de la empresa. Si consideramos el resultado de la explotación, exento de todas las rúbricas que implican estimaciones, se observa que, para el 50% del colectivo, por cada euro de la explotación ingresado se genera un beneficio máximo de 0,11 euros.

Sin embargo, al incluir todo el conjunto de partidas que configuran el resultado de la explotación, y con relación exclusivamente a la cifra de negocios generada, el beneficio sólo alcanza una cifra de 0,028 euros. Ello pone de manifiesto la importancia relativa que presentan los otros ingresos de la explotación en este colectivo.

En 2017, para la mitad del colectivo, el valor de referencia para la ratio de rentabilidad financiera supera el 4,59%, siendo la rentabilidad económica de la empresa y el coste de la deuda superior al 3,28% y 0,90%, respectivamente. El coeficiente de endeudamiento alcanza un valor superior a 0,66. Del análisis de la evolución en el bienio, se pone de manifiesto la existencia de una empresa menos con rentabilidad financiera negativa (pasan a ser 8) y tres menos con la rentabilidad de los activos negativa (6 empresas).

Respecto a la rentabilidad económica de la explotación, en términos de mediana, se sitúa en el 3,40%, valor similar al de la rentabilidad económica de la empresa. Realizando similar reflexión a la ya comentada para el año anterior, se observa que por cada euro de la explotación ingresado y sin considerar las partidas que suponen estimaciones de valor se genera un beneficio máximo de 0,10 euros. Asimismo, por cada euro de cifra de negocios generada el margen neto máximo, para la mitad del colectivo, alcanza una cifra de 0,04 euros.

**Tabla 3.17 Rentabilidad financiera**

Descripción	Mediana		
	2016	2017	% Variación
Rentabilidad financiera	3,62%	4,59%	26,79%
Rentabilidad económica de la empresa	2,73%	3,28%	20,49%
Coste de la deuda total	1,25%	0,90%	-28,56%
Coefficiente de endeudamiento	0,64	0,66	2,75%
Rentabilidad económica de la explotación	2,78%	3,40%	22,60%
Margen neto	2,79%	4,37%	56,41%
Rotación del activo	0,77	0,84	8,22%
Ebitda respecto a ingresos	11,30%	10,52%	-6,84%

Fuente: Elaboración propia.

Centrándonos ahora en el análisis por segmentos (Tabla 3.18 y Figura 3.15), la mediana de la rentabilidad financiera aumenta en los dos primeros segmentos. Para el segmento 3 se produce una reducción en la rentabilidad de los capitales propios, pasando el valor mediano de 1,83% al 0,35%.

Respecto a la rentabilidad económica de la empresa, en el primer segmento se observa un leve incremento en el valor mediano de la misma. Sin embargo, en los otros dos segmentos, los datos ponen de manifiesto una disminución de esta rentabilidad, destacando la cifra que presenta el valor del grupo que recoge las empresas de mayor tamaño (0,50%, en 2017).

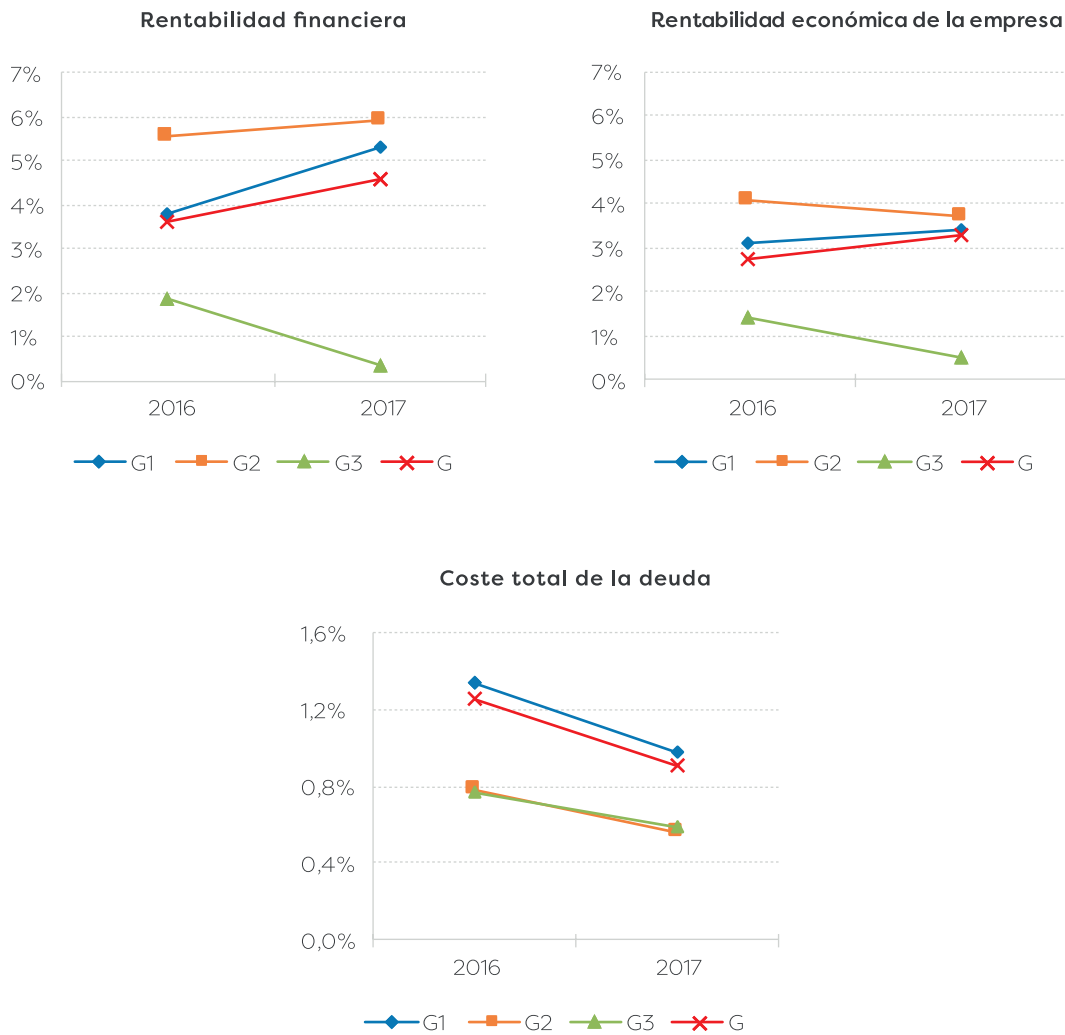
Por su parte, a lo largo del bienio, la ratio coste total de la deuda presenta un descenso en los tres segmentos que se corrobora para la mayoría de las empresas de cada uno de ellos.

**Tabla 3.18 Componentes de la Rentabilidad financiera por segmentos**

Descripción	Grupo 1		Grupo 2		Grupo 3	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Rentabilidad financiera	3,89%	5,29%	5,56%	5,93%	1,83%	0,35%
Rentabilidad económica de la empresa	3,11%	3,40%	4,06%	3,69%	1,41%	0,50%
Coste total de la deuda	1,33%	0,98%	0,78%	0,56%	0,77%	0,58%

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.15 Componentes de la rentabilidad financiera por segmentos (Tamaño)**



Fuente: Elaboración propia.

Durante el período objeto de estudio, cómo se desprende de la [Tabla 3.19](#) e ilustra en la [Figura 3.16](#), la rentabilidad económica de la explotación disminuye para las empresas de más de 200 autobuses, destacando el menor valor que presenta el segmento 3 (0,37%). En esta misma línea, se presentan los valores medianos del margen neto y el EBITDA con relación a los ingresos.

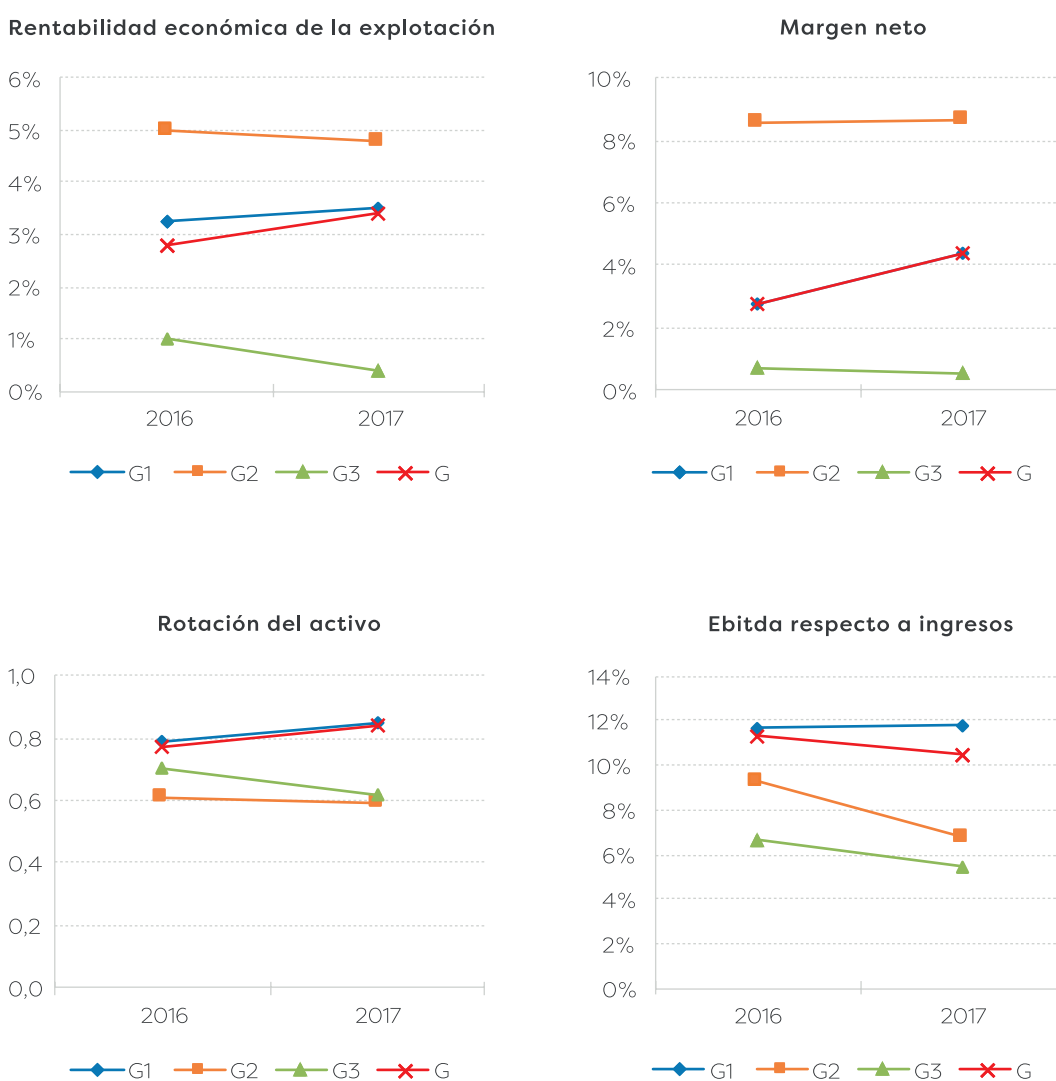
Destaca, asimismo, para las empresas de entre 200 y 500 autobuses, el menor rango de diferencia entre la mediana del margen neto y EBITDA con relación a los ingresos de explotación; mientras en 2017 para estas empresas se aporta una diferencia de tan solo 1,82 puntos, para las de menor tamaño alcanza 7,41 puntos y para las de más de 500 autobuses 5 puntos porcentuales.

**Tabla 3.19 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión. Otras ratios Rentabilidad**

Descripción	Grupo 1		Grupo 2		Grupo 3	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Rentabilidad económica de la explotación	3,26%	3,50%	5,00%	4,78%	1,01%	0,37%
Margen neto	2,72%	4,37%	8,53%	8,63%	0,75%	0,50%
Rotación del activo	0,79	0,85	0,61	0,59	0,70	0,62
EBITDA respecto a ingresos	11,63%	11,78%	9,34%	6,81%	6,64%	5,50%

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.16 Rentabilidad por segmentos (Tamaño). Otras ratios rentabilidad**



Fuente: Elaboración propia.

## Solvencia

En primer lugar, se analiza en la [Tabla 3.20](#), y se ilustra gráficamente en la [Figura 3.17](#), una serie de indicadores relacionados básicamente con el fondo de rotación del colectivo y los períodos medios de cobro y de pago.

Si atendemos a la relación del fondo de maniobra y activo total, se puede observar que en el bienio estudiado se ha producido un incremento en la mediana de este indicador del 4,69%.

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 (rotación del fondo de maniobra), ya que en la configuración de esta ratio intervienen los derechos de cobro y la tesorería. El valor mediano de la rotación del fondo de maniobra se ha incrementado en más de un 38% entre 2016 y 2017.

Pero el análisis del fondo de maniobra debe complementarse con la revisión de los períodos medios de cobro y pago. Tanto el periodo medio de cobro como el de pago han aumentado en el bienio estudiado, destacando el incremento del periodo medio de cobro (29,28%) pasando la mediana de 37,64 a 48,66 días. Por último, el periodo medio de pago supera los 67 días en 2017 para más del 50% de la muestra.

**Tabla 3.20 Fondo de maniobra y períodos medios**

Descripción	Mediana		
	2016	2017	% Variación
Relación Fondo de maniobra y activo total	15,99%	16,74%	4,69%
Rotación del Fondo de maniobra	4,20	5,83	38,80%
Período medio de cobro (días)	37,64	48,66	29,28%
Período medio de pago (días)	59,52	67,07	12,68%

Fuente: Elaboración propia.

Si se analiza la relación del fondo de maniobra y activo total por segmentos ([Tabla 3.21](#) y [Figura 3.17](#)), se puede comprobar cómo, a excepción de las empresas grandes, la mediana de dicho indicador es positiva para estas empresas. No obstante, en todos los segmentos la situación mejora de un año a otro. Asimismo, con carácter general, la relación del fondo de maniobra y activo total es menor cuanto mayor es el segmento de empresas analizado.

Por lo que respecta a la rotación del fondo de maniobra, en el bienio estudiado se incrementa su valor mediano en todos los segmentos, menos en el que está formado por las empresas más pequeñas por número de autobuses.

El período medio de cobro aumenta para las empresas más pequeñas y las más grandes, reduciéndose en el tramo de las empresas medianas. Cabe destacar el pequeño plazo de cobro de estas últimas empresas (como máximo, para la mitad del colectivo, 9,54 días en 2017).



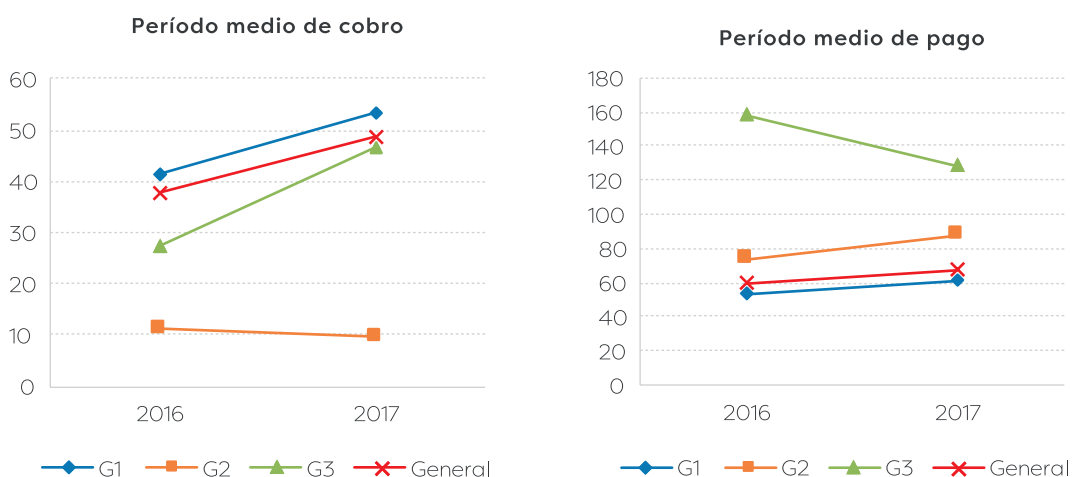
Por último, la mediana del período medio de pago ha aumentado entre 2016 y 2017 tanto para las empresas pequeñas como para las medianas. Por el contrario, se ha reducido en 31 días en las empresas más grandes (de 158,31 en 2016 a 127,72 en 2017).

**Tabla 3.21 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión**

Descripción	Grupo 1		Grupo 2		Grupo 3	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Relación Fondo de maniobra y activo total	18,90%	19,01%	0,56%	5,31%	-5,14%	-1,22%
Rotación del Fondo de maniobra	6,23	5,96	-5,86	6,93	-12,24	0,34
Período medio de cobro (días)	41,34	53,54	11,42	9,54	27,30	46,52
Período medio de pago (días)	52,90	61,55	72,95	86,96	158,31	127,72

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.17 Evolución períodos medios**



Fuente: Elaboración propia.

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

Analizando el grado de solvencia a largo plazo se presta atención a las ratios contenidas en la [Tabla 3.22](#) y representadas en la [Figura 3.18](#). Comenzando por el análisis del nivel de autonomía financiera se observa una ligera disminución en este indicador, dado que pasa del 257,50% en 2016 al 252,46% en 2017.

Por su parte, la mediana del indicador del endeudamiento del colectivo disminuye un 2,17% en el bienio, pasando del 53,45% en 2016 al 52,29% en 2017.

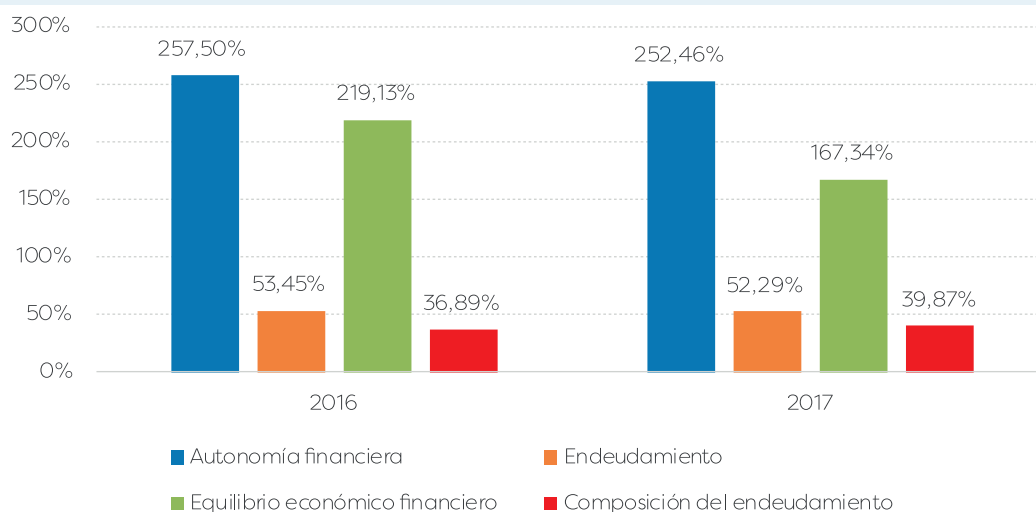
Respecto a la ratio equilibrio económico financiero hay que indicar que un 50% de las empresas presenta una ratio de equilibrio económico financiero superior al 219% en 2016, disminuyendo en 2017 hasta el 167,34% (23,63%). Por lo que respecta a la composición del endeudamiento, cabe reseñar que el correspondiente a largo plazo es superior al 36,89% para la mitad de las empresas en 2016, incrementándose este valor un 2,95% en 2017, hasta el 37,98%.

**Tabla 3.22 Ratios de solvencia a largo plazo**

Descripción	Mediana		
	2016	2017	% Variación
Autonomía financiera	257,50%	252,46%	-1,84%
Endeudamiento	53,45%	52,29%	-2,17%
Tasa de cobertura del activo no corriente por recursos permanentes o equilibrio económico financiero	219,13%	167,34%	-23,63%
Composición del endeudamiento	36,89%	37,98%	2,95%

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.18 Solvencia a largo plazo**



Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se procede a realizar la segmentación de la muestra para analizar las distintas ratios de solvencia, (Tablas de la 3.23 a la 3.25; Figuras 3.19 y 3.20).

Para la ratio de autonomía financiera, atendiendo a la mediana, se produce una disminución en los Grupos 1 y 2. Sin embargo, en las empresas más grandes se observa un incremento (de 99,36% en 2016 a 124,21% en 2017). Por su parte, el endeudamiento disminuye en los tres grupos. En cuanto al equilibrio económico financiero, aumenta en los Grupos 2 y 3. El único grupo en que este equilibrio empeora es en el Grupo 1, si bien su mediana se mantiene muy superior a los valores de los otros grupos.

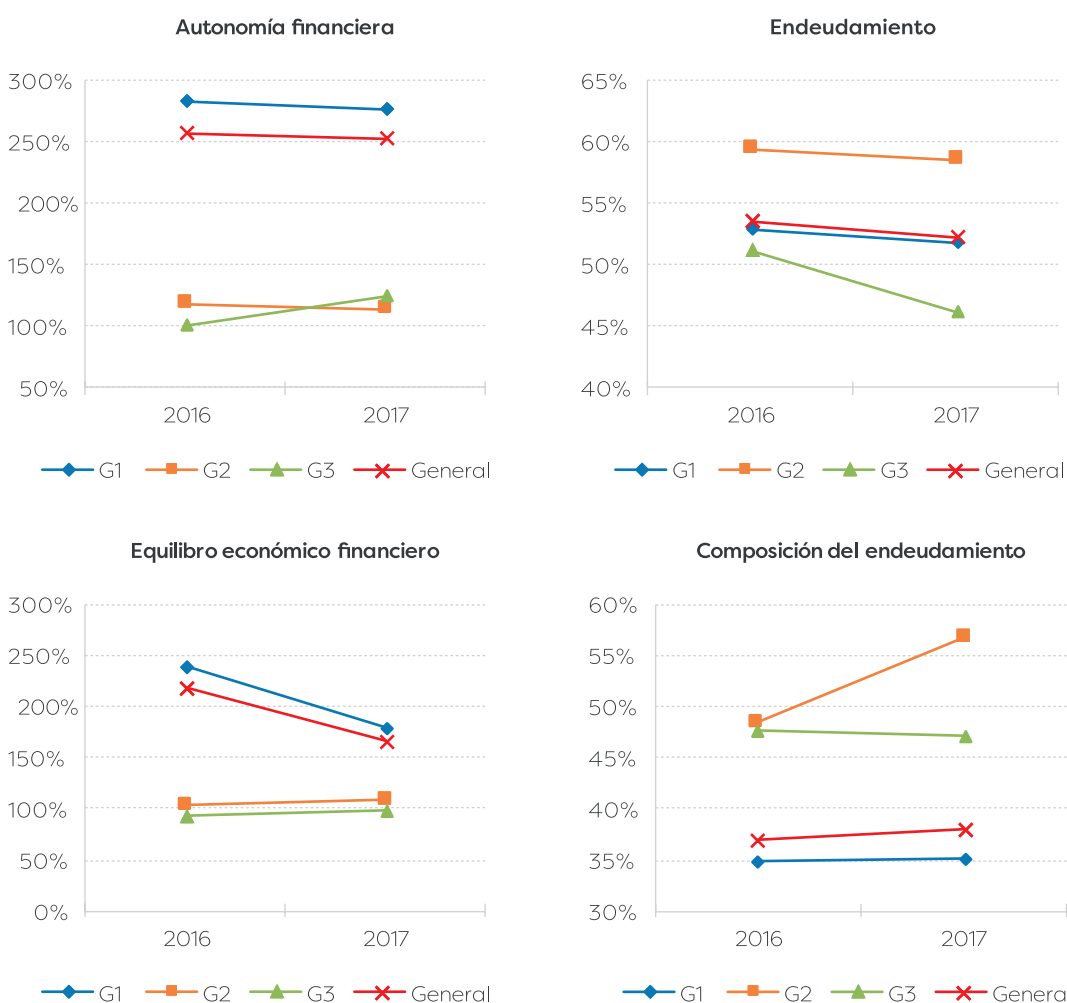
Por último, la ratio de composición del endeudamiento, en línea con la tendencia de la muestra total, experimenta un aumento de valor en los Grupos 1 y 2, si bien más acusado en el 2. Sin embargo, en el Grupo 3 esta ratio se mantiene prácticamente constante.

**Tabla 3.23 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión. Solvencia a largo plazo**

Descripción	Grupo 1		Grupo 2		Grupo 3	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Autonomía Financiera	282,28%	275,77%	117,59%	112,62%	99,36%	124,21%
Endeudamiento	52,84%	51,84%	59,41%	58,46%	51,14%	46,06%
Equilibrio económico financiero	239,35%	177,96%	103,60%	107,89%	93,50%	98,37%
Composición del endeudamiento	34,95%	35,26%	48,50%	56,66%	47,65%	47,09%

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.19 Solvencia a largo plazo por segmentos (Tamaño)**



Fuente: Elaboración propia.

Para el análisis de la solvencia a corto plazo se han considerado tres ratios, la de solvencia a corto plazo, la de liquidez y la de tesorería, lo que permitirá mostrar la capacidad de las empresas de la muestra para atender a sus compromisos a corto plazo con su circulante. La información sobre los valores adoptados por estas ratios se muestra en la [Tabla 3.24](#) y se representa gráficamente en la [Figura 3.20](#), referida a las medianas de la muestra.

El primer aspecto que se pone de relieve es que el 50% del colectivo analizado posee un valor de la ratio de solvencia a corto plazo superior al 293,11% en 2016, disminuyendo un 0,46% en 2017, situándose en el 291,76%.

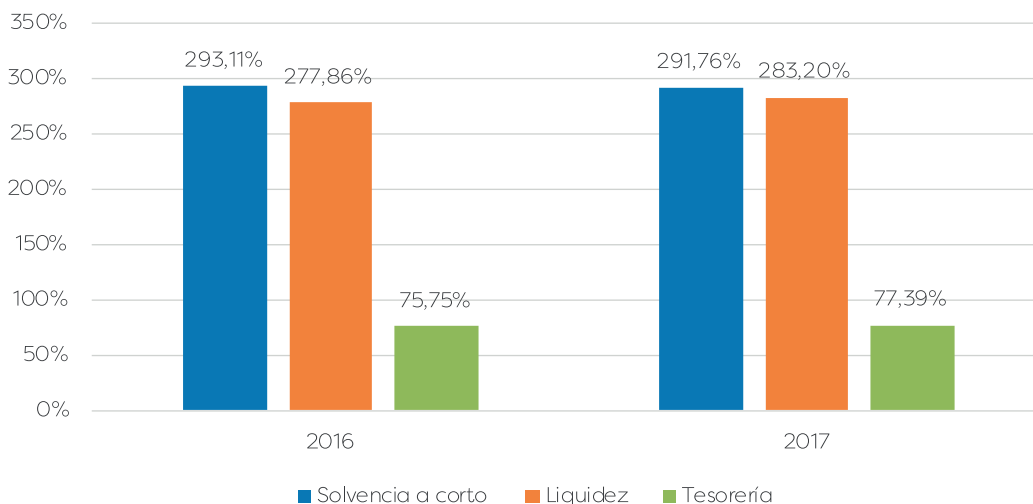
Por otra parte, la ratio de liquidez evidencia valores superiores al 277% para la mitad de la muestra, con lo cual se constata que la mayoría de las empresas dispone de suficiente tesorería y derechos de cobro a corto plazo para hacer frente a la deuda a corto plazo. En cuanto a la tesorería, en el año 2016, esta representa un 75,75% del pasivo corriente, llegando en el año 2017 hasta un 77,39%, lo que implica un incremento de la ratio del 2,17%.

**Tabla 3.24 Ratios de solvencia a corto plazo**

Descripción	Mediana		
	2016	2017	% Variación
Solvencia a corto	293,11%	291,76%	-0,46%
Liquidez	277,86%	283,20%	1,92%
Tesorería	75,75%	77,39%	2,17%

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.20 Solvencia a corto plazo**



Fuente: Elaboración propia.

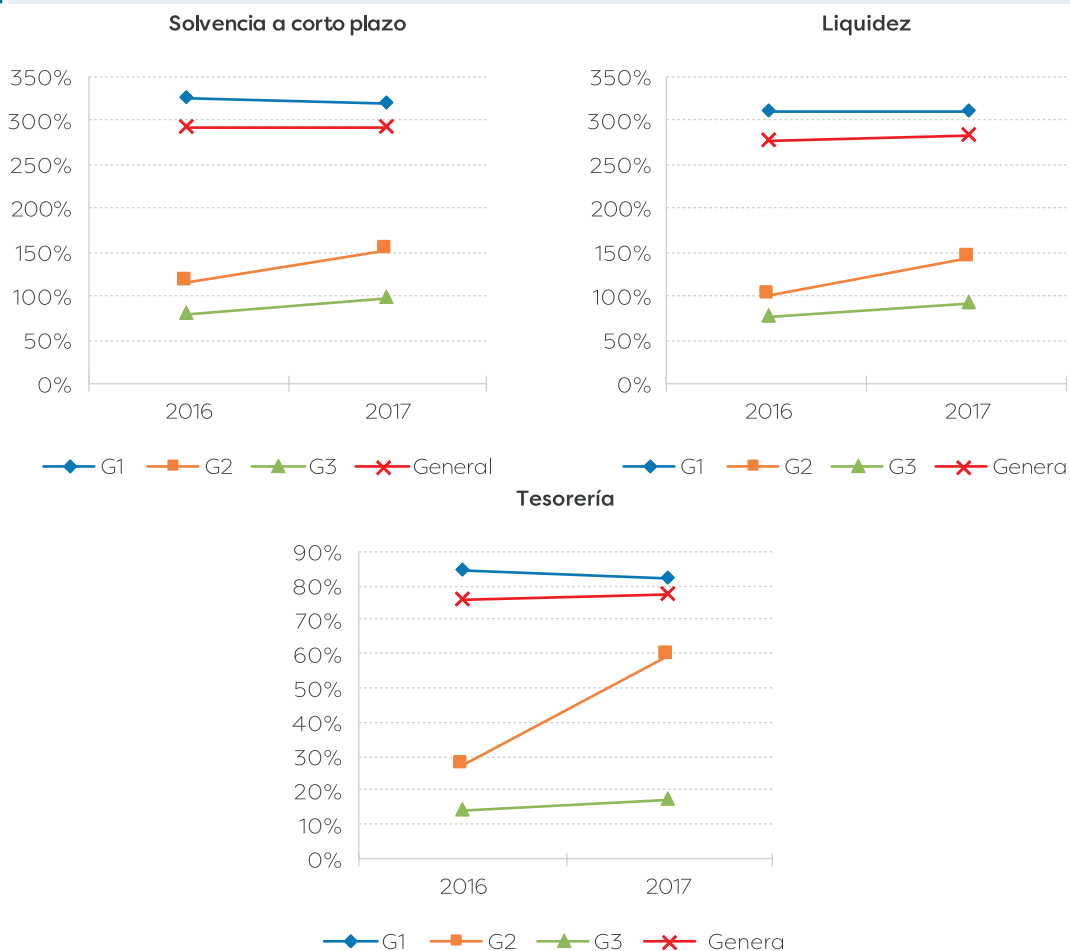
Del análisis de la [Tabla 3.25](#) ([Figura 3.21](#)), cabe señalar que los resultados del análisis de la ratio de solvencia a corto plazo presentan comportamientos contrarios al análisis general, ya que mientras en la muestra en su conjunto se produce una pequeña disminución, en el análisis segmentado se observa un aumento significativo en los Grupos 2 y 3, mientras que disminuye en el Grupo 1. Por lo que respecta a la liquidez, y en línea con el análisis general, se observa un incremento del valor de la ratio en los tres grupos, sobre todo en 2 y 3. Por último, la ratio de tesorería aumenta en los Grupos 2 y 3, si bien el aumento es más acusado en el grupo de las empresas medianas. Este aumento va en línea con la tendencia general del sector respecto a esta ratio.

**Tabla 3.25 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión. Solvencia a corto plazo**

Descripción	Grupo 1		Grupo 2		Grupo 3	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Solvencia a corto plazo	325,06%	318,32%	116,35%	151,78%	80,05%	97,40%
Liquidez	309,42%	309,66%	100,42%	143,53%	74,60%	89,97%
Tesorería	84,64%	82,48%	27,56%	59,63%	13,95%	17,41%

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 3.21 Solvencia a corto plazo por segmentos (Tamaño)**



Fuente: Elaboración propia.

# 4

---

## Estudio de la estructura de costes y financiación del sector

## 4.1. 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 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 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 parámetros de comparación y benchmarking que constituyen el objetivo básico del informe. También se ha incluido un análisis por segmentos, diferenciando las empresas del sector en tres grupos en función del número de autobuses.

## 4.2. Entorno

La actividad y gestión de las empresas de transporte urbano colectivo, viene condicionado por variables demográficas, socioeconómicas, geográficas, políticas y medioambientales como, por ejemplo, las políticas de contención de la contaminación en las grandes ciudades. Por tanto, las características de las ciudades, la actividad económica y la evolución de la densidad de población, constituye un indicador relevante para poder interpretar la estructura de la demanda de transporte público en los núcleos urbanos.

### 4.2.1. Parámetros de entorno

A modo de introducción, se ha realizado un análisis previo a las operaciones de las empresas adheridas. La [Tabla 4.1](#) muestra la evolución de algunos parámetros como son: número de habitantes, densidad de población y grado de concentración de la misma respecto al total de habitantes de la provincia correspondiente.

Tabla 4.1 Parámetros de entorno

Ciudades	Datos entorno					
	Superficie (km <sup>2</sup> )	Concentración población (%)*	Habitantes municipio		Densidad (hab/km <sup>2</sup> )	
			2016	2017	2016	2017
Avilés	26,81	7,66%	79.514	78.715	2.965,83	2.936,03
Barcelona	101,9	28,89%	1.620.809	1.620.343	15.905,88	15.901,31
Bilbao	41,6	30,08%	345.110	345.821	8.295,91	8.313,00
Cartagena	558,08	14,47%	214.177	213.943	383,77	383,36
Córdoba	1253	41,48%	325.916	325.708	260,11	259,94
Figueras	19,3	6,09%	45.961	46.381	2.381,40	2.403,16
Gijón	181,71	26,44%	272.365	271.843	1.498,90	1.496,03
Granada	88,02	25,45%	232.770	232.080	2.644,51	2.636,67
Las Palmas	100,55	34,13%	377.650	378.517	3.755,84	3.764,47
León	39,03	26,91%	125.317	124.772	3.210,79	3.196,82
Madrid	604,3	49,00%	3.182.981	3.223.334	5.267,22	5.334,00
Málaga	398	34,79%	569.002	571.026	1.429,65	1.434,74
Oviedo	186,7	21,40%	220.301	220.020	1.179,97	1.178,47
Palencia	94,95	48,53%	78.892	78.629	830,88	828,11
San Sebastián	60,89	25,90%	186.370	186.665	3.060,77	3.065,61
Santa Cruz de Tenerife	150,56	20,11%	203.692	204.856	1.352,90	1.360,63
Sevilla	140,8	35,50%	689.434	688.711	4.896,55	4.891,41
Tarragona	63	16,62%	131.507	132.299	2.087,41	2.099,98
Valencia	134,6	31,06%	787.808	791.413	5.852,96	5.879,74

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

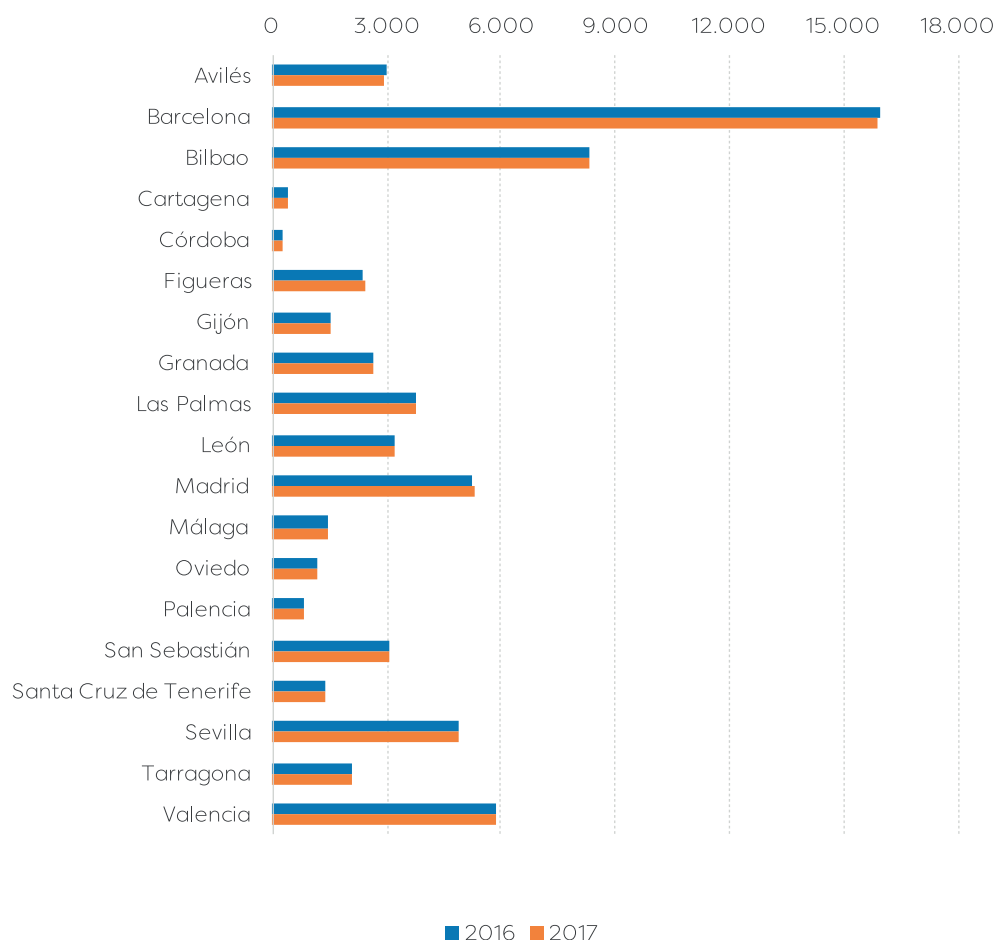
\* calculada con los datos de población de 2017

El número de habitantes ha permanecido prácticamente constante para el conjunto de los municipios analizados durante los años 2016 y 2017, aunque podemos observar una evolución desigual, condicionada principalmente por su tamaño y desarrollo económico. Entre las ciudades con mayor número de habitantes, el mayor incremento se produce en Madrid, donde la población aumentó un 1,3% en el 2017 respecto al año anterior. Por el contrario, en los municipios de menor tamaño se observa una ligera disminución del número de habitantes, siendo León y Avilés las que encabezan dicho descenso con un 0.4% y 1% respectivamente. Este descenso, se viene observando en las dos poblaciones en los cinco últimos años de forma continuada y puede venir motivado por la tendencia de los habitantes a trasladar su residencia a las grandes ciudades en búsqueda de mejores oportunidades laborales.

A excepción de Madrid y Barcelona, las poblaciones donde operan las empresas analizadas, tienen menos de un millón de habitantes, el 74% no supera los 500.000 habitantes y dos no llegan a los 100.000 habitantes, siendo una de ellas capital de provincia.

En base a lo anterior, la densidad en las poblaciones donde operan las empresas de transporte adheridas se mantiene constante, disminuyendo ligeramente en los municipios en los que el descenso en el número de habitantes es más patente.



**Figura 4.1 Densidad población, 2016 y 2017**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Por otro lado, la alta densidad de población en los términos municipales de Barcelona y Bilbao, claramente por encima de la media, es consecuencia de una superficie pequeña para su número de habitantes. Esta circunstancia, en ambas ciudades, hace necesario diseñar unas redes de transporte urbano eficientes que cubran las necesidades de movilidad de la población, en cuanto a capacidad y frecuencia de los medios de transporte.

#### 4.2.2. Parámetros socioeconómicos

Respecto al entorno socioeconómico y su influencia en las pautas de movilidad en las ciudades a analizar, la [Tabla 4.2](#) muestra la evolución de las tasas de paro para los años 2016-2017, en las provincias a las que pertenecen los municipios en los que operan las empresas analizadas, incluyéndose la media nacional a modo de comparativa.

**Tabla 4.2 Tasas de paro**

	Tasa de paro (%)		Variación período
	2016	2017	
Avilés	17,61%	13,71%	-22,12%
Barcelona	15,50%	13,10%	-15,45%
Bilbao	14,21%	12,70%	-10,63%
Cartagena	19,78%	18,03%	-8,85%
Córdoba	30,25%	28,17%	-6,86%
Figueras	16,14%	13,96%	-13,49%
Gijón	17,61%	13,71%	-22,12%
Granada	29,94%	25,77%	-13,91%
Las Palmas	26,30%	24,56%	-6,60%
León	19,22%	16,40%	-14,65%
Madrid	15,71%	13,34%	-15,08%
Málaga	26,06%	22,44%	-13,89%
Oviedo	17,61%	13,71%	-22,12%
Palencia	15,21%	13,63%	-10,42%
San Sebastián	10,26%	9,02%	-12,11%
Santa Cruz de Tenerife	25,82%	22,26%	-13,79%
Sevilla	27,64%	24,27%	-12,18%
Tarragona	19,06%	16,09%	-15,60%
Valencia	20,72%	18,54%	-10,53%
<b>MEDIA NACIONAL</b>	<b>19,64%</b>	<b>17,23%</b>	<b>-12,27%</b>

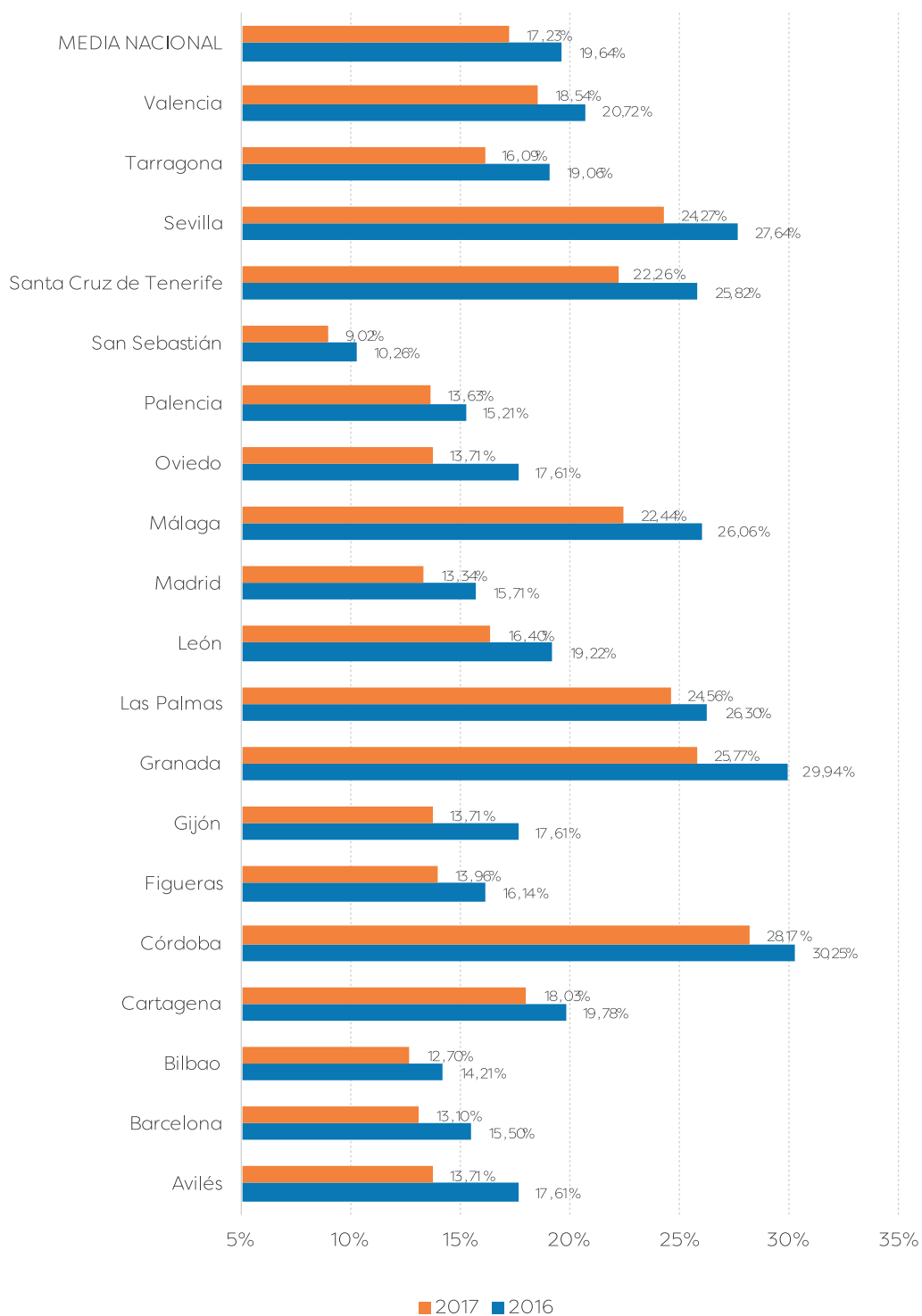
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Destaca especialmente, la clara disminución en las tasas de desempleo en el período analizado, tanto en la media nacional como en la totalidad de las provincias estudiadas. Por provincias, destaca especialmente el descenso del paro que se ha producido en Asturias de un 22%. También han mejorado significativamente las tasas de desempleo en Madrid y Tarragona cayendo por encima del 15%.

Las provincias andaluzas y Canarias mantienen las mayores tasas de desempleo por encima del 20%, pero mejorando respecto al período anterior. Por el contrario, Madrid, Barcelona, Asturias y País Vasco presentan unos niveles mayores de empleo.

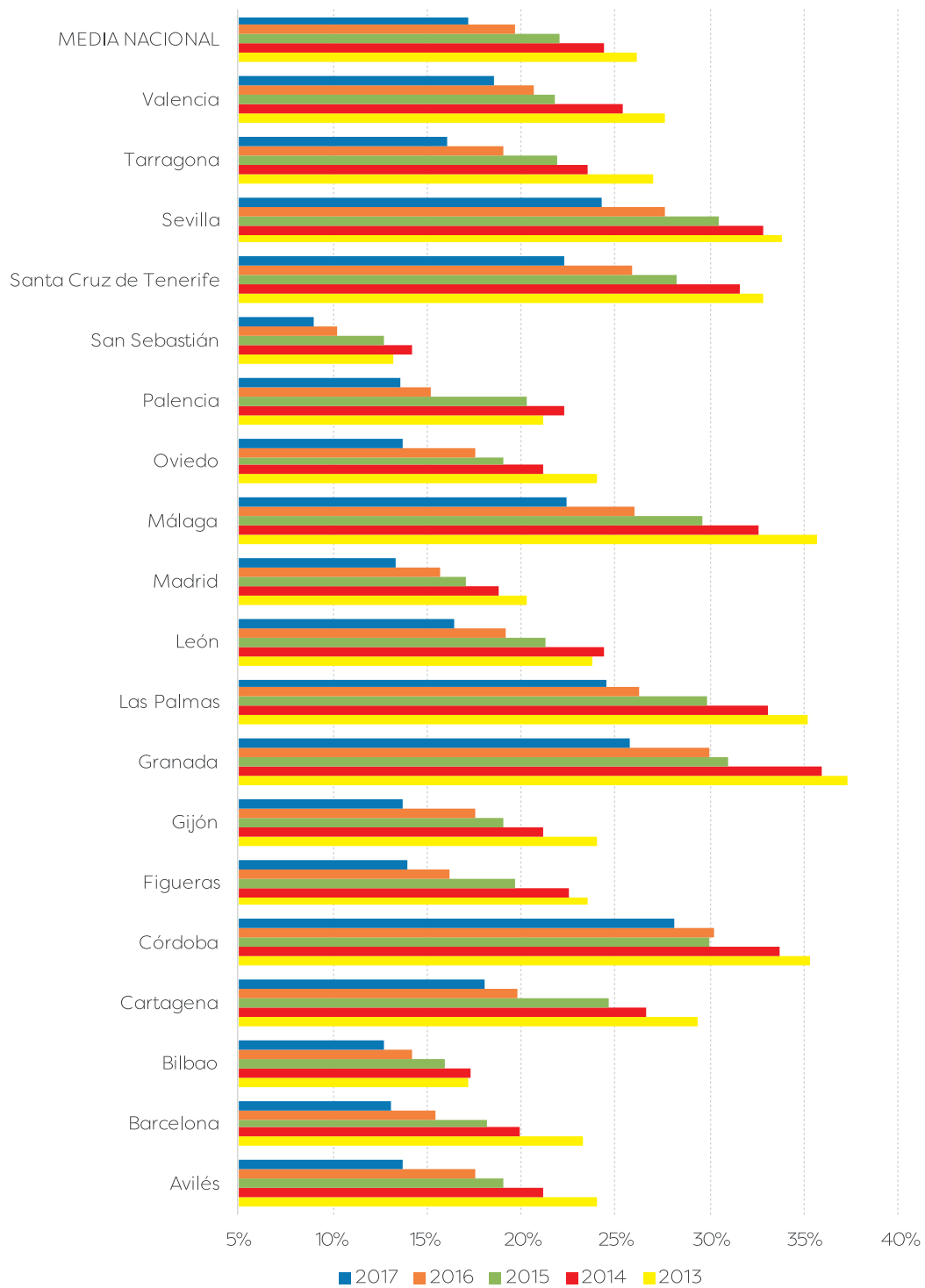
Gráficamente la [Figura 4.2](#), permite comparar la evolución del desempleo en relación a la media nacional en los dos períodos analizados, corroborando que las provincias situadas más al norte de la península junto con Madrid se sitúan por debajo de la media nacional. Por el contrario, Granada, Las Palmas y Málaga obtienen unas tasas de paro de significativamente por encima de la media nacional en el período analizado.

**Figura 4.2 Evolución tasas de paro provinciales, 2016 y 2017**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Figura 4.3 Evolución tasas de paro provinciales, período 2013-2017



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Estos datos confirman la recuperación económica que se viene produciendo en los últimos 5 años, período en el que las tasas de paro han disminuido de forma generalizada y continuada, tal como se aprecia en la [Figura 4.3](#).

En cuanto a la evolución del PIB per cápita medio de las Comunidades Autónomas (CC. AA.) a las que pertenecen las ciudades estudiadas, la [Tabla 4.3](#) pone de manifiesto cómo la evolución positiva de la situación económica en los años analizados, se traduce en un incremento generalizado del PIB per cápita de las CC.AA. donde operan estas empresas.

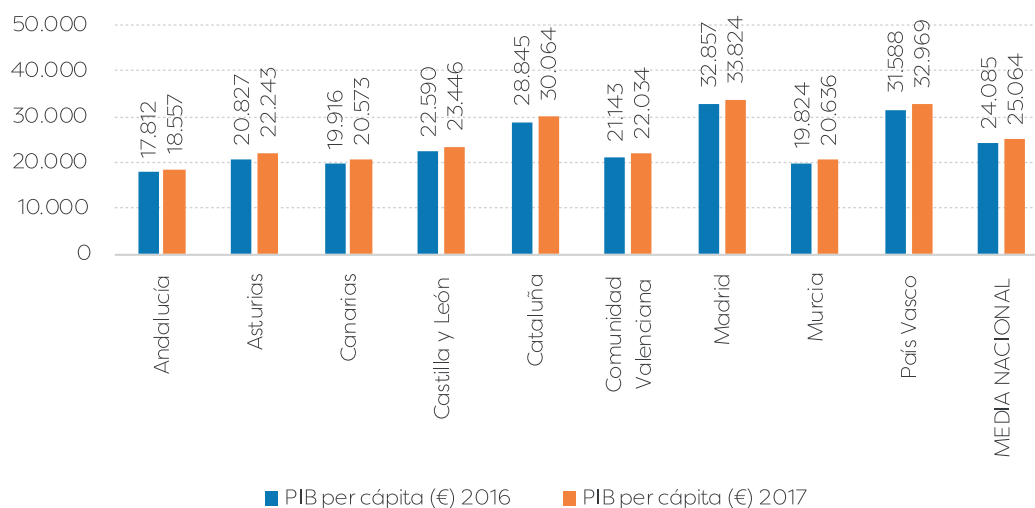
**Tabla 4.3 PIB per cápita, media autonómica**

CCAA	PIB per cápita (€)		Variación período
	2016	2017	
Andalucía	17.812	18.557	4,18%
Asturias	20.827	22.243	6,80%
Canarias	19.916	20.573	3,30%
Castilla y León	22.590	23.446	3,79%
Cataluña	28.845	30.064	4,23%
Comunidad Valenciana	21.143	22.034	4,21%
Madrid	32.857	33.824	2,94%
Murcia	19.824	20.636	4,10%
País Vasco	31.588	32.969	4,37%
<b>MEDIA NACIONAL</b>	<b>24.085</b>	<b>25.064</b>	<b>4,06%</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

El mayor incremento lo experimentan Asturias, País Vasco, Comunidad Valenciana y Cataluña, por encima del crecimiento medio nacional. Los menores crecimientos se producen en Comunidad de Madrid, Canarias y Castilla y León, por debajo del crecimiento de la media nacional.

**Figura 4.4 Evolución PIB per cápita, media autonómica**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Asimismo, Las CC.AA. de Madrid, Cataluña y País Vasco (basadas en un modelo más industrial y de servicios) son las que alcanzan un PIB per cápita medio más alto en torno a los 30.000€ anuales y por encima del PIB medio nacional que se sitúa en torno a los 25.000€. Por el contrario, Andalucía y la Región de Murcia, con una media en torno a los 18.000€ y 20.000€ de PIB per cápita, respectivamente, son las que alcanzan los valores más bajos entre las CC.AA. analizadas.

Por tanto, la evolución positiva de las tasas de desempleo comentadas anteriormente, han propiciado la evolución positiva de la distribución del PIB per cápita que, de forma generalizada, se ha producido en el período estudiado.

Para finalizar el análisis del entorno en el que operan las empresas adheridas, la [Tabla 4.4](#) muestra el resultado presupuestario ajustado del municipio por habitante. Cabe destacar que la práctica totalidad de las poblaciones para las que se tienen datos, finalizan ambos ejercicios económicos con resultados positivos, en coherencia con las políticas de control y contención del gasto público iniciadas en los peores años de la fuerte crisis económica de principios de esta década.

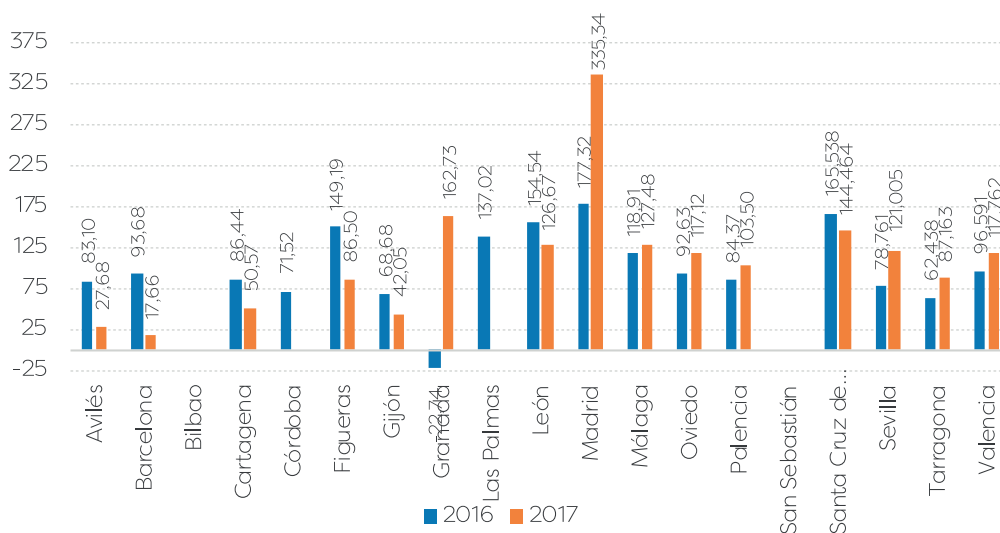
**Tabla 4.4 Evolución del resultado presupuestario ajustado por nº habitantes del municipio**

Ciudades	Resultado presupuestario ajustado (€/hab)	
	2016	2017
Avilés	83,10	27,68
Barcelona	93,68	17,66
Bilbao	n.d.	n.d.
Cartagena	86,44	50,57
Córdoba	71,52	n.d.
Figueras	149,19	86,50
Gijón	68,68	42,05
Granada	-22,74	162,73
Las Palmas	137,02	n.d.
León	154,54	126,67
Madrid	177,32	335,34
Málaga	118,91	127,48
Oviedo	92,63	117,12
Palencia	84,37	103,50
San Sebastián	n.d.	n.d.
Santa Cruz de Tenerife	165,538	144,464
Sevilla	78,761	121,005
Tarragona	62,438	87,163
Valencia	96,591	117,762

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Tribunal de Cuentas. Portal Rendición de Cuentas: Entidades Locales.

Gráficamente, la Figura 4.5 permite analizar la evolución del resultado del presupuesto por habitante para los dos años analizados, comprobando que ha sido desigual en los municipios analizados en los años 2016 y 2017. Cabe destacar el fuerte incremento de poblaciones como Madrid que, además de tener el mayor resultado por habitante, éste incrementa en un 89%. Granada pasa de tener un resultado negativo en 2016 a un resultado presupuestario ajustado positivo de 162€/hab. al año siguiente.

**Figura 4.5 Evolución del Resultado presupuestario ajustado**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Tribunal de Cuentas. Portal Rendición de Cuentas: Entidades Locales.

Por el contrario, Barcelona y Avilés son las poblaciones en las que más disminuye el resultado presupuestario por habitante, en un 81% y un 66% respectivamente.

## 4.3. Operaciones

### 4.3.1. Kilómetros totales y útiles recorridos

**Tabla 4.5 Kilómetros totales y útiles recorridos**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
<b>Km. totales recorridos</b>	18,55 Mill.	18,78 Mill.	1,23%
<b>Km. útiles recorridos</b>	17,24 Mill.	17,43 Mill.	1,12%
<b>Km. útiles respecto a kilómetros totales</b>	93,50%	93,42%	-0,09%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.6 Kilómetros totales y útiles recorridos. Empresas con menos de 200 autobuses**

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Km. totales recorridos	5,28 Mill.	5,28 Mill.	0,09%
Km. útiles recorridos	4,91 Mill.	4,92 Mill.	0,09%
Km. útiles respecto a kilómetros totales	93,51%	93,55%	0,04%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.7 Kilómetros totales y útiles recorridos. Empresas entre 200 y 500 autobuses**

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Km. totales recorridos	15,97 Mill.	15,89 Mill.	-0,50%
Km. útiles recorridos	15,18 Mill.	15,06 Mill.	-0,75%
Km. útiles respecto a kilómetros totales	94,60%	94,28%	-0,34%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.8 Kilómetros totales y útiles recorridos. Empresas con más de 500 autobuses**

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Km. totales recorridos	70,16 Mill.	71,79 Mill.	2,31%
Km. útiles recorridos	64,52 Mill.	65,99 Mill.	2,28%
Km. útiles respecto a kilómetros totales	91,27%	91,21%	-0,07%

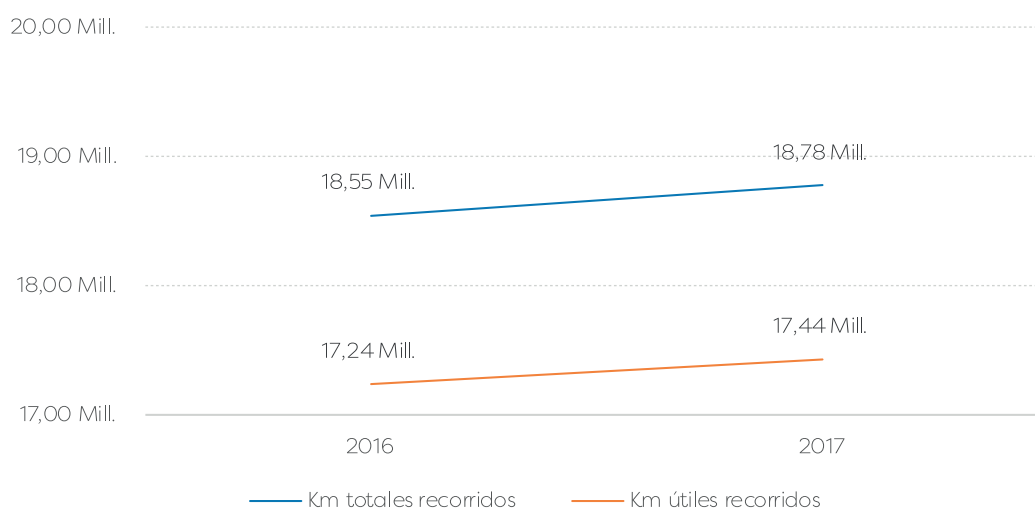
Fuente: Elaboración propia.

Mediante el análisis de información sobre parámetros del servicio, se aprecia que el promedio de kilómetros realizados, tanto totales como útiles, se mantiene estable en el periodo analizado, alcanzando como kilómetros totales los 17 millones de promedio, y representando los útiles el 93% de los anteriores.

Añadiendo al comentario anterior el análisis de la información segmentada, se puede apreciar que las empresas de un tamaño intermedio (entre 200 y 500 autobuses) son las que cuentan con una mayor ratio kilómetros útiles sobre totales, llegando a alcanzar un promedio del 94% para el segmento.

En cuanto a la evolución, se aprecia un aumento de los datos promedios del número de kilómetros en 2017 con respecto al 2016, aunque analizando las cantidades de los diferentes grupos de empresas se observa que dicha evolución no es constante para los diferentes tipos de empresas, existiendo incluso un leve retroceso del 0,5% de los kilómetros totales en las empresas con entre 200 y 500 autobuses.



**Figura 4.6 Kilómetros totales y útiles recorridos**

Fuente: Elaboración propia.

### 4.3.2. Viajeros transportados

**Tabla 4.9 Datos referentes a los viajeros transportados**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Viajeros transportados	66,23 Mill.	66,90 Mill.	1,00%
Tasa ocupación red	3,70	3,75	1,30%
Tasa ocupación servicio	48,67	51,36	5,53%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.10 Datos referentes a los viajeros transportados. Empresas con menos de 200 autobuses**

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Viajeros transportados	13,59 Mill.	13,54 Mill.	-0,37%
Tasa ocupación red	3,23	3,24	0,46%
Tasa ocupación servicio	47,79	47,87	0,17%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.11 Datos referentes a los viajeros transportados. Empresas entre 200 y 500 autobuses**

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Viajeros transportados	62,74 Mill.	64,17 Mill.	2,29%
Tasa ocupación red	4,01	4,14	3,32%
Tasa ocupación servicio	45,78	53,98	17,91%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.12 Datos referentes a los viajeros transportados. Empresas con más de 500 autobuses**

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Viajeros transportados	310,10 Mill.	312,45 Mill.	0,76%
Tasa ocupación red	4,77	4,77	-0,13%
Tasa ocupación servicio	57,12	56,62	-0,87%

Fuente: Elaboración propia.

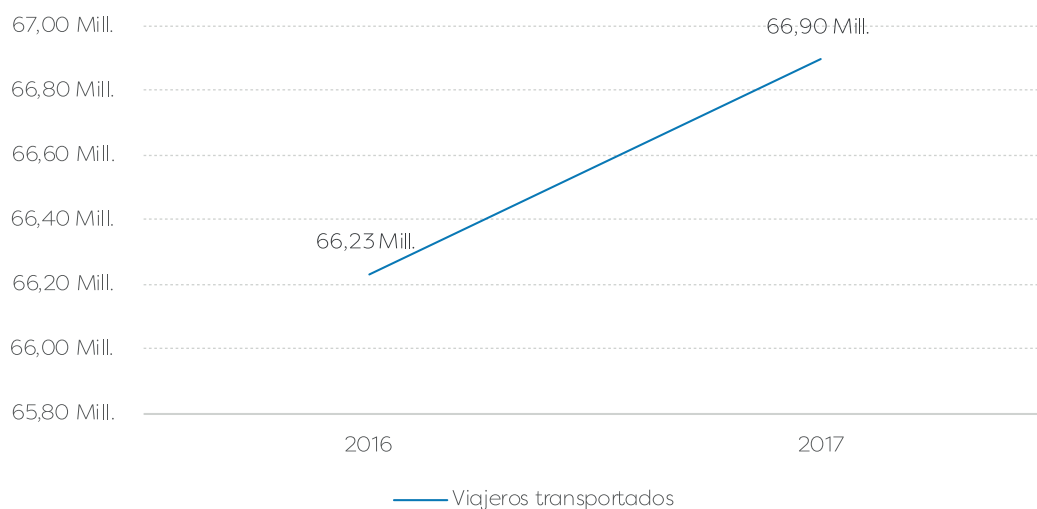
Analizando los datos sobre viajeros transportados se observa que se encuentran en unos niveles estables en el bienio analizado, con un promedio general de las empresas concesionarias de 66 millones de viajeros, con un leve aumento del 1%.

Por su parte, se muestra a su vez en las [tablas 4.9 a 4.12](#) la tasa de ocupación de la red, ratio que mide el número de viajeros transportados por kilómetro, y la tasa de ocupación del servicio, que establece la relación del número de viajeros transportados por cada hora del servicio. En lo relativo a la tasa de ocupación de la red, el promedio se sitúa en los 3,7 viajeros por kilómetro, apreciándose una significativa diferencia entre los diferentes grupos de empresas, incrementándose la tasa en función del tamaño de las adheridas.

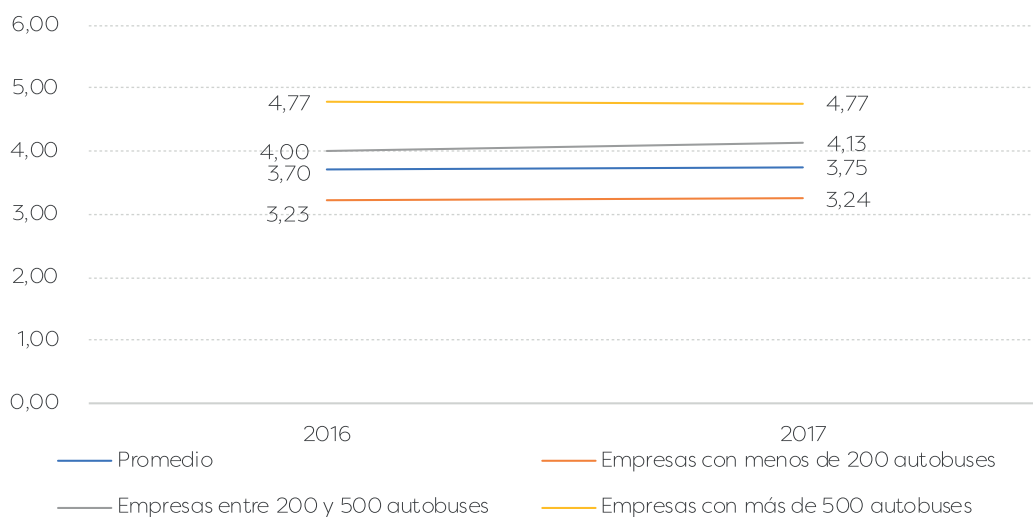
Así, en el grupo de las pequeñas empresas (con menos de 200 autobuses) la tasa de ocupación de la red se encuentra en cantidades cercanas a los 3,2 viajeros por kilómetro, y en el extremo opuesto se encuentran las grandes operadoras (con más de 500 autobuses), con los 4,77 viajeros por kilómetro.

La relación creciente de la tasa según el tamaño del grupo de empresas también se cumple con la tasa de ocupación del servicio, con unos 47 viajeros por hora como promedio en las pequeñas empresas hasta los 57 viajeros por hora de las grandes. Es significativo para este indicador la evolución ascendente entre los años 2016 y 2017, con un aumento promedio del 5,5%.

**Figura 4.7 Viajeros transportados y Tasas de ocupaciones**



**Tasa de ocupación de red**



Fuente: Elaboración propia.

### 4.3.3. Otros parámetros relacionados con la prestación del servicio

#### 4.3.3.1. Red de Servicio

Tabla 4.13 Datos referentes a la Red de Servicio

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Longitud de la red de servicio	706,61	732,67	3,69%
Puntos parada totales	1.492,36	1.507,86	1,04%
Promedio puntos parada por línea	28,40	28,36	-0,12%
Promedio km. por puntos de parada ofertada	0,55	0,56	2,69%
Km. carril bus	41,85	44,70	6,82%
Km. carril bus/longitud red de servicio	0,03	0,03	0,00%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.14 Datos referentes a la Red de Servicio. Empresas con menos de 200 autobuses

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Viajeros transportados	289,55	293,02	1,20%
Tasa ocupación red	498,13	501,25	0,63%
Tasa ocupación servicio	29,24	29,15	-0,31%
Viajeros transportados	0,58	0,58	0,40%
Tasa ocupación red	6,75	7,75	14,81%
Tasa ocupación servicio	0,01	0,01	0,00%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.15 Datos referentes a la Red de Servicio. Empresas entre 200 y 500 autobuses

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Longitud de la red de servicio	800,66	881,16	10,06%
Puntos parada totales	1.027,00	1.045,75	1,83%
Promedio puntos parada por línea	20,55	20,66	0,50%
Promedio km por puntos de parada ofertada	0,59	0,64	8,17%
Km carril bus	41,58	42,18	1,45%
Km carril bus/longitud red de servicio	0,04	0,03	-5,77%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.16 Datos referentes a la Red de Servicio. Empresas con más de 500 autobuses**

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Longitud de la red de servicio	2.233,76	2.268,50	1,56%
Puntos parada totales	6.400,00	6.458,50	0,91%
Promedio puntos parada por línea	37,21	37,16	-0,14%
Promedio km por puntos de parada ofertada	0,35	0,34	-0,81%
Km carril bus	130,11	142,11	9,22%
Km carril bus/longitud red de servicio	0,11	0,13	13,00%

Fuente: Elaboración propia.

Respecto a otros parámetros de la oferta del servicio, en las [tablas 4.13 a 4.16](#) se reflejan datos sobre la red de servicio de las empresas concesionarias, observándose un promedio de la red de servicio superior a los 700 kilómetros por empresa (contando ida y vuelta), con diferencias obvias entre segmentos, siendo muy superiores los recorridos totales en las empresas de las grandes ciudades españolas (Madrid y Barcelona).

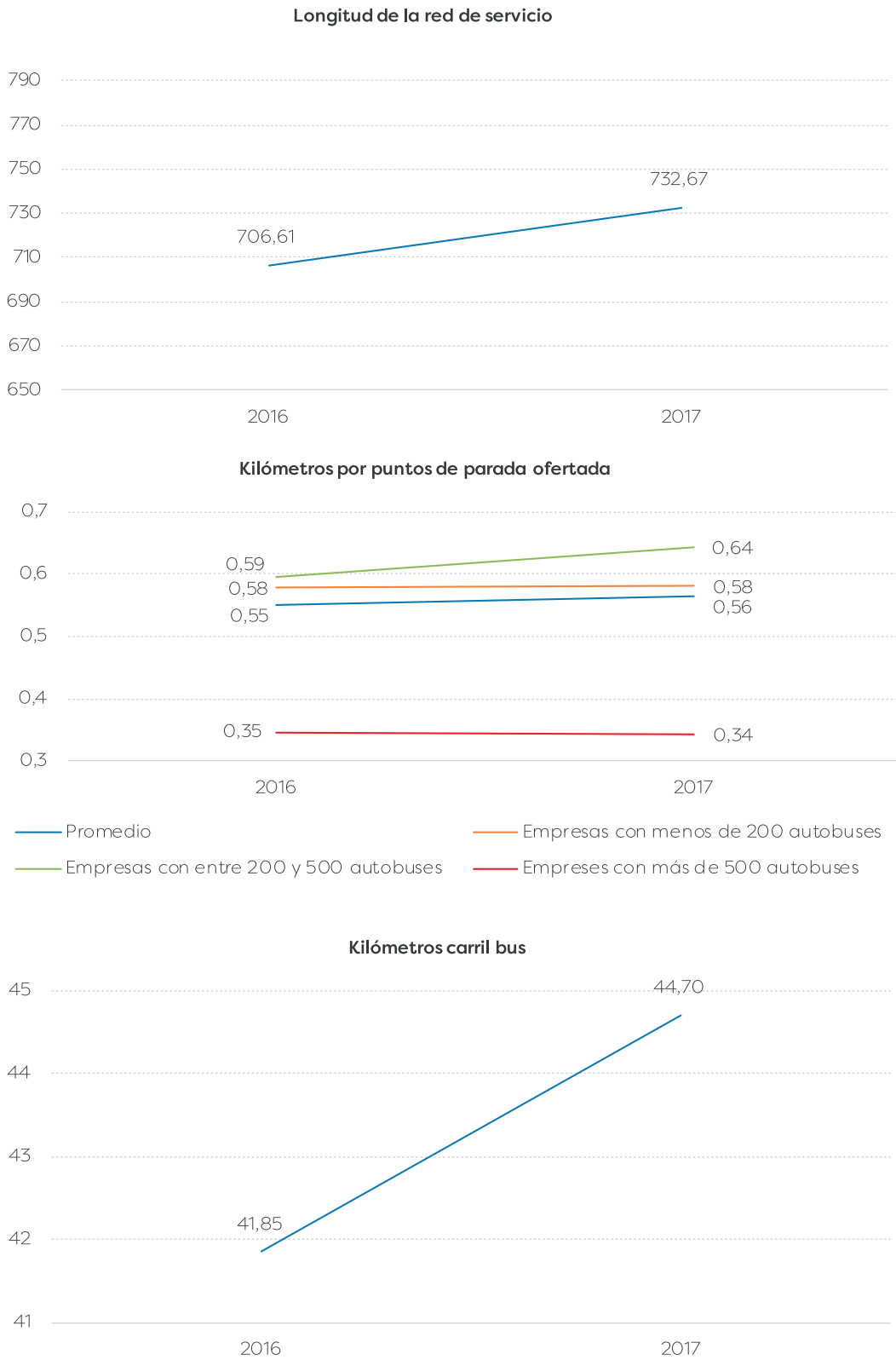
Otra magnitud que define la red de servicio son los puntos de parada, cuyos totales como promedio se sitúan en los 1.507 para 2017. Aunque si bien las cantidades varían de manera obvia entre tamaño de grupos de empresas, existe un comportamiento común en el aumento del número de paradas desde el 2016 al 2017.

En este apartado, una comparativa de datos unitarios permite contrastar magnitudes con mayor homogeneidad, como son el promedio de kilómetros por puntos de paradas ofertadas, con un promedio general de 0,56 km/parada, y promedios entre segmentos que varían desde los 0,34 km/parada de las concesionarias con más de 500 autobuses hasta los 0,64 km/parada de las empresas entre 200 y 500 autobuses. En este sentido, el promedio de puntos de paradas por línea ofrece un promedio de 28 paradas por líneas, variando desde las 20 paradas de las empresas entre 200 y 500 autobuses hasta las 37 paradas de las adheridas de mayor tamaño.

Respecto a los kilómetros de carril bus se observa, como viene siendo habitual durante toda la década<sup>13</sup>, un aumento en el número de kilómetros dedicados a este fin en las ciudades, con una evolución ascendente para todos los segmentos.

<sup>13</sup> Véase anteriores ediciones del informe bienal del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano colectivo (2008-2009, 2010-2011, 2012-2013 y 2014-2015).

**Figura 4.8 Red de Servicios**



Fuente: Elaboración propia.

### 4.3.3.2. Otras características de servicio

**Tabla 4.17 Datos referentes otras características del servicio**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Líneas	50,75	51,17	0,82%
Vehículos por línea	5,95	5,97	0,30%
Velocidad de servicio	13,38	13,30	-0,62%
Horas de servicio	1.455.427,93	1.475.930,73	1,41%
Expediciones	1.440.805,58	1.447.884,84	0,49%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.18 Datos referentes otras características del servicio. Empresas con menos de 200 autobuses**

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Líneas	21,43	21,43	0,00%
Vehículos por línea	4,67	4,66	-0,37%
Velocidad de servicio	13,54	13,43	-0,84%
Horas de servicio	396.086,07	397.527,60	0,36%
Expediciones	528.992,00	524.624,00	-0,83%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.19 Datos referentes a la Red de Servicio. Empresas entre 200 y 500 autobuses**

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Líneas	154,50	156,00	0,97%
Vehículos por línea	9,76	10,04	2,87%
Velocidad de servicio	12,57	12,54	-0,28%
Horas de servicio	5.243.071,00	5.369.738,00	2,42%
Expediciones	4.397.852,50	4.487.697,50	2,04%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.20 Datos referentes otras características del servicio. Empresas con más de 500 autobuses**

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Líneas	154,50	156,00	0,97%
Vehículos por línea	9,76	10,04	2,87%
Velocidad de servicio	12,57	12,54	-0,28%
Horas de servicio	5.243.071,00	5.369.738,00	2,42%
Expediciones	4.397.852,50	4.487.697,50	2,04%

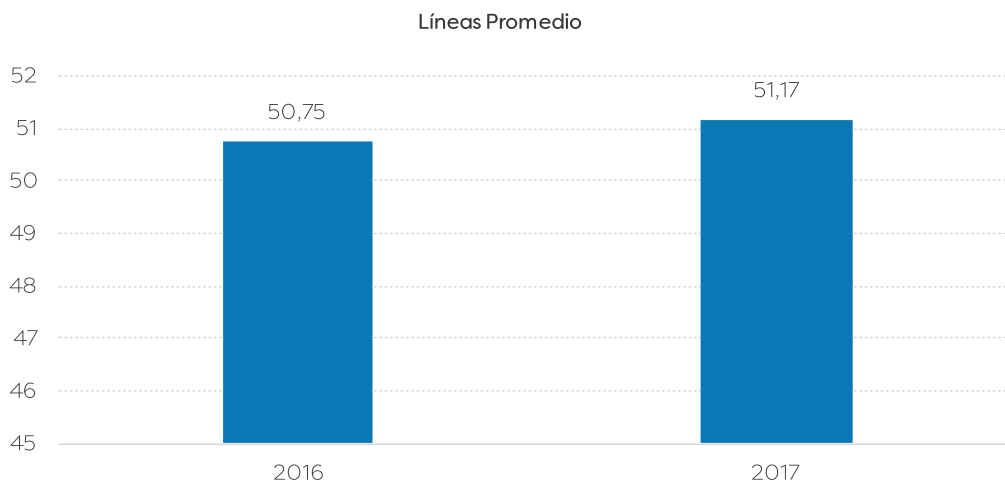
Fuente: Elaboración propia.

Respecto a otros datos del servicio se puede apreciar que el promedio de líneas se sitúa en torno a las 51, con promedios parciales de 21 líneas para las empresas con menos de 200 autobuses hasta valores superiores a las 150 líneas en las empresas con más de 500 autobuses.

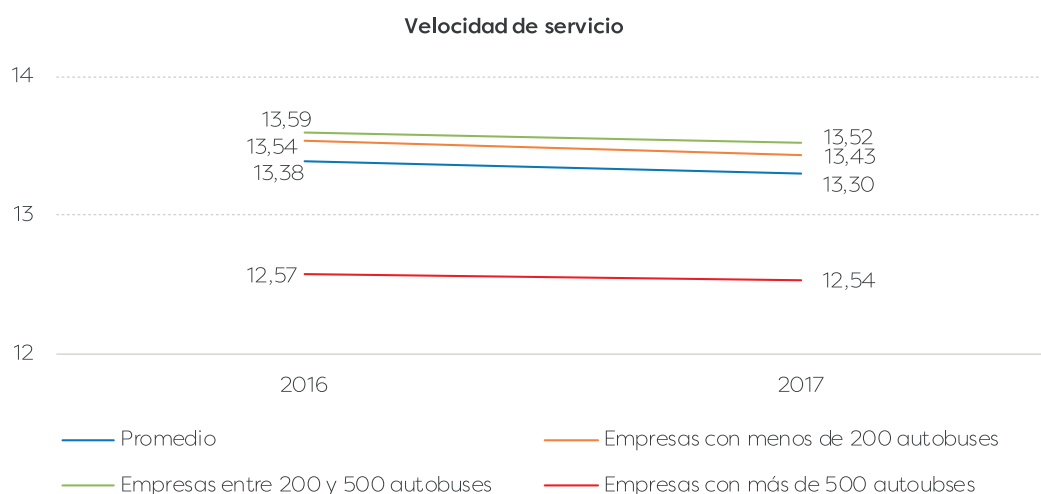
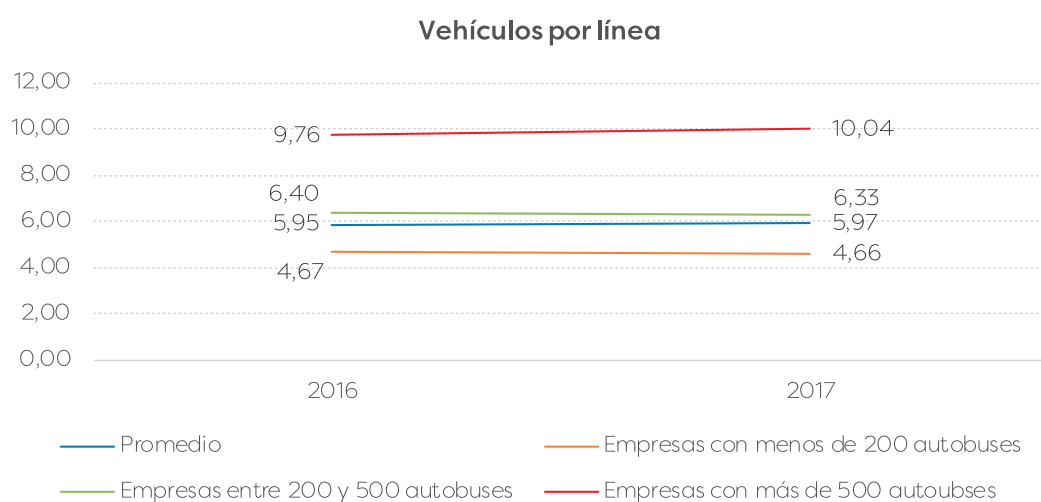
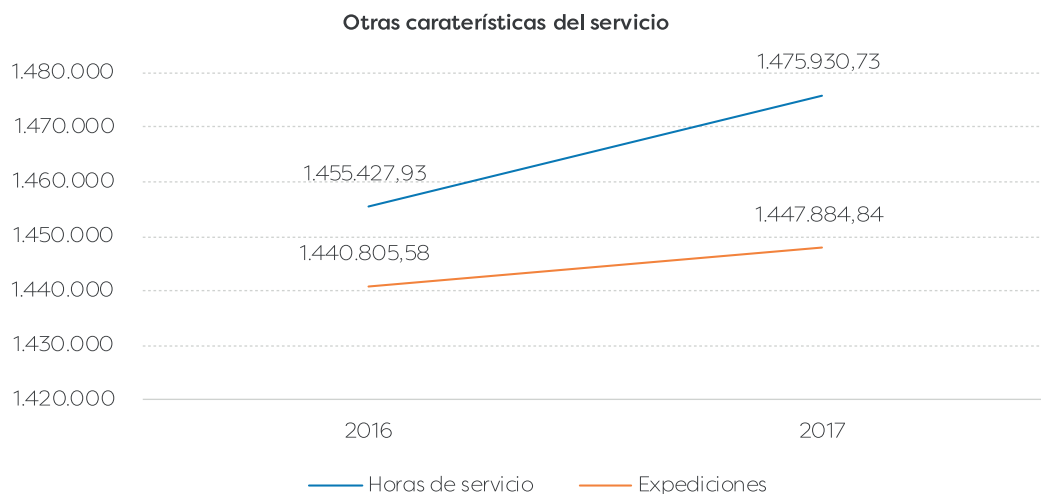
En cuanto a la cantidad de vehículos por línea los valores promedio se sitúan en los 6 autobuses, existiendo una alta variabilidad entre tipologías de empresas, con promedios parciales desde los 4,6 autobuses de las empresas con menor tamaño hasta los 10 vehículos de las grandes empresas del sector.

Por otro lado, en cuanto a la cifra de la velocidad del servicio, se observan datos con una mayor homogeneidad entre tipologías de empresas, llegando el promedio general a situarse en los 13,30 km/h. En este sentido también se puede apreciar una reducción de la velocidad del servicio en el bienio analizado para todos los segmentos del presente informe, con un promedio de decrecimiento del 0,62%.

**Figura 4.9 Otras características del servicio**







Fuente: Elaboración propia.

## 4.4. Personal

### 4.4.1. Plantilla

Tabla 4.21 Datos absolutos y relativos de la plantilla

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Empleados	1.315,33	1.353,07	2,87%
Conductores	911,68	942,43	3,37%
Conductores/plantilla total	77,84%	77,02%	-1,06%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.22 Datos absolutos y relativos de la plantilla. Empresas con menos de 200 autobuses

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Empleados	264,44	266,44	0,76%
Conductores	211,90	217,09	2,45%
Conductores/plantilla total	80,88%	80,41%	-0,58%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.23 Datos absolutos y relativos de la plantilla. Empresas entre 200 y 500 autobuses

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Empleados	1.097,50	1.127,50	2,73%
Conductores	846,25	844,75	-0,18%
Conductores/plantilla total	77,36%	74,92%	-3,15%

Fuente: Elaboración propia.

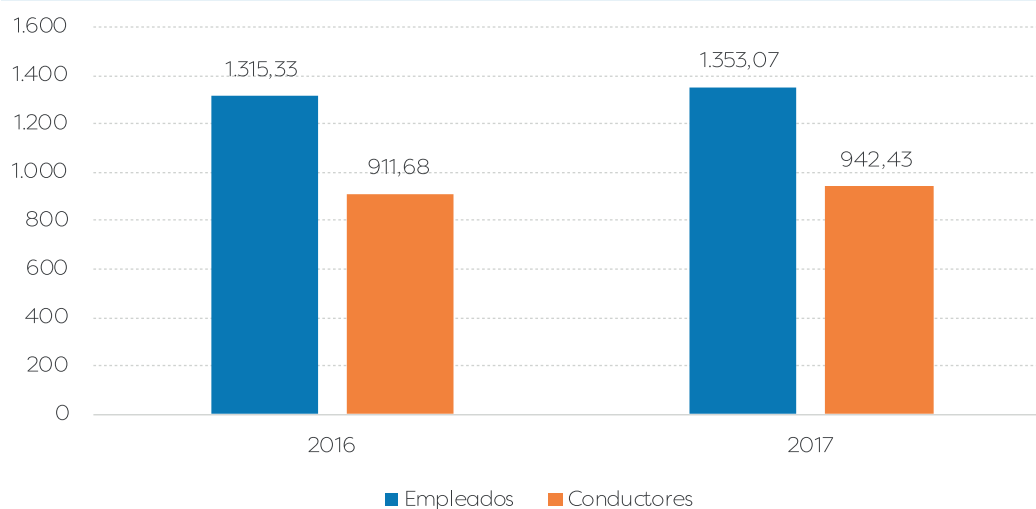
Tabla 4.24 Datos absolutos y relativos de la plantilla. Empresas con más de 500 autobuses

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Empleados	6.480,00	6.694,00	3,30%
Conductores	4.191,60	4.401,84	5,02%
Conductores/plantilla total	65,17%	65,99%	1,26%

Fuente: Elaboración propia.

Sobre la información general de empleados y conductores, se aprecia un aumento generalizado de ambas magnitudes para el periodo analizado en todos los segmentos analizados, exceptuando los conductores de las empresas con entre 200 y 500 autobuses. Por otra parte, la proporción Conductores/Personal se muestra como inversamente proporcional al tamaño de los tipos de grupos, necesiéndose un mayor porcentaje de personal de tipo administrativo, directivo y técnico en empresas de mayor tamaño.

**Figura 4.10** Plantilla.



Fuente: Elaboración propia.

#### 4.4.2. Parámetros servicio personal

**Tabla 4.25** Datos absolutos de los parámetros servicio personal

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Horas por conductor	1.098,97	1.085,90	-1,19%
Promedio km. totales conductor	17.098,19	16.889,77	-1,22%
Promedio km. útiles conductor	15.997,04	15.785,16	-1,32%
Promedio conductores por autobús	2,64	2,64	-0,11%
Promedio empleados por autobús	3,42	3,45	0,86%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.26 Datos absolutos de los parámetros servicio personal. Empresas con menos de 200 autobuses**

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Horas por conductor	914,71	900,86	-1,51%
Promedio km. totales conductor	16.279,34	16.006,01	-1,68%
Promedio km. útiles conductor	15.234,89	14.984,04	-1,65%
Promedio conductores por autobús	2,73	2,72	-0,56%
Promedio empleados por autobús	3,38	3,39	0,19%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.27 Datos absolutos de los parámetros servicio personal. Empresas entre 200 y 500 autobuses**

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Horas por conductor	1.421,37	1.420,11	-0,09%
Promedio km. totales conductor	19.171,31	19.237,80	0,35%
Promedio km. útiles conductor	18.115,36	18.101,97	-0,07%
Promedio conductores por autobús	2,38	2,39	0,21%
Promedio empleados por autobús	3,10	3,19	3,14%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.28 Datos absolutos de los parámetros servicio personal. Empresas con más de 500 autobuses**

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Horas por conductor	1.283,39	1.250,13	-2,59%
Promedio km. totales conductor	16.636,78	16.170,58	-2,80%
Promedio km. útiles conductor	15.190,06	14.756,60	-2,85%
Promedio conductores por autobús	2,78	2,81	1,30%
Promedio empleados por autobús	4,27	4,26	-0,06%

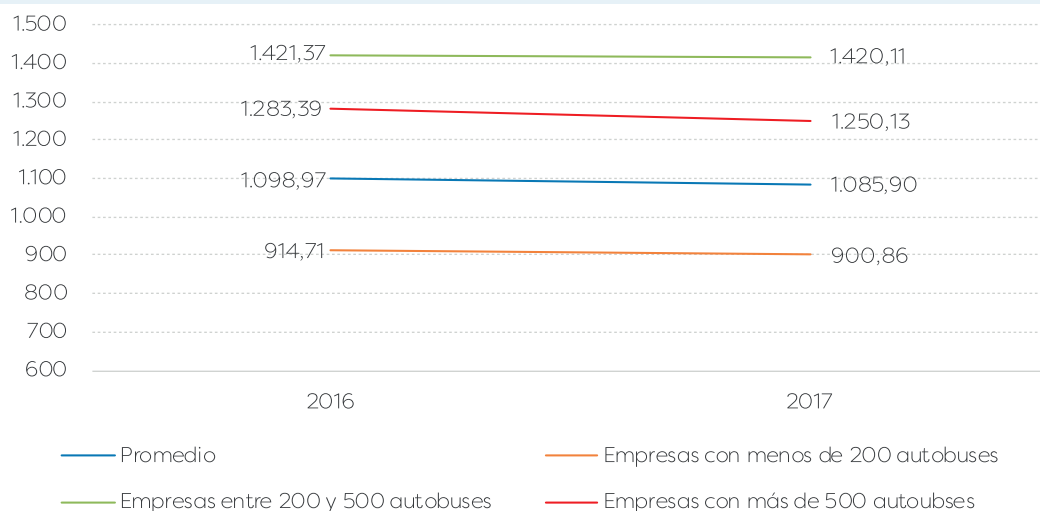
Fuente: Elaboración propia.

Respecto a otros parámetros relacionados con el personal, se refleja unas horas de servicio por conductor cuyo promedio se encuentra en torno a las 1.090 horas, llegando hasta un nivel de 1.420 en las empresas intermedias (con entre 200 y 500 autobuses).

Respecto a los kilómetros realizados por conductor, también son las empresas intermedias las que ofrecen una mayor ratio, alcanzando los 19.000 kilómetros por conductor, situándose la media en los 17.000.

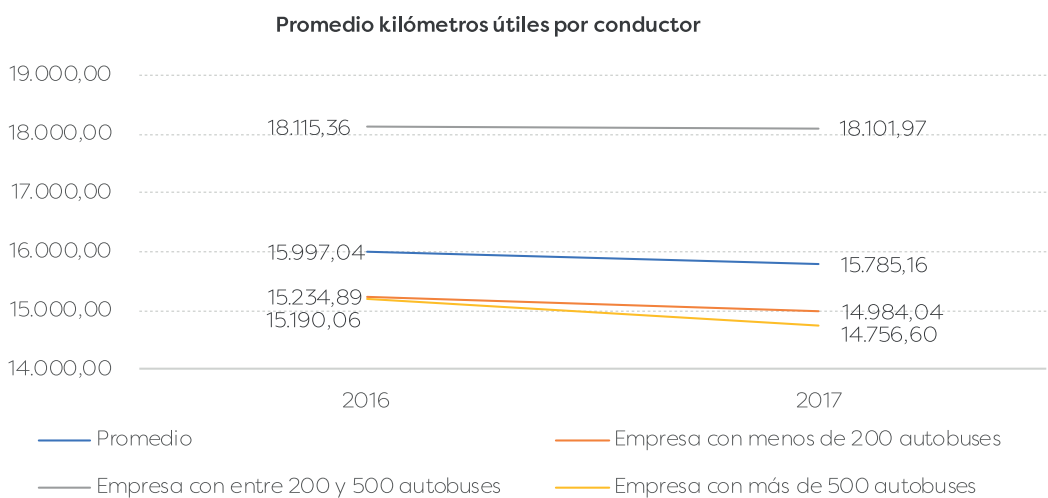
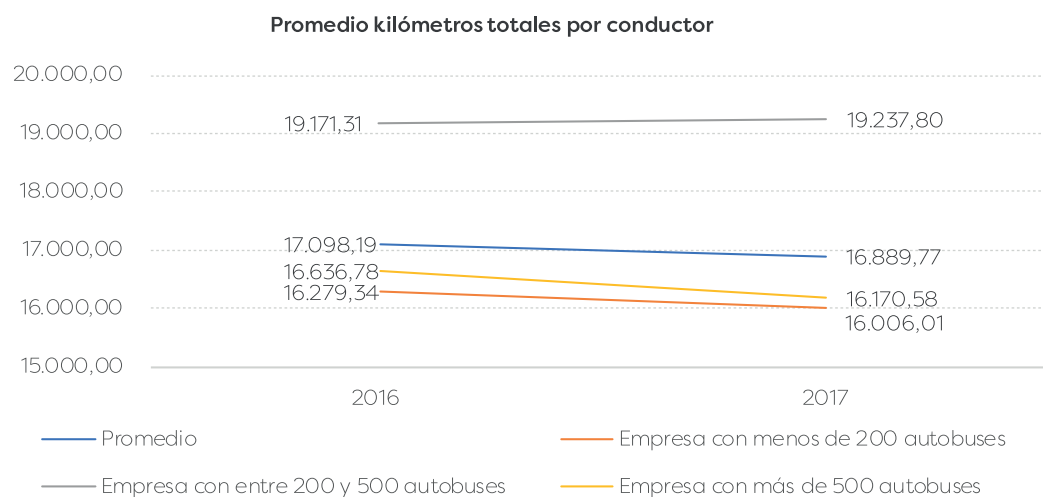
En cuanto al número de conductores por autobús, los promedios se sitúan en valores homogéneos, no muy lejanos a los 2,64 del promedio general.

**Figura 4.11 Horas por conductor**

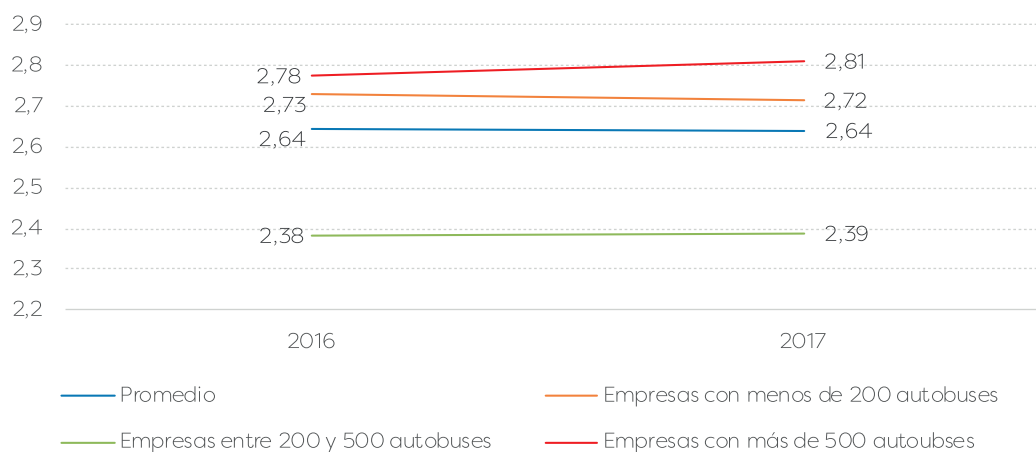


Fuente: Elaboración propia.

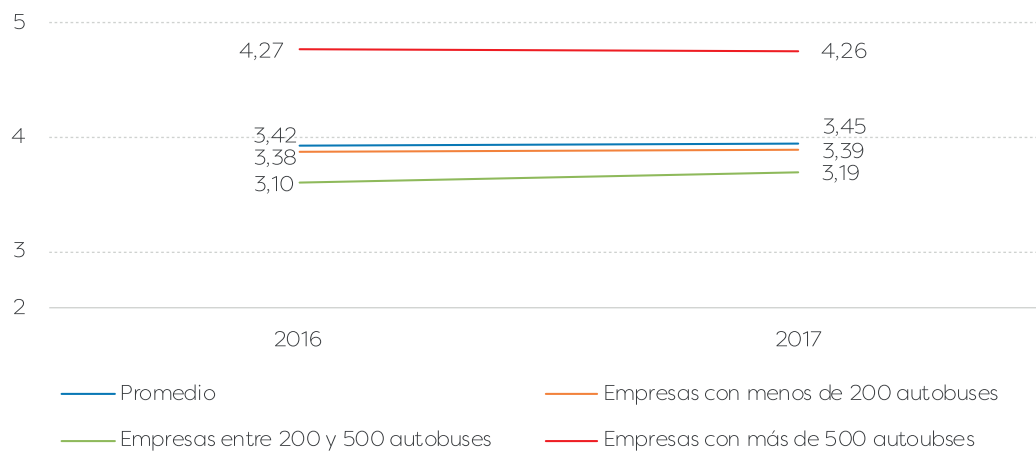
**Figura 4.12 Otros parámetros de servicio personal**



### Promedio conductores por autobús



### Promedio empleados por autobús



Fuente: Elaboración propia.

## 4.5. Material móvil

### 4.5.1. Estructura de la flota

Tabla 4.29 Datos absolutos de la Estructura de la flota

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
<b>Autobuses</b>	340,33	347,00	1,96%
<b>Autobuses por tipo de combustible</b>			
Gasoil	270,25	253,25	-6,29%
Biodiesel	61,00	61,00	0,00%
Gas natural	291,20	339,20	16,48%
Eléctrico	6,50	7,75	19,23%
Híbrido	24,78	34,44	39,01%
Otros	3,00	3,00	0,00%
<b>Promedio antigüedad de la flota</b>	9,37	9,41	0,45%
<b>Inversión anual en flota</b>	10,91 Mill.	9,78 Mill.	-10,32%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.30 Datos absolutos de la Estructura de la flota. Empresas con menos de 200 autobuses

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
<b>Autobuses</b>	79,67	80,00	0,42%
<b>Autobuses por tipo de combustible</b>			
Gasoil	88,67	89,17	0,56%
Biodiesel	61,00	61,00	0,00%
Gas natural	0,00	0,00	
Eléctrico	3,00	3,00	0,00%
Híbrido	9,00	9,00	0,00%
Otros	3,00	3,00	0,00%
<b>Promedio antigüedad de la flota</b>	8,07	8,38	3,92%
<b>Inversión anual en flota</b>	1,66 Mill.	1,24 Mill.	-25,37%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.31 Datos absolutos de la Estructura de la flota. Empresas entre 200 y 500 autobuses**

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
<b>Autobuses</b>	353,75	351,00	-0,78%
<b>Autobuses por tipo de combustible</b>			
Gasoil	278,75	270,00	-3,14%
Biodiesel	0,00	0,00	
Gas natural	94,00	98,67	4,96%
Eléctrico	1,00	1,00	0,00%
Híbrido	3,25	6,00	84,62%
Otros	0,00	0,00	
<b>Promedio antigüedad de la flota</b>	10,83	10,73	-0,90%
<b>Inversión anual en flota</b>	7,91 Mill.	4,80 Mill.	-39,32%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.32 Datos absolutos de la Estructura de la flota. Empresas con más de 500 autobuses**

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
<b>Autobuses</b>	1.486,50	1.540,50	3,63%
<b>Autobuses por tipo de combustible</b>			
Gasoil	798,00	712,00	-10,78%
Biodiesel	0,00	0,00	
Gas natural	587,00	700,00	19,25%
Eléctrico	11,00	13,50	22,73%
Híbrido	91,50	129,50	41,53%
Otros	0,00	0,00	
<b>Promedio antigüedad de la flota</b>	9,71	9,34	-3,76%
<b>Inversión anual en flota</b>	49,26 Mill.	53,91 Mill.	9,43%

Fuente: Elaboración propia.

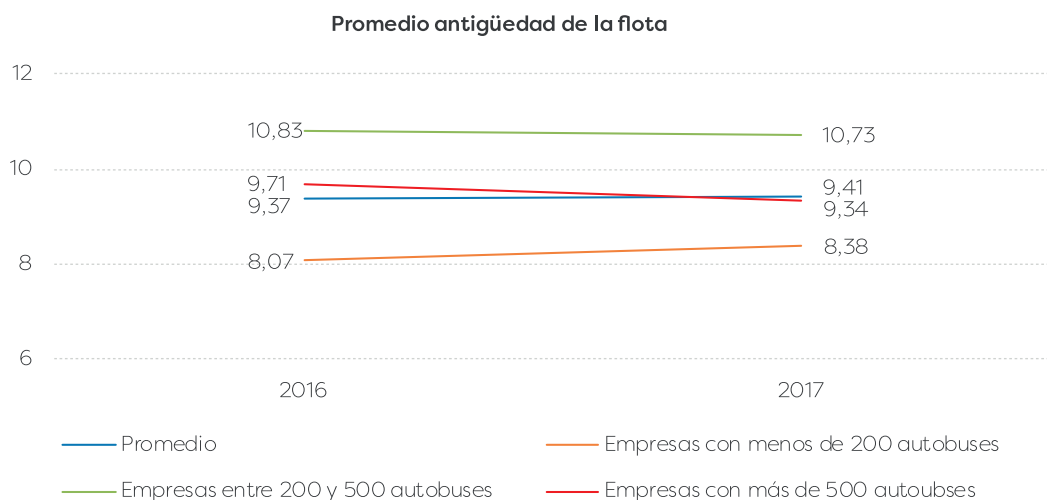
En el apartado del material móvil, podemos observar que el promedio se encuentra en los 340 autobuses, con grandes diferencias entre los grupos analizados. En la composición de la flota según combustible utilizado se observa la importancia del diésel, siendo el tipo de carburante más utilizado por las empresas del sector. El gas natural es el segundo carburante en importancia, muy utilizado en los grupos de medianas empresas y grandes (concesionarias con más de 200 autobuses), existiendo una clara transición en las empresas de más de 500 autobuses de la utilización del diésel al gas natural, como demuestran las variaciones entre 2016 y 2017 de ambas tipologías de combustible.

Por otro lado, el promedio de la antigüedad de la flota se sitúa en los 9,4 años, siendo las empresas intermedias (con entre 200 y 500 autobuses) las que tienen una mayor antigüedad promedio de sus vehículos, llegando a los 10,7 años.



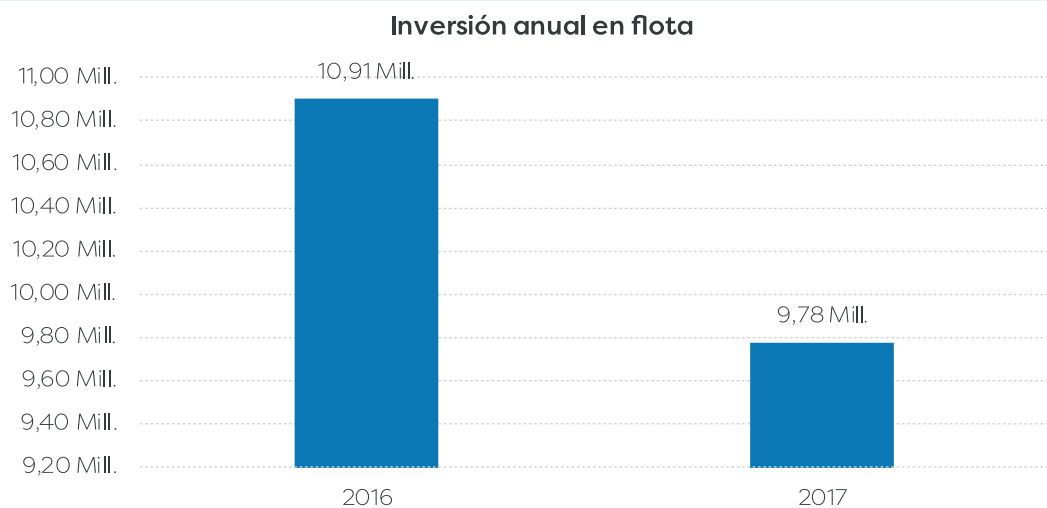
La evolución de la inversión en flota en los años analizados refleja un retroceso con un descenso promedio del 10%, principalmente motivado por las empresas de los segmentos pequeño e intermedio, teniendo éstas últimas (empresas con entre 200 y 500 autobuses) un descenso de casi el 40%. No obstante, las grandes operadoras del sector han experimentado un aumento en la compra de vehículos entre los años 2016 y 2017.

**Figura 4.13 Antigüedad de la flota**



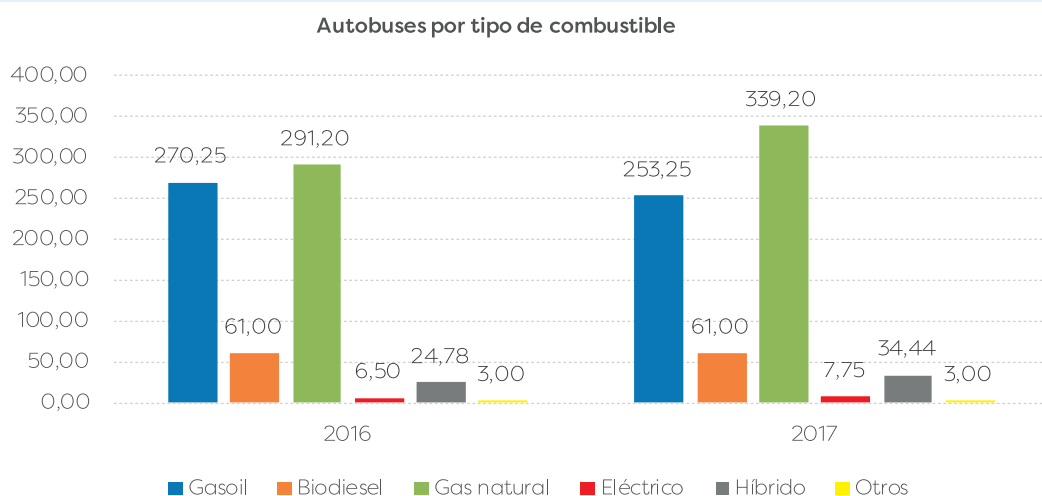
Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.14 Inversión anual en flota**



Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.15 Autobuses por tipo de combustible**



Fuente: Elaboración propia.

#### 4.5.2. Parámetros servicio flota

**Tabla 4.33 Datos Parámetros servicio flota.**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Promedio km. totales por autobús	44.656,19	44.531,38	-0,28%
Promedio km. útiles por autobús	41.792,25	41.645,07	-0,35%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.34 Datos Parámetros servicio flota. Empresas con menos de 200 autobuses**

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Promedio km. totales por autobús	43.916,59	43.802,38	-0,26%
Promedio km. útiles por autobús	41.125,61	41.028,82	-0,24%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.35 Datos Parámetros servicio flota. Empresas entre 200 y 500 autobuses**

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Promedio km. totales por autobús	45.534,39	45.671,92	0,30%
Promedio km. útiles por autobús	43.059,38	43.054,96	-0,01%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.36 Datos Parámetros servicio flota. Empresas con más de 500 autobuses**

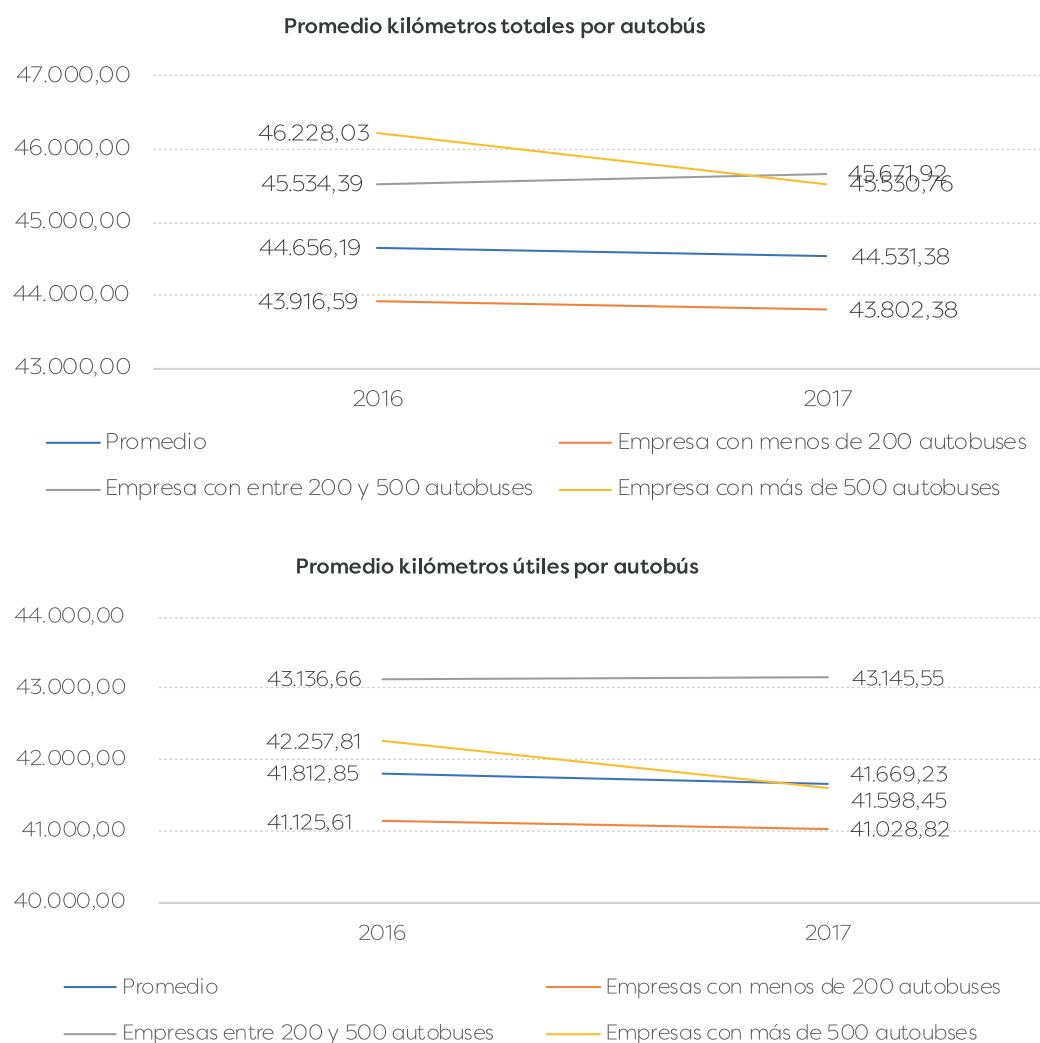
Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Promedio km. totales por autobús	46.228,03	45.530,76	-1,51%
Promedio km. útiles por autobús	42.257,81	41.598,45	-1,56%

Fuente: Elaboración propia.

En los kilómetros realizados por autobús, la cantidad promedio se ha situado en torno a los 44.500 kilómetros al año, siendo las empresas con un mayor volumen de flota (con más de 500 autobuses), las que más distancia han recorrido, alcanzando los 46.000 kilómetros por autobús en 2016.

En este sentido, también se puede observar un retroceso en la distancia recorrida por kilómetro total y útil en la mayoría de empresas.

**Figura 4.16 Promedios totales y útiles por autobús**



Fuente: Elaboración propia.

## 4.6. Gastos y costes

### 4.6.1. Combustibles

#### 4.6.1.1. Consumo de combustible

Tabla 4.37 Datos Consumos de combustible.

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Consumo total combustible	4,89 Mill.	6,50 Mill.	32,81%
Consumo combustible por Km. tot.	0,42	0,43	0,65%
Consumo combustible por Km. útil	0,46	0,46	0,85%
Consumo combustible por viajero	0,13	0,14	2,77%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.38 Datos Consumos de combustible. Empresas con menos de 200 autobuses

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Consumo total combustible	2,33 Mill.	2,33 Mill.	0,33%
Consumo combustible por Km tot.	0,43	0,44	0,55%
Consumo combustible por Km útil	0,47	0,47	0,53%
Consumo combustible por viajero	0,15	0,16	1,21%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.39 Datos Consumos de combustible. Empresas entre 200 y 500 autobuses

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Consumo total combustible	7,24 Mill.	7,09 Mill.	-2,16%
Consumo combustible por Km. tot.	0,47	0,47	-1,52%
Consumo combustible por Km. útil	0,50	0,50	-1,03%
Consumo combustible por viajero	0,13	0,12	-4,65%

Fuente: Elaboración propia.

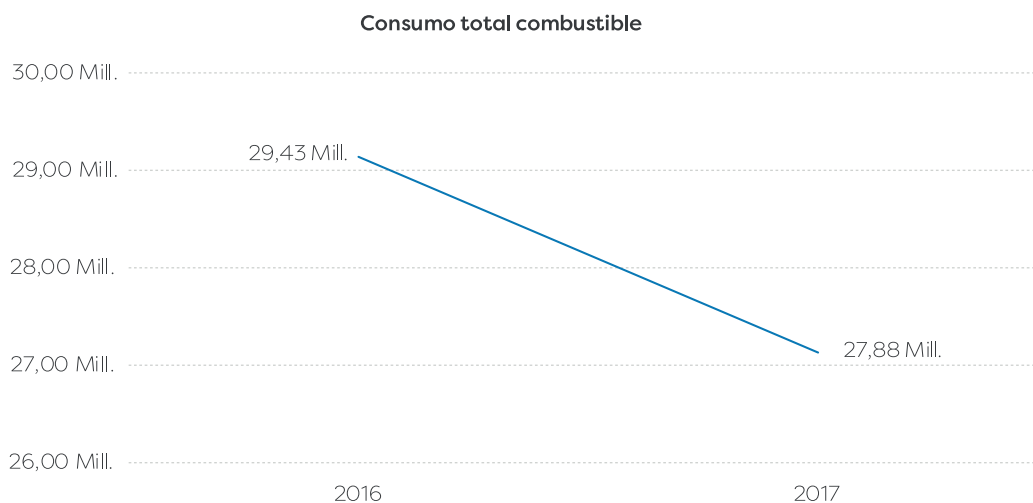
**Tabla 4.40 Datos Consumos de combustible. Empresas con más de 500 autobuses**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Consumo total combustible	29,43 Mill.	27,88 Mill.	-5,26%
Consumo combustible por Km. tot.	0,47	0,45	-4,75%
Consumo combustible por Km. útil	0,52	0,50	-4,56%
Consumo combustible por viajero	0,11	0,10	-5,66%

Fuente: Elaboración propia.

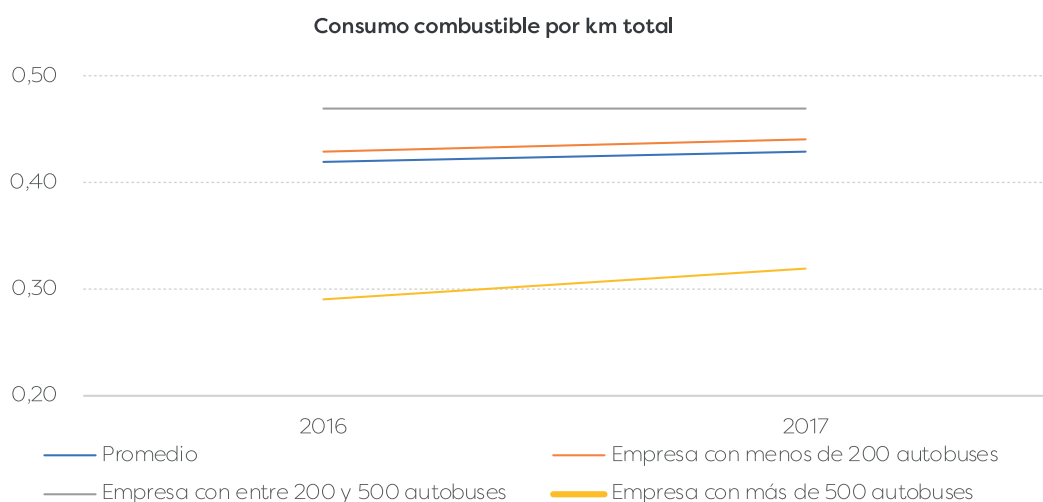
En el apartado de consumo de combustible, el promedio de las empresas adheridas se ha situado en los 27,88 millones de litros para 2017. Desde el punto de vista unitario se han utilizado 0,45 litros por cada kilómetro recorrido como promedio.

En este sentido, se puede observar la significativa disminución del consumo de combustible en las empresas de mayor tamaño, tanto en magnitudes totales como unitarias, entre los años 2016 y 2017, debido a la transición realizada en gran parte de la flota de vehículos.

**Figura 4.17 Consumo total de combustible (Millones de litros)**

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.18 Consumo de combustible por Km total**



Fuente: Elaboración propia.

#### 4.6.1.2. Coste de combustible

**Tabla 4.41 Datos sobre costes de combustible**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Coste total combustible	5,34 Mill.	5,77 Mill.	8,04%
Coste combustible por Km. tot.	0,29	0,32	9,70%
Coste combustible por Km. útil	0,32	0,35	9,83%
Coste combustible por viajero	0,07	0,08	7,92%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.42 Datos sobre costes de combustible. Empresas con menos de 200 autobuses**

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Coste total combustible	2,22 Mill.	2,46 Mill.	10,90%
Coste combustible por Km. tot.	0,27	0,29	10,75%
Coste combustible por Km. útil	0,29	0,32	10,67%
Coste combustible por viajero	0,06	0,07	10,22%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.43 Datos sobre costes de combustible. Empresas entre 200 y 500 autobuses**

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Coste total combustible	6,06 Mill.	6,63 Mill.	9,33%
Coste combustible por Km. tot.	0,39	0,43	9,82%
Coste combustible por Km. útil	0,41	0,45	10,24%
Coste combustible por viajero	0,10	0,11	6,45%

Fuente: Elaboración propia.

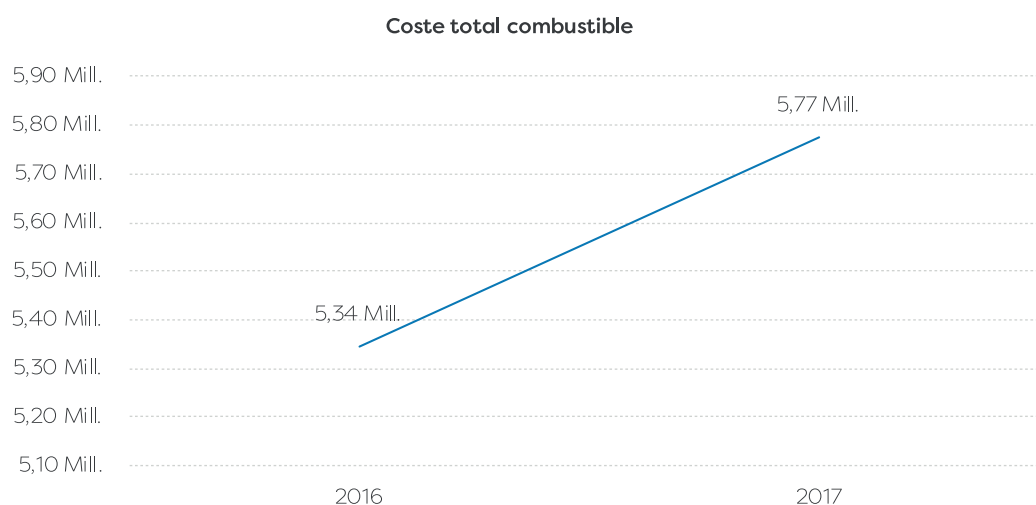
**Tabla 4.44 Datos sobre costes de combustible. Empresas con más de 500 autobuses**

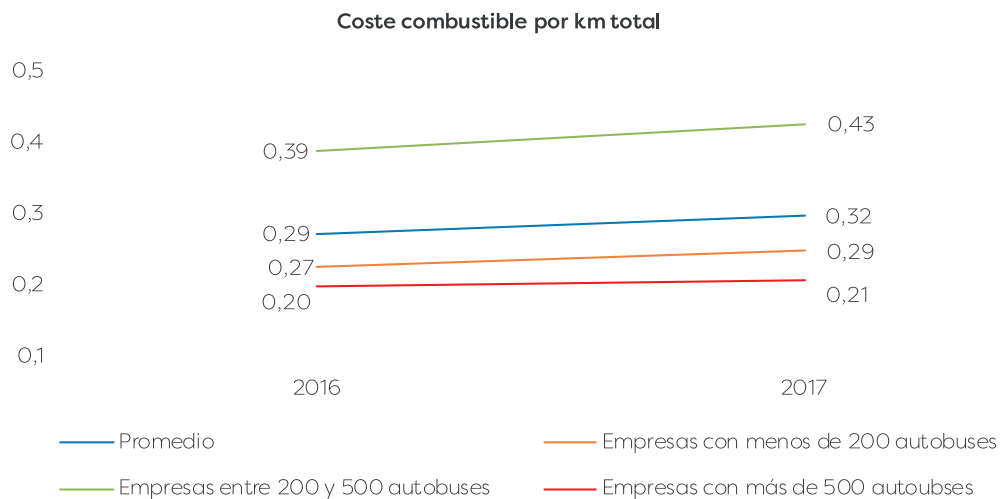
Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Coste total combustible	18,10 Mill.	18,93 Mill.	4,56%
Coste combustible por Km. tot.	0,20	0,21	4,40%
Coste combustible por Km. útil	0,22	0,23	4,48%
Coste combustible por viajero	0,05	0,05	0,91%

Fuente: Elaboración propia.

De manera análoga al epígrafe 4.6.11, el presente apartado mide el combustible utilizado, pero esta vez desde el punto de vista del coste incurrido en euros. En este sentido, el promedio se ha situado en los 5,77 millones de euros por empresa.

Desde el punto de vista unitario se ha producido un gasto promedio de 32 céntimos de euro para cada kilómetro recorrido en 2017, cantidad que difiere en gran medida para las empresas con un nivel de flota intermedio (entre 200 y 500 autobuses), ascendiendo hasta los 43 céntimos por kilómetro.

**Figura 4.19 Coste total y por kilómetro de combustible**



Fuente: Elaboración propia.

## 4.6.2. Personal

**Tabla 4.45 Datos sobre el Personal**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Coste plantilla conductores	32,78 Mill.	33,42 Mill.	1,95%
Coste promedio conductores/ autobús	65.941,47	66.973,17	1,56%
Coste promedio conductores/Km. totales	1,58	1,61	2,02%
Coste promedio conductores/Km. útiles	1,70	1,74	2,13%
Coste promedio conductores/ viajero	0,38	0,38	0,10%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.46 Datos sobre el Personal. Empresas con menos de 200 autobuses**

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Coste plantilla conductores	11,04 Mill.	11,22 Mill.	1,61%
Coste promedio conductores/ autobús	53.150,90	53.472,97	0,61%
Coste promedio conductores/Km. totales	1,31	1,32	1,23%
Coste promedio conductores/Km. útiles	1,42	1,43	1,15%
Coste promedio conductores/ viajero	0,31	0,31	0,88%

Fuente: Elaboración propia.



Tabla 4.47 Datos sobre el Personal. Empresas entre 200 y 500 autobuses

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Coste plantilla conductores	33,28 Mill.	34,30 Mill.	3,08%
Coste promedio conductores/ autobús	94.785,29	98.362,43	3,77%
Coste promedio conductores/Km. totales	2,08	2,15	3,32%
Coste promedio conductores/Km. útiles	2,19	2,28	3,70%
Coste promedio conductores/ viajero	0,56	0,56	-0,01%

Fuente: Elaboración propia.

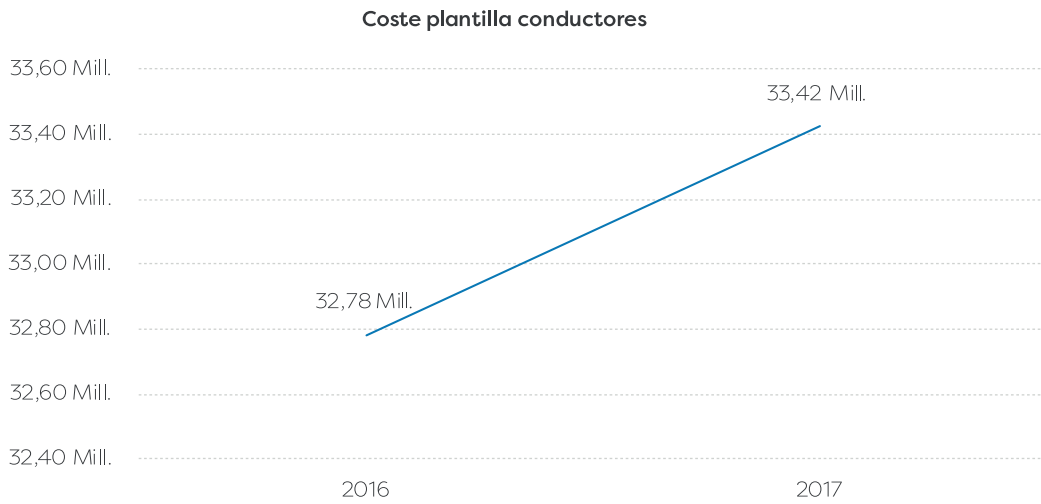
Tabla 4.48 Datos sobre el Personal. Empresas con más de 500 autobuses

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Coste plantilla conductores	139,52 Mill.	140,93 Mill.	1,01%
Coste promedio conductores/ autobús	65.811,38	64.945,57	-1,32%
Coste promedio conductores/Km. totales	1,54	1,55	0,85%
Coste promedio conductores/Km. útiles	1,72	1,74	0,94%
Coste promedio conductores/ viajero	0,37	0,36	-2,51%

Fuente: Elaboración propia.

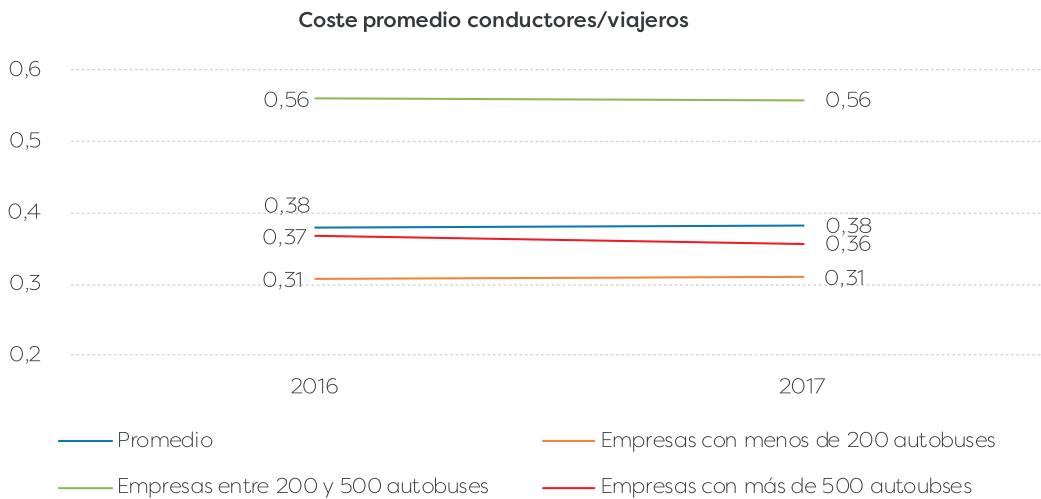
Respecto al coste de la plantilla de conductores, el promedio general se ha situado en los 33,42 millones de euros en 2017. En este sentido, de manera unitaria por cada autobús de la flota se ha incurrido en un coste de conductores promedio de 66.973,17€, cantidad que se muestra muy superior en las empresas con entre 200 y 500 autobuses, alcanzando los 98.362,43€ por cada vehículo en 2017. Otras ratios reflejan este mayor gasto proporcional en plantilla de estas empresas, como suponen los 2,15€ por kilómetro que obtienen las empresas intermedias en el mismo año, muy superior a los 1,61€ por kilómetro de promedio general.

**Figura 4.20 Coste plantilla de conductores**



Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.21 Coste promedio de conductores por viajero**



Fuente: Elaboración propia.

### 4.6.3. Explotación y totales

#### 4.6.3.1. Importes

Tabla 4.49 Distribución de los gastos

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Aprovisionamientos	10,43 Mill.	11,07 Mill.	6,19%
Personal	67,61 Mill.	69,68 Mill.	3,06%
Gastos explotación	93,70 Mill.	97,91 Mill.	4,50%
Costes explotación	93,60 Mill.	97,21 Mill.	3,86%
Amortizaciones	6,90 Mill.	7,33 Mill.	6,29%
<b>Totales</b>	<b>94,07 Mill.</b>	<b>98,17 Mill.</b>	<b>4,36%</b>

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.50 Distribución de los gastos. Empresas con menos de 200 autobuses

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Aprovisionamientos	3,54 Mill.	3,73 Mill.	5,35%
Personal	13,06 Mill.	13,45 Mill.	2,97%
Gastos explotación	20,58 Mill.	21,24 Mill.	3,24%
Costes explotación	20,58 Mill.	21,24 Mill.	3,24%
Amortizaciones	1,57 Mill.	1,67 Mill.	6,17%
<b>Totales</b>	<b>20,77 Mill.</b>	<b>21,35 Mill.</b>	<b>2,81%</b>

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.51 Distribución de los gastos. Empresas entre 200 y 500 autobuses

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Aprovisionamientos	9,54 Mill.	9,93 Mill.	4,08%
Personal	54,12 Mill.	55,71 Mill.	2,94%
Gastos explotación	78,28 Mill.	82,44 Mill.	5,32%
Costes explotación	77,94 Mill.	80,04 Mill.	2,70%
Amortizaciones	5,78 Mill.	5,59 Mill.	-3,35%
<b>Totales</b>	<b>78,72 Mill.</b>	<b>82,78 Mill.</b>	<b>5,16%</b>

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.52 Distribución de los gastos. Empresas con más de 500 autobuses**

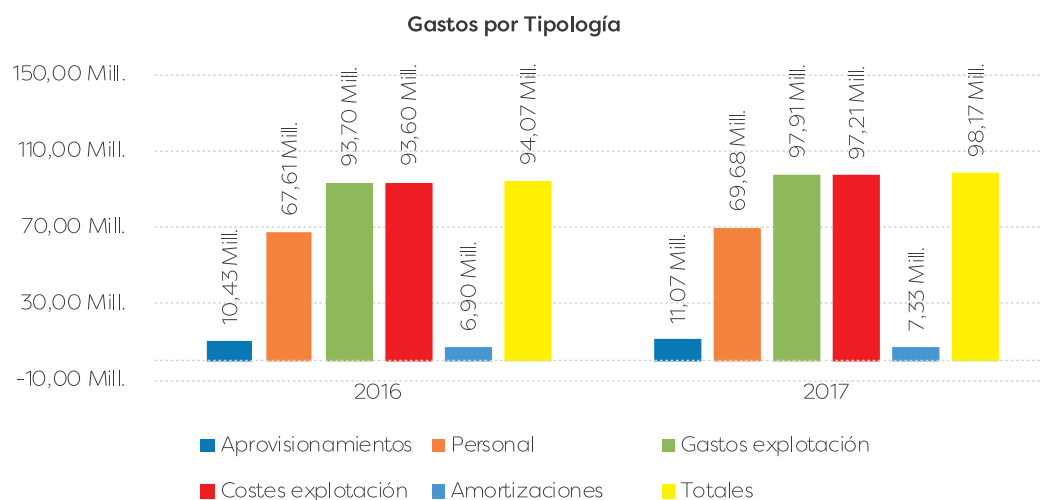
Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Aprovisionamientos	39,74 Mill.	42,72 Mill.	7,50%
Personal	312,78 Mill.	322,53 Mill.	3,12%
Gastos explotación	417,02 Mill.	435,54 Mill.	4,44%
Costes explotación	417,00 Mill.	435,44 Mill.	4,42%
Amortizaciones	30,44 Mill.	33,47 Mill.	9,97%
Totales	418,01 Mill.	436,24 Mill.	4,36%

Fuente: Elaboración propia.

El análisis de los gastos de las empresas adheridas por tipologías muestra un significativo incremento de las diferentes partidas desde el 2016 al 2017, exceptuando el gasto de amortización de las empresas con un volumen de flota intermedio (entre 200 y 500 autobuses), cuya reducción se ha debido a la menor inversión en flota realizada y el mayor envejecimiento del material móvil.

Por otro lado, se puede apreciar la alta proporción de gastos de personal sobre los gastos totales, suponiendo un total de 69,68 millones de euros de gastos sobre los 98,17 millones de euros de gastos totales en el ejercicio 2017, representando un 70% de los mismos.

**Figura 4.22 Gastos por tipología**



Fuente: Elaboración propia.

### 4.6.3.2. Promedios

#### 4.6.3.2.1. Por viajero

**Tabla 4.53 Datos distribución de gastos por viajeros**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Aprovisionamiento / viajero	0,18	0,19	3,82%
Personal / viajero	0,85	0,86	0,80%
Amortizaciones / viajero	0,11	0,11	4,89%
Explotación / viajero	1,31	1,34	1,97%
Totales / viajero	1,33	1,35	1,63%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.54 Datos distribución de gastos por viajeros. Empresas con menos de 200 autobuses**

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Aprovisionamiento / viajero	0,21	0,21	4,14%
Personal / viajero	0,80	0,81	1,17%
Amortizaciones / viajero	0,11	0,12	9,01%
Explotación / viajero	1,30	1,33	2,13%
Totales / viajero	1,32	1,34	1,63%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.55 Datos distribución de gastos por viajeros. Empresas entre 200 y 500 autobuses**

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Aprovisionamiento / viajero	0,16	0,16	2,18%
Personal / viajero	0,88	0,87	-0,19%
Amortizaciones / viajero	0,10	0,09	-4,14%
Explotación / viajero	1,29	1,31	1,63%
Totales / viajero	1,29	1,31	1,48%

Fuente: Elaboración propia.

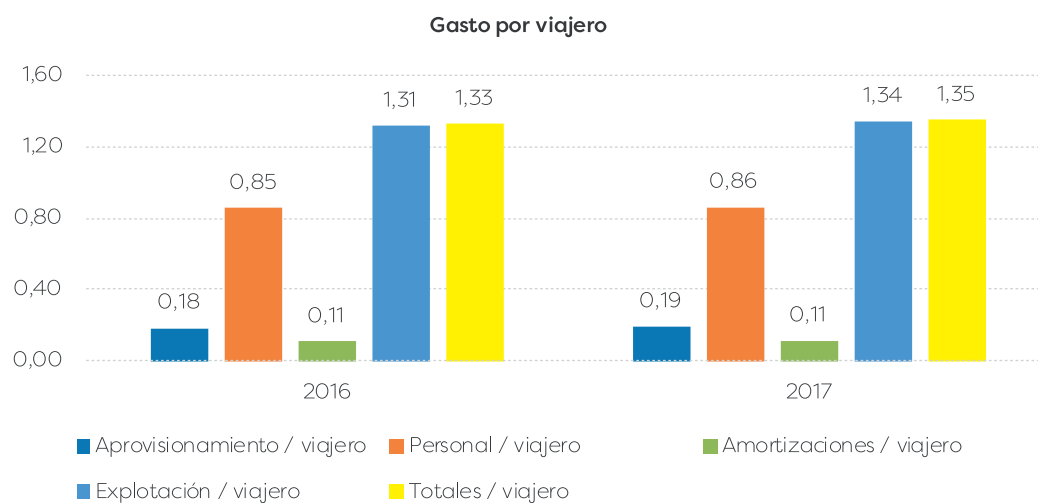
**Tabla 4.56 Datos distribución de gastos por viajeros. Empresas con más de 500 autobuses**

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Aprovisionamiento / viajero	0,13	0,14	5,42%
Personal / viajero	1,03	1,05	1,19%
Amortizaciones / viajero	0,11	0,12	2,45%
Explotación / viajero	1,41	1,44	1,89%
Totales / viajero	1,42	1,44	1,87%

Fuente: Elaboración propia.

El promedio de gastos por viajero se ha situado en los 1,35 euros en 2017, cantidad que varía según grupos de empresas, desde los 1,31€ por viajero de las empresas con entre 200 y 500 autobuses hasta los 1,44 € por viajero de las empresas con más de 500 autobuses. En cualquier caso, comparando dicha cifra con los importes de la recaudación directa y los precios de los billetes individuales y bonos, se refleja la naturaleza deficitaria del servicio, necesitándose de ingresos adicionales para el mantenimiento del negocio, como se recoge en los apartados referentes a la financiación del servicio.

**Figura 4.23 Distribución de gastos por viajeros**



Fuente: Elaboración propia.

## 4.6.3.2.2. Por Kilómetro

Tabla 4.57 Datos distribución de gastos por kilómetro.

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Aprovisionamiento / km	0,70	0,74	4,89%
Personal / km	3,41	3,50	2,56%
Amortizaciones / km	0,39	0,41	3,09%
Explotación / km	5,11	5,30	4,83%
Totales / km	5,16	5,33	3,33%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.58 Datos distribución de gastos por kilómetro. Empresas con menos de 200 autobuses

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Aprovisionamiento / km	0,77	0,80	4,48%
Personal / km	2,93	3,01	2,69%
Amortizaciones / km	0,36	0,39	8,88%
Explotación / km	4,66	4,81	3,19%
Totales / km	4,71	4,84	2,63%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.59 Datos distribución de gastos por kilómetro. Empresas entre 200 y 500 autobuses

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Aprovisionamiento / km	0,62	0,66	5,39%
Personal / km	3,50	3,61	3,31%
Amortizaciones / km	0,37	0,37	-0,88%
Explotación / km	5,11	5,38	5,38%
Totales / km	5,13	5,40	5,23%

Fuente: Elaboración propia.

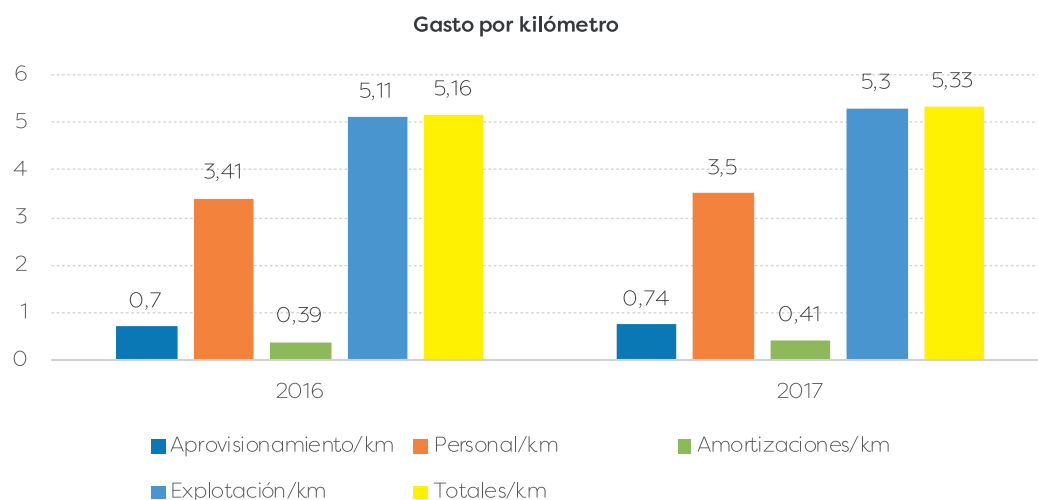
**Tabla 4.60 Datos distribución de gastos por kilómetro. Empresas con más de 500 autobuses**

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Aprovisionamiento / km	0,64	0,68	5,67%
Personal / km	4,93	4,99	1,24%
Amortizaciones / km	0,54	0,56	3,34%
Explotación / km	6,73	6,88	2,15%
Totales / km	6,74	6,89	2,12%

Fuente: Elaboración propia.

De manera análoga al epígrafe 4.6.3.2.1, el presente apartado analiza los gastos por tipología unitarios de las empresas adheridas, en esta ocasión medidos sobre la base de los kilómetros realizados. En este sentido, cada kilómetro recorrido ha supuesto un gasto promedio de 5,33€, siendo bastante superior en las empresas de mayor tamaño del sector (con más de 500 autobuses), llegando hasta los 6,89€ por kilómetro.

**Figura 4.24 Distribución de gasto por kilómetro**



Fuente: Elaboración propia.

#### 4.6.3.2.3. Por habitante

**Tabla 4.61 Datos Gastos totales por habitante**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Gasto total/ habitante	97,28	100,67	3,49%

Fuente: Elaboración propia.



**Tabla 4.62 Datos Gastos totales por habitante. Empresas con menos de 200 autobuses**

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Gasto total/ habitante	71,38	73,40	2,82%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.63 Datos Gastos totales por habitante. Empresas entre 200 y 500 autobuses**

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Gasto total/ habitante	127,99	134,12	4,79%

Fuente: Elaboración propia.

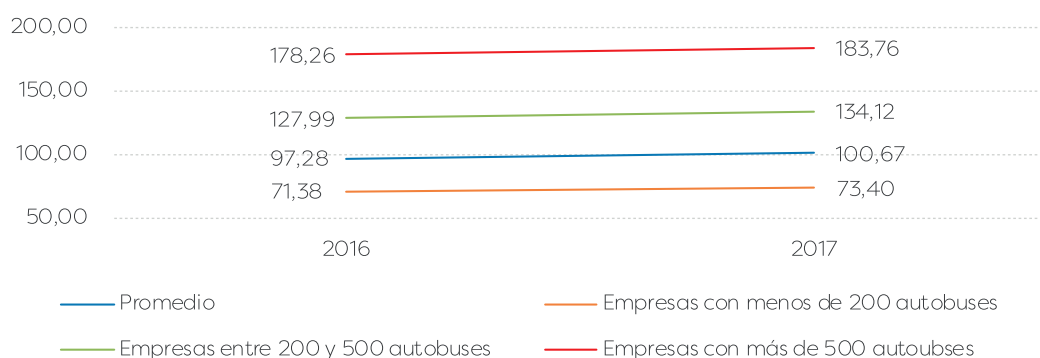
**Tabla 4.64 Datos Gastos totales por habitante. Empresas con más de 500 autobuses**

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Gasto total/ habitante	178,26	183,76	3,08%

Fuente: Elaboración propia.

Los gastos totales han supuesto como promedio 100,67€ por habitante. En este sentido, se aprecia una relación directamente proporcional entre el tamaño de las operadoras y las ciudades donde operan, con la ratio de gasto por habitante, como se puede observar mediante los datos de los diferentes segmentos de empresas, donde las que tienen menos de 200 autobuses tienen un gasto promedio de 73,40€ y las de mayor tamaño (más de 500 autobuses), llegan a los 183,76€ en 2017.

Por otro lado, desde el punto de vista de la evolución entre los años analizados, se observa un aumento significativo de la ratio gasto por habitante para todos los grupos de empresas en los años 2016 a 2017, con un promedio general de incremento del 3,49%.

**Figura 4.25 Gastos totales por habitante**

Fuente: Elaboración propia

## 4.7. Financiación

El estudio de la financiación del transporte se ha convertido en un pilar fundamental, y más en un contexto donde la aprobación de una ley de financiación que permita una mejor planificación financiera de las empresas operadoras, se ha convertido en un tema prioritario en la agenda tanto de los operadores como de los políticos.

Por ello, en este apartado se comprueba la evolución que ha tenido la financiación del transporte urbano colectivo correspondiente al período 2016-2017, mediante el análisis de los datos promedio suministrados por las empresas adheridas en este quinto informe.

Siguiendo la estructura de los anteriores informes, se estudia en primer lugar los datos relativos a la financiación de las inversiones; en segundo lugar, la evolución de las políticas tarifarias por su repercusión en los ingresos por recaudación. En tercer lugar, se analiza la financiación de la prestación del servicio y, finalmente, su comparación con los parámetros de costes. Todo ello con una segmentación de los datos en tres tramos (mencionados inicialmente), en función de la dimensión de las empresas medido en función del tamaño de su flota.

### 4.7.1. Financiación a la inversión

En este apartado se analizan las inversiones en infraestructuras, flota y resto de inversiones, vinculadas a largo plazo a la actividad de las empresas y su financiación.

#### 4.7.1.1. Inversiones

La tabla siguiente muestra la evolución de las inversiones anuales y acumuladas del período 2016-2017.

**Tabla 4.65 Inversiones anuales y acumuladas**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
<b>Total Inversiones año:</b>	8,09 Mill.	8,09 Mill.	-0,01%
<b>Inversión neta acumulada:</b>	71,25 Mill.	76,43 Mill.	7,27%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.66 Inversiones anuales y acumuladas. Empresas con menos de 200 autobuses**

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
<b>Total Inversiones año:</b>	1,49 Mill.	1,14 Mill.	-23,67%
<b>Inversión neta acumulada:</b>	14,26 Mill.	14,44 Mill.	1,21%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.67 Inversiones anuales y acumuladas. Empresas entre 200 y 500 autobuses**

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
<b>Total Inversiones año:</b>	8,45 Mill.	7,04 Mill.	-16,70%
<b>Inversión neta acumulada:</b>	79,14 Mill.	82,02 Mill.	3,64%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.68 Inversiones anuales y acumuladas. Empresas con más de 500 autobuses**

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
<b>Total Inversiones año:</b>	37,08 Mill.	41,49 Mill.	11,89%
<b>Inversión neta acumulada:</b>	311,90 Mill.	344,19 Mill.	10,35%

Fuente: Elaboración propia.

En los períodos analizados, años 2016 y 2017, la evolución de las **inversiones anuales** se ha mantenido constante con unos 8,09 millones de euros. Esta tendencia se debe a la disminución de la inversión, en los segmentos con menos de 200, y entre 200 y 500 autobuses, con un 23,67 % y 16,70% respectivamente, y el aumento de 11,89% producido en las empresas con más de 500 autobuses.

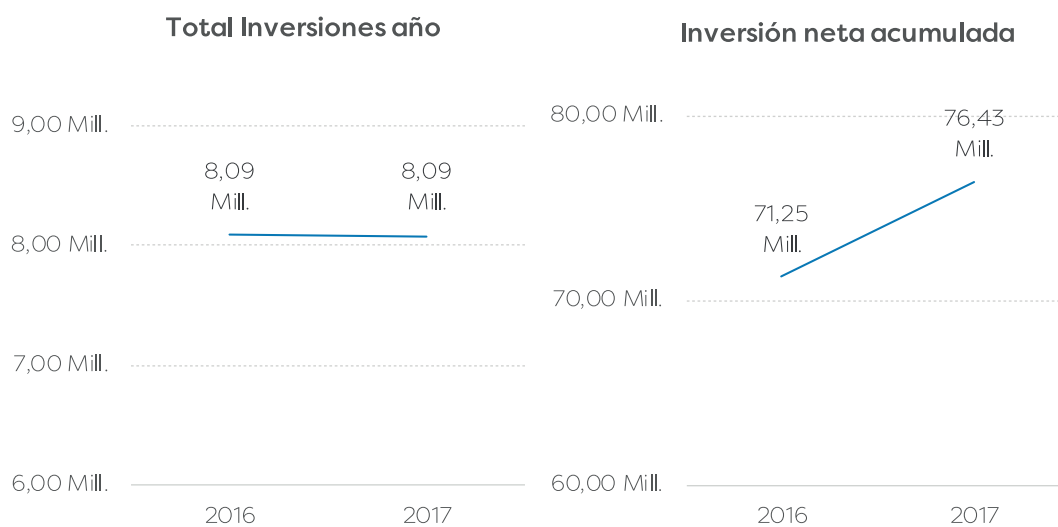
Respecto al análisis de las **inversiones netas acumuladas**, observamos que en los años estudiados existe un ascenso generalizado en todos los tramos, obteniendo un aumento promedio de un 7,27%. Dato marcado por las empresas grandes (más de 500 autobuses) con un incremento del 10,35%.

Analizando dichas partidas por tramos, en las empresas de más de 500 autobuses, el aumento de la inversión neta está marcada por el aumento de su inversión anual en flota, manteniendo la tendencia de los años anteriores, por ampliar la sostenibilidad de su flota. Junto con la inversión, realizada por alguna de las operadoras incluidas en este tramo, en otros medios de transporte que forman parte de su actividad principal.

En los tramos medios, entre 200 y 500 autobuses, y en los pequeños, menos de 200 autobuses, se puede pensar, que el aumento de la inversión neta acumulada, en 1,21% y 3,64% respectivamente, se deba a una política orientada al mantenimiento de una inversión completamente renovada, gracias al gran esfuerzo inversor de política de renovación del activo fijo que estas operadoras realizaron en el período 2015-2016.

Las siguientes figuras muestran cuáles han sido las variaciones de los datos promedio generales tanto de la inversión anual como de la acumulada.

**Figura 4.26 Evolución de las inversiones anuales y acumuladas del periodo 2016-2017**



Fuente: Elaboración propia

#### 4.7.1.2. Financiación pública de las inversiones: Subvenciones de capital

**Tabla 4.69 Subvenciones de capital anuales y acumuladas**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Subvenciones de capital del ejercicio	6,30 Mill.	10,10 Mill.	60,44%
Subvenciones de capital acumuladas	16,25 Mill.	25,70 Mill.	58,20%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.70 Subvenciones de capital anuales y acumuladas. Empresas con menos de 200 autobuses**

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Subvenciones de capital del ejercicio	0,23 Mill.	0,25 Mill.	10,26%
Subvenciones de capital acumuladas	0,70 Mill.	0,98 Mill.	39,17%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.71 Subvenciones de capital anuales y acumuladas. Empresas entre 200 y 500 autobuses**

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Subvenciones de capital del ejercicio	1,01 Mill.	2,47 Mill.	145,30%
Subvenciones de capital acumuladas	16,42 Mill.	16,90 Mill.	2,91%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.72 Subvenciones de capital anuales y acumuladas. Empresas con más de 500 autobuses**

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Subvenciones de capital del ejercicio	44,19 Mill.	64,78 Mill.	46,60%
Subvenciones de capital acumuladas	78,07 Mill.	129,84 Mill.	66,31%

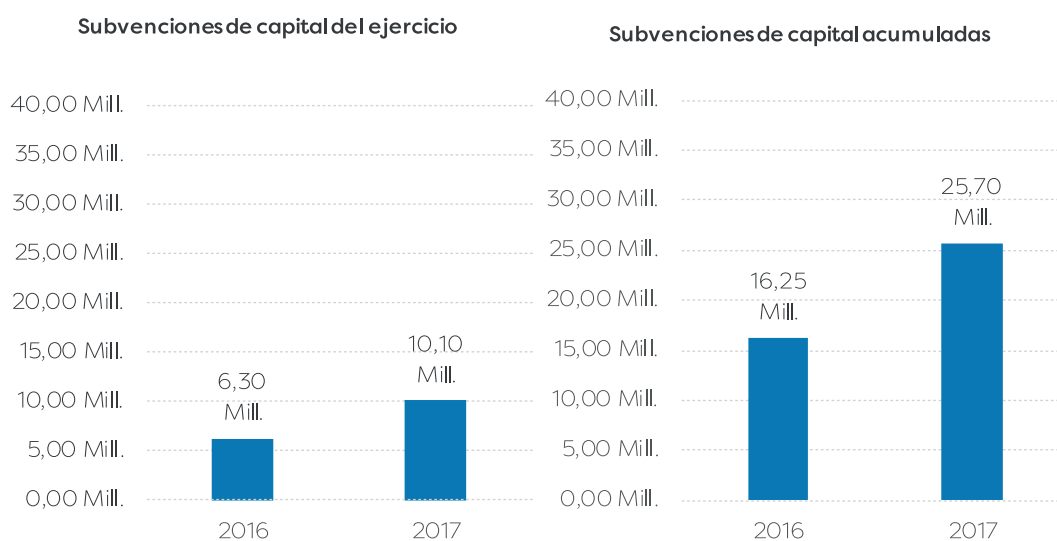
Fuente: Elaboración propia.

La [Tabla 4.69](#) muestra el promedio de subvenciones de capital, concedidas en el ejercicio y acumuladas, correspondientes a las empresas adheridas.

El bienio analizado muestra una tendencia de crecimiento de estas partidas, apreciándose un incremento promedio de las subvenciones de capital concedidas en un 60,44% y un incremento del 58,20% de las subvenciones de capital acumuladas. Esta tendencia de crecimiento viene influenciada por el aumento de las subvenciones concedidas en el tramo de empresas más grandes, derivándose por tanto un aumento en las acumuladas.

En las [figuras 4.27](#) se refleja la evolución tanto de las subvenciones de capital anuales como de las acumuladas del promedio general en el periodo 2016-2017:

**Figura 4.27 Evolución de las subvenciones promedio de capital anuales y acumuladas del periodo 2016-2017**



Fuente: Elaboración propia.

#### 4.7.1.3. Parámetros de financiación de inversiones

En este apartado, se analiza el apoyo público recibido por las empresas adheridas para la realización de inversiones. Para ello, se relacionan las subvenciones de capital, anuales y acumuladas, con las inversiones realizadas tanto a nivel anual como acumuladas.

**Tabla 4.73 Parámetros de financiación de las inversiones**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
<b>Cobertura inversiones año:</b>			
% Inversiones subvencionadas	21,36%	24,57%	15,05%
% Financiación ajena activo fijo	78,64%	75,43%	-4,09%
<b>Inversión neta acumulada:</b>			
% Inversiones subvencionadas	13,45%	16,33%	21,36%
% Financiación ajena activo fijo	86,55%	83,67%	-3,32%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.74** Parámetros de financiación de las inversiones. Empresas con menos de 200 autobuses

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
<b>Cobertura inversiones año:</b>			
% Inversiones subvencionadas	4,86%	11,99%	146,72%
% Financiación ajena activo fijo	95,14%	88,01%	-7,50%
<b>Inversión neta acumulada:</b>			
% Inversiones subvencionadas	4,14%	5,33%	28,73%
% Financiación ajena activo fijo	95,86%	94,67%	-1,24%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.75** Parámetros de financiación de las inversiones. Empresas entre 200 y 500 autobuses

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
<b>Cobertura inversiones año:</b>			
% Inversiones subvencionadas	25,00%	30,86%	23,46%
% Financiación ajena activo fijo	75,00%	69,14%	-7,82%
<b>Inversión neta acumulada:</b>			
% Inversiones subvencionadas	30,64%	33,05%	7,89%
% Financiación ajena activo fijo	69,36%	66,95%	-3,49%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.76** Parámetros de financiación de las inversiones. Empresas con más de 500 autobuses

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
<b>Cobertura inversiones año:</b>			
% Inversiones subvencionadas	88,29%	100,00%	13,26%
% Financiación ajena activo fijo	11,71%	0,00%	-100,00%
<b>Inversión neta acumulada:</b>			
% Inversiones subvencionadas	20,99%	32,35%	54,13%
% Financiación ajena activo fijo	79,01%	67,65%	-14,38%

Fuente: Elaboración propia.

La cifra promedio general (Tabla 4.73) muestra que, a pesar de que las empresas financian mayoritariamente sus inversiones con fuentes de financiación ajenas u otras fuentes de financiación propia, esta proporción ha sufrido un ligero descenso en los períodos analizados, rompiendo la tendencia de los períodos anteriores.

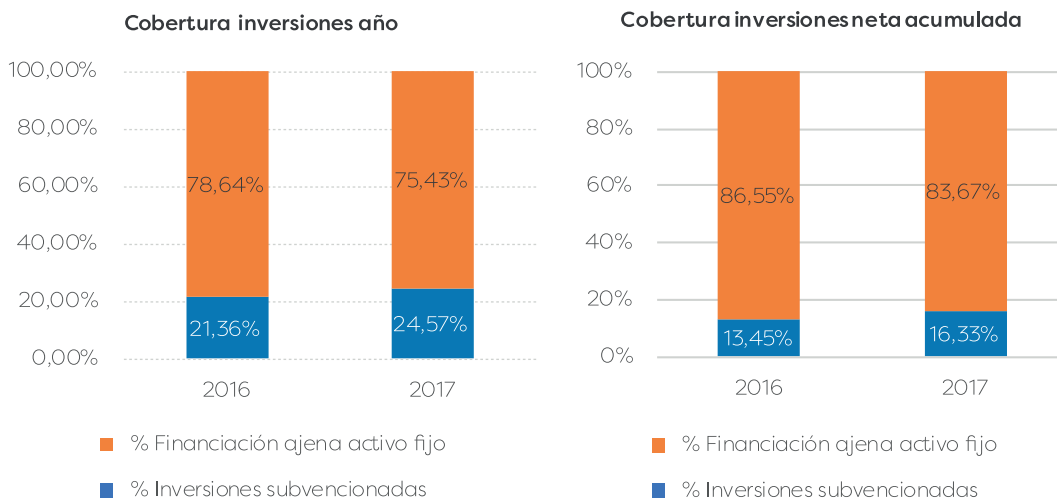
Las inversiones anuales financiadas por fondos públicos han experimentado un aumento promedio del 15,05% en los períodos analizados. A pesar del incremento en las empresas pequeñas e intermedias, son las de más de 500 autobuses las que tienen un mayor porcentaje de inversiones anuales subvencionadas.

En lo que respecta al porcentaje de inversiones acumuladas financiadas por fondos públicos, el promedio ofrecido por estas empresas (Tabla 4.73) refleja un aumento del 21,36% en los años 2016-2017. Y en el caso de la financiación ajena, una disminución del 3,32%.

Como se puede observar en las tablas 4.74 a 4.76, la financiación ajena anual cubre, aproximadamente, el 70% de la inversión en la mayor parte de las operadoras analizadas de los segmentos pequeño y mediano, con una tendencia similar cuando se trata de inversiones acumuladas.

En las figuras 4.28 podemos observar la tendencia de estas coberturas en el periodo 2016 y 2017 en el promedio general.

**Figura 4.28 Evolución de la cobertura de inversiones anuales y acumuladas del período 2016-2017**



Fuente: Elaboración propia.



## 4.7.2. Tarifas

El estudio de la financiación del servicio pasa por una revisión de las políticas tarifarias de las ciudades analizadas y su evolución en el período 2016-2017. La [Tabla 4.77](#) indica el valor promedio de las tarifas de los títulos más habituales dentro de la amplia gama ofertada por la mayoría de las empresas adheridas.

Los sistemas de tarifas son muy diferentes en cada área geográfica tanto por tipología como por denominación, por lo que a pesar de que en el presente epígrafe se muestran los datos promedio, procedería realizar un análisis individualizado de los títulos comunes en todas ellas, que sin duda aportarían una información más precisa e interesante, dado que estos valores medios pueden arrastrar la heterogeneidad propia de dicho sistema tarifario.

**Tabla 4.77 Evolución de las tarifas**

Descripción	Promedio en €		
	2016	2017	% Var.
Billete Ordinario	1,38	1,40	1,20%
Bono Bus Ordinario (10 VIAJES)	7,94	7,94	0,00%
Tarjeta/bono Mensual Ordinaria	37,65	37,65	0,00%
Tarjeta Mensual Estudiante/joven	22,53	22,63	0,44%
Tarjeta jubilados	17,24	17,43	1,09%

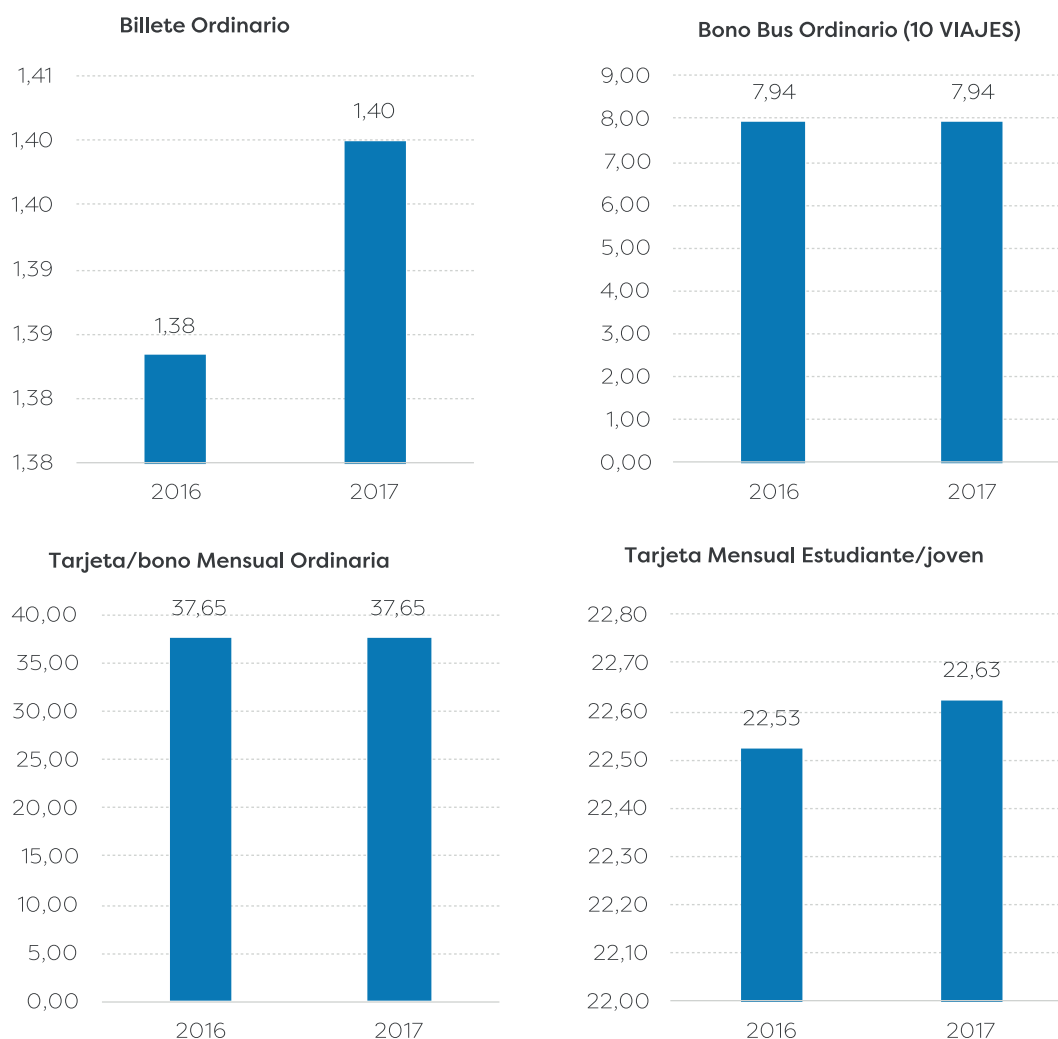
Fuente: Elaboración propia.

Cabe destacar que las tarifas se han mantenido prácticamente constantes en los dos años analizados. Sólo los municipios de Palencia y Granada han incrementado sus tarifas 5 y 20 céntimos respectivamente.

Granada también incrementa ligeramente su tarifa de tarjeta Estudiante/joven y Palencia aumenta levemente el precio de las tarjetas de jubilados. Ambas tarifas se mantienen constantes en el resto de las poblaciones analizadas.

Las [Figuras 4.29](#) permiten apreciar gráficamente la evolución de los valores medios de los billetes analizados.

**Figura 4.29 Evolución de tarifas por tipo de billete**



Fuente: Elaboración propia.

### 4.7.3. Estructura de la financiación del servicio o actividad

El estudio de la financiación del servicio viene determinado principalmente por el análisis de las magnitudes de recaudación de viajeros (relacionado con el apartado anterior), los ingresos compensatorios por subvenciones y, en menor medida, por otros ingresos de gestión. Tal y como se ha mencionado en informes anteriores, la mayor parte de la información viene reflejada en las partidas de ingresos de la cuenta de pérdidas y ganancias de los datos contables, salvo en algunos casos que ha sido necesario reclasificar la estructura de estas partidas para su homogeneización y adaptación a las circunstancias que el análisis requería.

Por ello, las subvenciones que por distintas vías obtienen las empresas para cubrir gastos y/o pérdidas del ejercicio, han sido agrupadas para su análisis bajo la denominación común de **Aportaciones públicas para la prestación del servicio.**

Como consecuencia de lo anterior, se obtiene también la magnitud **Recursos captados u obtenidos de la actividad principal**, que no se corresponde necesariamente con una partida de ingresos de la cifra de negocios y que es el resultado de agregar las partidas “Recaudación directa” y “Aportaciones públicas para prestación del servicio”, constituyendo la principal fuente de recursos que tienen estas empresas para cubrir los costes de la actividad.

Una vez explicadas las magnitudes objeto de estudio, se procede a analizar y evaluar los resultados obtenidos, así como su relación con el resto de parámetros representativos de la actividad del sector.

La [Tabla 4.78](#) muestra los datos promedio de la estructura de ingresos y aportaciones públicas obtenidas por las empresas para cubrir gastos y/o pérdidas.

**Tabla 4.78 Estructura y datos de la financiación de la explotación**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Recaudación directa	40,28 Mill.	41,38 Mill.	2,74%
Aportaciones públicas para prestación del servicio	42,22 Mill.	43,13 Mill.	2,16%
Otros ingresos de explotación	2,86 Mill.	3,11 Mill.	8,45%
Otras subvenciones de explotación	16,70 Mill.	5,15 Mill.	-69,16%
Cobertura recaudación directa / recursos obtenidos de la actividad principal	46,74%	47,21%	1,01%
Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio / recursos obtenidos de la actividad principal	53,26%	52,79%	-0,89%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.79 Estructura y datos de la financiación de la explotación. Empresas con menos de 200 autobuses**

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Recaudación directa	8,99 Mill.	9,06 Mill.	0,81%
Aportaciones públicas para prestación del servicio	9,55 Mill.	9,60 Mill.	0,47%
Otros ingresos de explotación	0,35 Mill.	0,36 Mill.	1,41%
Otras subvenciones de explotación	0,05 Mill.	0,45 Mill.	739,61%
Cobertura recaudación directa / recursos obtenidos de la actividad principal	46,23%	46,52%	0,63%
Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio / recursos obtenidos de la actividad principal	53,77%	53,48%	-0,54%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.80 Estructura y datos de la financiación de la explotación. Empresas entre 200 y 500 autobuses**

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Recaudación directa	33,82 Mill.	35,89 Mill.	6,10%
Aportaciones públicas para prestación del servicio	43,78 Mill.	44,20 Mill.	0,96%
Otros ingresos de explotación	2,46 Mill.	2,65 Mill.	7,49%
Otras subvenciones de explotación	-	-	-
Cobertura recaudación directa / recursos obtenidos de la actividad principal	45,83%	46,92%	2,36%
Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio / recursos obtenidos de la actividad principal	54,17%	53,08%	-2,00%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.81 Estructura y datos de la financiación de la explotación. Empresas con más de 500 autobuses**

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Recaudación directa	194,00 Mill.	197,83 Mill.	1,97%
Aportaciones públicas para prestación del servicio	186,10 Mill.	191,90 Mill.	3,12%
Otros ingresos de explotación	13,71 Mill.	15,02 Mill.	9,52%
Otras subvenciones de explotación	33,35 Mill.	24,41 Mill.	-26,80%
Cobertura recaudación directa / recursos obtenidos de la actividad principal	50,84%	50,56%	-0,55%
Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio / recursos obtenidos de la actividad principal	49,16%	49,44%	0,57%

Fuente: Elaboración propia.

La [Tabla 4.78](#) recoge los recursos que la empresa obtiene para financiar la explotación de su negocio, el periodo analizado rompe con la tendencia bajista de los ejercicios previos, registrando un incremento tanto en la recaudación directa al viajero como en las aportaciones públicas recibidas, el primer caso motivado fundamentalmente por el incremento en el número de viajeros transportados (1%) respecto a 2016, habiéndose mantenido las tarifas promedio prácticamente constantes en los años analizados.

Este hecho puede ser reflejo de la recuperación económica registrada en los últimos años (véase apartado “4.2. Entorno” de este capítulo), con un descenso aproximado del 12% en la tasa de paro media de los municipios analizados y por el impulso de políticas

de movilidad sostenibles puestas en marcha en la mayoría de las ciudades analizadas. Todo ello ha podido generar un incremento en los desplazamientos laborales que ha generado un aumento en el número de viajeros transportados.

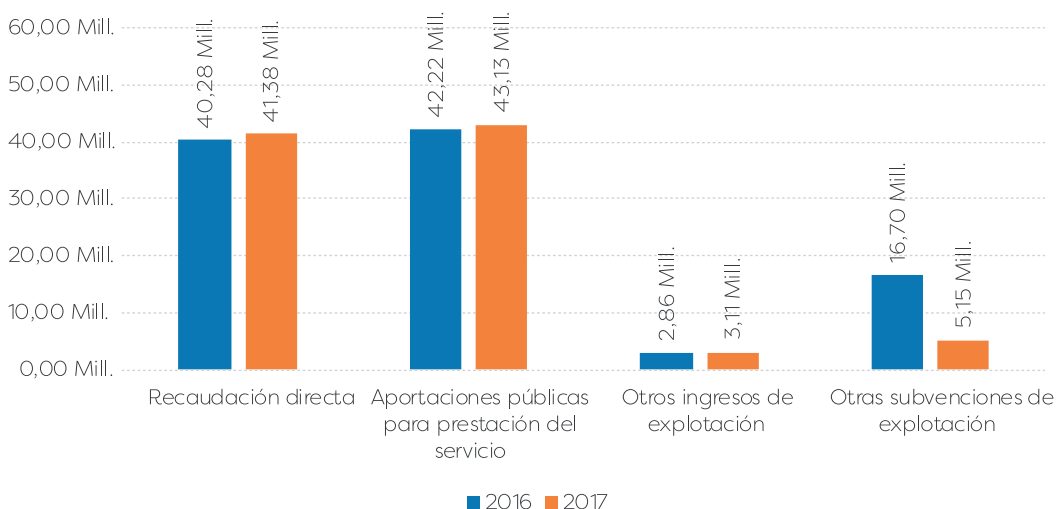
Bajo un análisis segmentado (véase Tablas 4.79 a 4.81) se puede observar que, de manera generalizada, se registra un incremento en las dos rúbricas principales de financiación, la recaudación al viajero y las aportaciones públicas al servicio, lo que denota una clara mejora en el objetivo común de financiación al servicio.

El incremento más pronunciado en los recursos obtenidos de la actividad principal se ha producido en las empresas de tamaño mediano (entre 200 y 500 autobuses), con un aumento del 6% en recaudación al viajero y un incremento del 0,96% en aportaciones públicas. A su vez, dicho segmento refleja el incremento más significativo en la recaudación directa al viajero, lo que podría denotar que estas operadoras de mediano tamaño han atendido a un mayor aumento en la demanda del servicio y podría significar que tienen posibilidad de desarrollo, expansión y crecimiento en la oferta del servicio.

En el resto de partidas de ingresos, se aprecia un gran esfuerzo de estas empresas hacia la búsqueda de fuentes de financiación adicionales para mejorar los rendimientos de la actividad. Esta apreciación se fundamenta en un aumento de la partida “otros ingresos de explotación” para todos los tramos analizados con una variación positiva superior al 7% para las empresas de mediano y gran tamaño y superior al 1% para las empresas de menos de 200 autobuses.

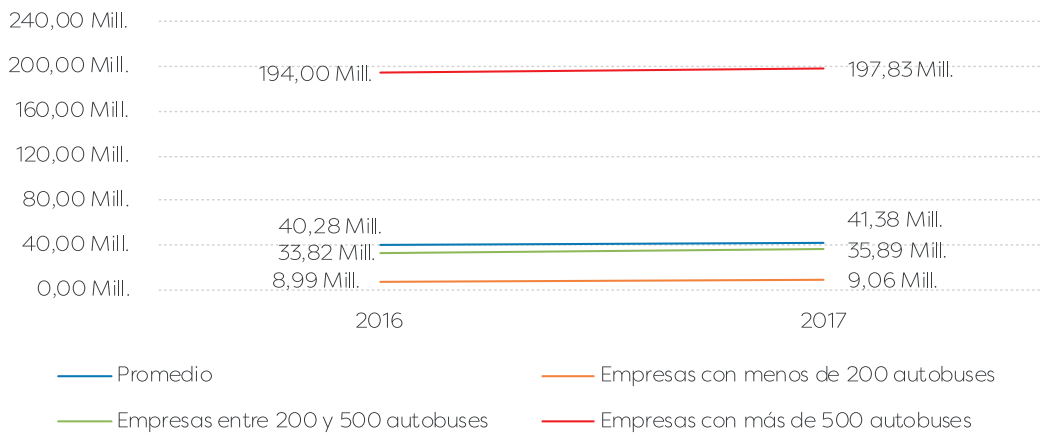
En el segmento de operadoras de más de 500 autobuses (Tabla 4.81), se registra un importe significativo en “Otras subvenciones de explotación” que recoge subvenciones destinadas a sufragar el déficit de explotación correspondiente al servicio de retirada, transporte y depósito de vehículos y gestión de ayuda a la movilidad, aunque experimenta una disminución del 27% de un ejercicio a otro.

**Figura 4.30 Estructura de la financiación de la explotación**



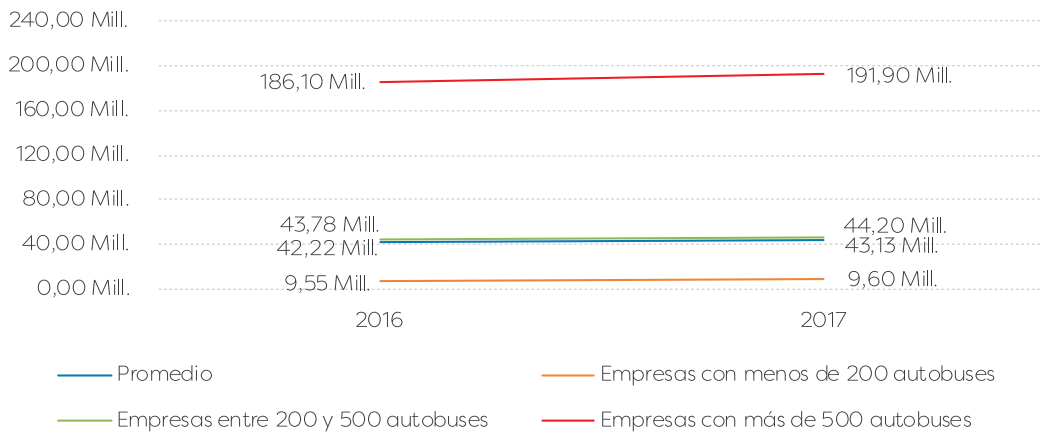
Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.31 Evolución de la recaudación directa**



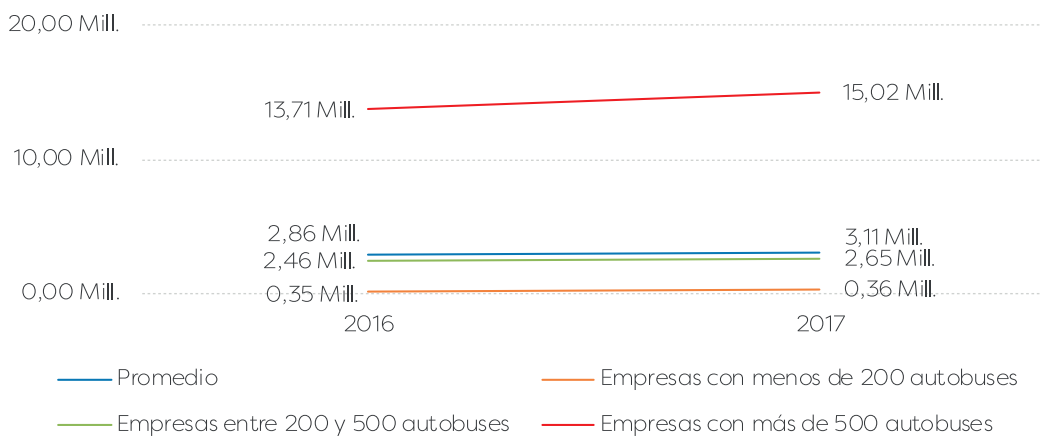
Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.32 Evolución de las aportaciones públicas**



Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.33 Evolución de otros ingresos de explotación**

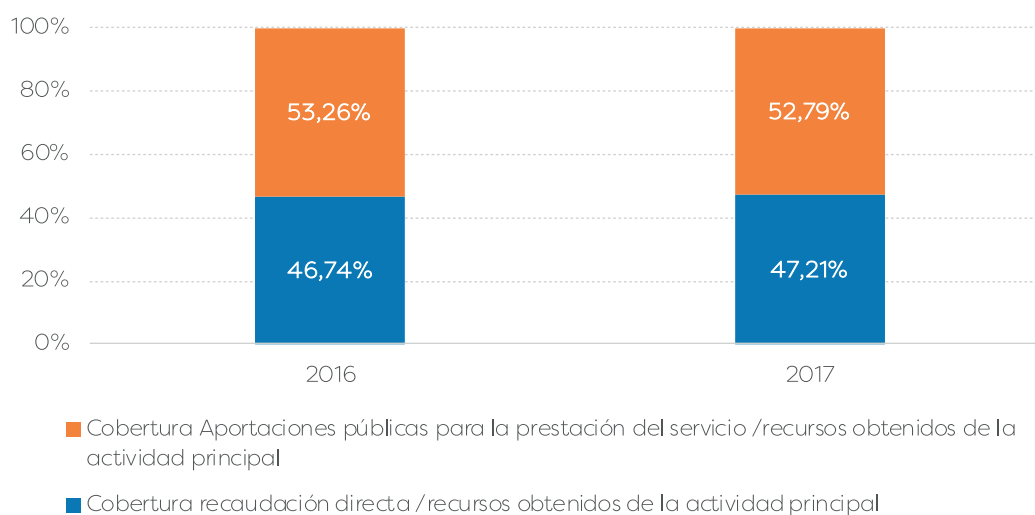


Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, las tasas de contribución de la recaudación y las subvenciones respecto al total de recursos obtenidos para la actividad principal reflejan que, a pesar del mayor aumento de las cifras de recaudación respecto al incremento de las ayudas públicas, continúan siendo ligeramente superiores éstas últimas (53% de media). Esta tendencia cambió a partir del ejercicio 2015 para las empresas que operan en las ciudades más grandes, donde la tasa de cobertura de la recaudación (50,56%) continúa siendo ligeramente superior a la de ayudas públicas (49,44%).

En tal caso, se puede observar, como las proporciones entre ambas fuentes de financiación tienden a igualarse y acercarse a proporciones de equilibrio 50%-50%, como se puede apreciar gráficamente en la [Figura 4.34](#).

**Figura 4.34 Recursos obtenidos de la actividad principal. Cobertura**



Fuente: Elaboración propia.

#### 4.7.3.1. Estructura de las aportaciones públicas para la financiación del servicio

La [Tabla 4.82](#) muestra la estructura de las aportaciones públicas para la prestación del servicio recibidas por las empresas adheridas, por una u otra vía.

**Tabla 4.82 Datos Aportaciones públicas para la financiación del servicio**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
Subvenciones explotación vía Contratos Programas	37,29%	42,41%	13,73%
Subvenciones de explotación	12,56%	19,64%	56,34%
Subvenciones en tarifas	23,41%	27,35%	16,84%
Aportación de socios para compensación de déficit	15,26%	6,60%	-56,77%
Otras subvenciones de explotación	11,48%	4,00%	-65,15%
<b>Total importes</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	

Fuente: Elaboración propia.

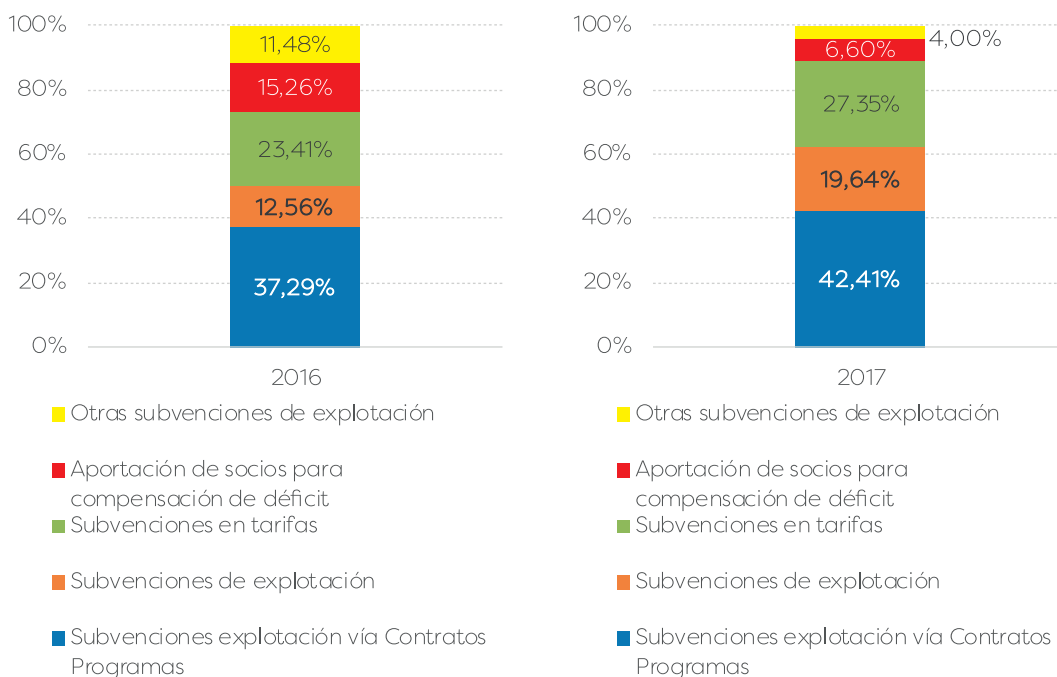
Como se ha comentado en informes anteriores, a falta de la aprobación de una Ley de Financiación del Transporte en España que haga que las vías de captación de los recursos públicos sean más homogéneas, se pueden identificar diversidad de maneras de reflejar estas aportaciones que dependen no sólo de la ordenación y/o regulación de la Comunidad Autónoma, Ayuntamiento o, en su caso, de la autoridad del transporte correspondiente, sino también de los criterios contables adoptados por la propia empresa, tal y como se ha reflejado al comienzo de este epígrafe. Esto hace muy difícil la comparabilidad de la información entre empresas.

La vía más utilizada para realizar las aportaciones públicas es la subvención de explotación, incluyendo las subvenciones vía Contratos Programa, con un 37,29% y un 42,41% en los años 2016 y 2017 respectivamente, seguida por la partida de subvenciones en tarifas con un 39,18% y 39,61% y aportaciones de los socios para compensar el déficit, con un 23,41% y 27,35% en los años 2016 y 2017 respectivamente.

Como se puede comprobar, las distintas vías utilizadas por las empresas analizadas para incorporar las aportaciones recibidas, son muy distintas y heterogéneas entre sí.

En lo que respecta a la evolución de las partidas, los datos parecen indicar que la financiación vía aportación de socios para la compensación de déficit se ha reducido significativamente en un 56,77% y se ha canalizado dicha financiación a través de las subvenciones en explotación, incrementando en un 56,34% y vía Contratos Programa en un 13,73%. Las subvenciones en tarifas, por su parte, experimentan un incremento del 16,84%, lo que también contribuye al aumento registrado en las aportaciones públicas para la prestación del servicio en el periodo analizado.

**Figura 4.35 Datos de las aportaciones públicas para la financiación del servicio**



Fuente: Elaboración propia.



#### 4.7.4. Estudio comparativo de Costes y Financiación de la actividad

Analizada anteriormente la estructura ingresos y subvenciones del servicio en el período 2016-2017, corresponde en el presente epígrafe su comparación respecto a los costes del servicio a fin de determinar la sostenibilidad económica y financiera de esta actividad.

**Tabla 4.83 Datos de Ingresos respecto a Costes del servicio**

Descripción	Promedio en € / unidad		
	2016	2017	% Var.
Cobertura recaudación sobre costes explotación	43,21%	42,62%	-1,38%
Cobertura aportaciones públicas para prestación del servicio sobre costes explotación	55,67%	54,62%	-1,88%
Déficit-superávit del servicio	1,12%	2,76%	146,98%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.84 Datos de Ingresos respecto a Costes del servicio. Empresas con menos de 200 autobuses**

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Cobertura recaudación sobre costes explotación	41,22%	39,77%	-3,53%
Cobertura aportaciones públicas para prestación del servicio sobre costes explotación	59,14%	57,82%	-2,24%
Déficit-superávit del servicio	-0,36%	2,42%	-766,34%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.85 Datos de Ingresos respecto a Costes del servicio. Empresas con entre 200 y 500 autobuses**

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Cobertura recaudación sobre costes explotación	45,37%	46,66%	2,83%
Cobertura aportaciones públicas para prestación del servicio sobre costes explotación	53,89%	53,06%	-1,54%
Déficit-superávit del servicio	0,74%	0,29%	-61,33%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.86 Datos de Ingresos respecto a Costes del servicio. Empresas con más de 500 autobuses**

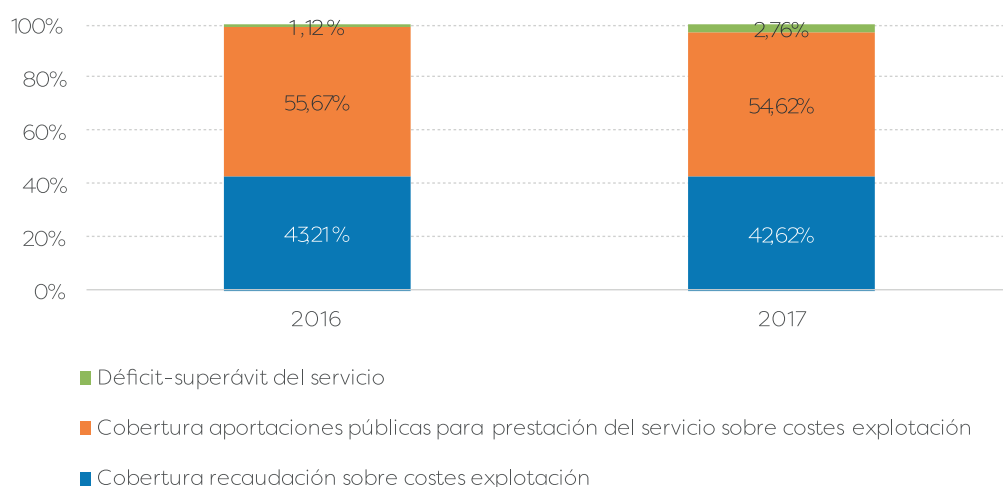
Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
Cobertura recaudación sobre costes explotación	46,85%	45,93%	-1,97%
Cobertura aportaciones públicas para prestación del servicio sobre costes explotación	45,36%	44,98%	-0,83%
Déficit-superávit del servicio	7,79%	9,09%	16,68%

Fuente: Elaboración propia.

La cobertura promedio de la recaudación sobre los costes de explotación supone un 43,21% y 42,62% para el año 2016 y 2017, respectivamente, registrando una disminución del 1,38%. Por su parte, las aportaciones públicas generan una cobertura respecto a los costes del 55,67% y el 54,62% para el año 2016 y 2017, registrando de la misma manera una disminución del 1,88%.

La caída del rating de las coberturas en el período 2017 se debe a que, según los datos promedios observados, el incremento de los ingresos de estas empresas tanto en recaudación como en aportaciones públicas, con un 2,74% y un 2,16% respectivamente, es proporcionalmente menor al incremento de los costes de explotación que han experimentado dichas empresas, alcanzando una variación negativa promedio del 3,86%. Sin embargo, en el periodo objeto de análisis, el rating de cobertura refleja una mejora significativa respecto del periodo previo, 2014-2015, con un déficit del 21,39% y 17,47%, respectivamente.

**Figura 4.36 Costes de explotación sobre el total de Ingresos de explotación**



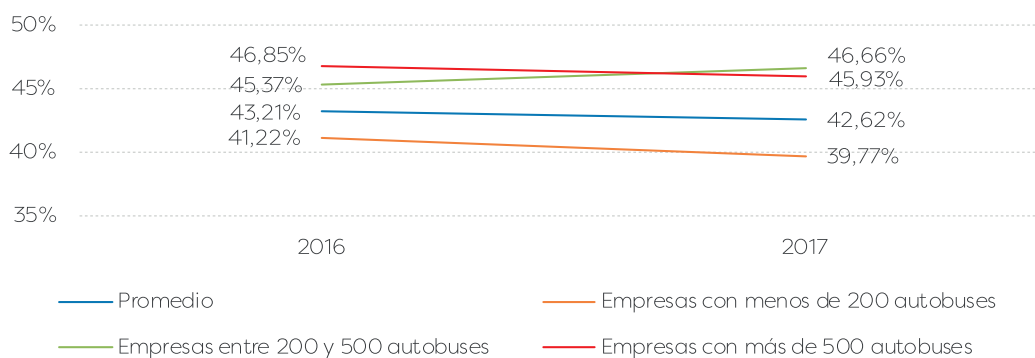
Fuente: Elaboración propia.

A pesar de la mejora en las coberturas de ingresos y, consecuentemente, la reducción del déficit, las empresas analizadas siguen manteniendo una situación deficitaria característica del sector. Estas cifras promedio vienen muy determinadas por las tendencias del tramo de empresas de más de 500 autobuses donde el déficit se sitúa en un 7,79 % en el año 2016 y un 9,09% en el 2017.

Por contraposición, las empresas de tamaño medio presentan una situación más estable, acercándose a la situación de déficit cero. Por último, las empresas de menor tamaño, partiendo en el ejercicio 2016 de una situación muy favorable, registran en el ejercicio 2017 un empeoramiento en el déficit del servicio alcanzando el 2,42%.

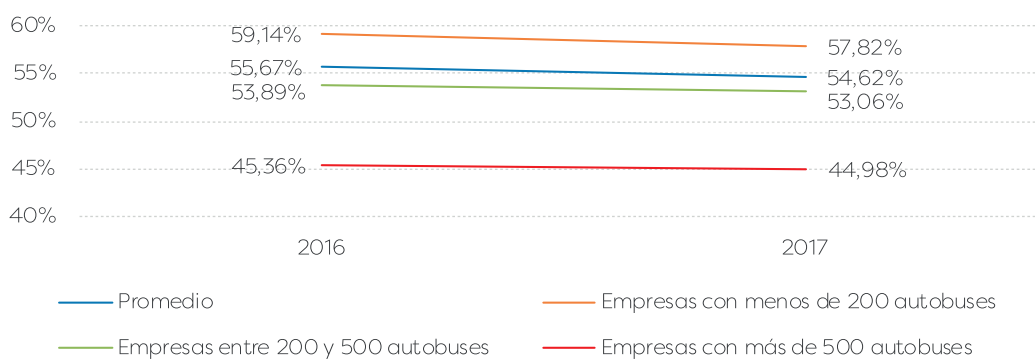
De forma general, tal y como se ha podido observar, las empresas tienden a la sostenibilidad económica-financiera del servicio, con el objetivo de contención de los costes del servicio, manteniendo una cierta estabilidad en los ingresos y buscando nuevas formas de financiación.

**Figura 4.37 Evolución de la cobertura de la recaudación por costes de explotación por segmentos**



Fuente: Elaboración propia

**Figura 4.38 Evolución de la cobertura de las subvenciones por costes de explotación por segmentos**



Fuente: Elaboración propia

#### 4.7.4.1. Indicadores de Costes y Financiación del servicio - parámetros de operaciones

A continuación, se analizan los indicadores de costes y financiación del servicio en términos relativos respecto al número de viajeros, que constituyen los parámetros adecuados para medir la demanda y, del mismo modo, estos mismos datos relacionados con kilómetros, autobuses y habitantes, miden la situación de la actividad respecto de la oferta o capacidad de la empresa.

**Tabla 4.87 Parámetros unitarios de costes y financiación servicio-operaciones**

	Descripción	Promedio		
		2016	2017	% Var.
parámetros viajero	Recaudación directa al viajero/ viajero	0,63	0,63	0,11%
	Aportaciones públicas prestación del servicio/viajeros	0,76	0,75	-0,61%
	Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero	1,39	1,40	0,40%
	Costes explotación / viajeros	1,41	1,43	1,56%
parámetros kilómetros	Recaudación directa viajero /km útil	2,27	2,26	-0,31%
	Aportaciones públicas prestación del servicio/km útiles	2,75	2,78	1,10%
	Recursos obtenidos de actividad principal/ Km útil	5,02	5,11	1,79%
	Costes explotación / Km útil	5,10	5,26	3,08%
parámetros autobuses	Recaudación directa viajero /autobús	109.552,89	110.141,08	0,54%
	Aportaciones públicas prestación del servicio/autobuses	121.805,17	123.253,97	1,19%
	Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	231.405,47	233.439,62	0,88%
	Costes explotación / autobús	236.749,70	243.566,30	2,88%
habitantes	Aportaciones públicas prestación del servicio/habitantes	49,97	50,55	1,17%
	Costes explotación / habitantes	102,38	105,62	3,16%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.88 Parámetros unitarios de costes y financiación servicio-operaciones. Empresas con menos de 200 autobuses**

	Descripción	Promedio		
		2016	2017	% Var.
parámetros viajero	Recaudación directa al viajero/ viajero	0,65	0,64	-0,94%
	Aportaciones públicas prestación del servicio/viajeros	0,82	0,81	-0,53%
	Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero	1,46	1,47	0,37%
	Costes explotación / viajeros	1,47	1,50	2,13%
parámetros kilómetros	Recaudación directa viajero /km útil	2,00	1,90	-5,08%
	Aportaciones públicas prestación del servicio/km útiles	2,66	2,68	0,56%
	Recursos obtenidos de actividad principal/ Km útil	4,67	4,70	0,78%
	Costes explotación / Km útil	4,66	4,81	3,19%
parámetros autobuses	Recaudación directa viajero /autobús	109.435,51	107.971,92	-1,34%
	Aportaciones públicas prestación del servicio/autobuses	122.052,20	123.624,70	1,29%
	Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	231.566,73	231.670,90	0,04%
	Costes explotación / autobús	234.485,88	242.255,31	3,31%
habitantes	Aportaciones públicas prestación del servicio/habitantes	37,32	37,63	0,85%
	Costes explotación / habitantes	77,64	80,23	3,34%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.89 Parámetros unitarios de costes y financiación servicio-operaciones. Empresas con entre 200 y 500 autobuses**

	Descripción	Promedio		
		2016	2017	% Var.
parámetros viajero	Recaudación directa al viajero/ viajero	0,58	0,60	2,87%
	Aportaciones públicas prestación del servicio/viajeros	0,68	0,67	-1,53%
	Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero	1,27	1,27	0,50%
	Costes explotación / viajeros	1,28	1,28	0,08%
parámetros kilómetros	Recaudación directa viajero /km útil	2,28	2,43	6,64%
	Aportaciones públicas prestación del servicio/km útiles	2,74	2,79	1,87%
	Recursos obtenidos de actividad principal/ Km útil	5,02	5,22	4,04%
	Costes explotación / Km útil	5,06	5,24	3,54%
parámetros autobuses	Recaudación directa viajero /autobús	98.611,06	105.095,20	6,58%
	Aportaciones públicas prestación del servicio/autobuses	118.243,52	120.383,19	1,81%
	Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	216.854,58	225.478,38	3,98%
	Costes explotación / autobús	218.865,50	226.478,27	3,48%
habitantes	Aportaciones públicas prestación del servicio/habitantes	69,25	69,98	1,06%
	Costes explotación / habitantes	126,44	130,16	2,94%

Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 4.90 Parámetros unitarios de costes y financiación servicio-operaciones. Empresas con más de 500 autobuses**

	Descripción	Promedio		
		2016	2017	% Var.
parámetros viajero	Recaudación directa al viajero/ viajero	0,66	0,66	-0,12%
	Aportaciones públicas prestación del servicio/viajeros	0,65	0,65	0,90%
	Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero	1,31	1,32	0,38%
	Costes explotación / viajeros	1,41	1,44	1,88%
parámetros kilómetros	Recaudación directa viajero /km útil	3,16	3,17	0,24%
	Aportaciones públicas prestación del servicio/km útiles	3,07	3,12	1,38%
	Recursos obtenidos de actividad principal/ Km útil	6,24	6,29	0,80%
	Costes explotación / Km útil	6,73	6,88	2,13%
parámetros autobuses	Recaudación directa viajero /autobús	131.964,73	129.994,09	-1,49%
	Aportaciones públicas prestación del servicio/autobuses	127.816,86	127.327,23	-0,38%
	Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	259.781,59	257.321,32	-0,95%
	Costes explotación / autobús	281.573,34	282.986,36	0,50%
habitantes	Aportaciones públicas prestación del servicio/habitantes	80,98	82,74	2,17%
	Costes explotación / habitantes	177,94	183,47	3,11%

Fuente: Elaboración propia.

Desde el punto de vista de la demanda, el número de viajeros ha aumentado de media un 1% en el período objeto de estudio. Este incremento es más acentuado en el segmento de las operadoras de tamaño mediano (entre 200 y 500 autobuses), habiendo experimentado un incremento del 2,29% de un ejercicio a otro, por el contrario, las empresas de menor tamaño registran una pequeña disminución en el número de viajeros transportados, un 0,37% menos que en 2016 (véase apartado 4.3.2. de este informe).

El coste por viajero se ha mantenido relativamente uniforme en el periodo analizado, alcanzando 1,41 euros unitarios en 2016 y 1,43 euros en 2017. Con la recaudación y las subvenciones de las administraciones recibidas por viajero, el déficit queda en aproximadamente 3 céntimos, a excepción del segmento de empresas con más de 500 autobuses, en las cuales el déficit se aproxima a 0,10 euros unitarios en ambos ejercicios.

Respecto a la oferta del servicio, las cifras promedio de la [Tabla 4.87](#) muestran un déficit de 8 y 15 céntimos, en los años 2016 y 2017, respectivamente. Nuevamente son las empresas de mayor dimensión aquellas que registran una peor situación, alcanzando un déficit de 49 céntimos en 2016 y de 59 céntimos en 2017.

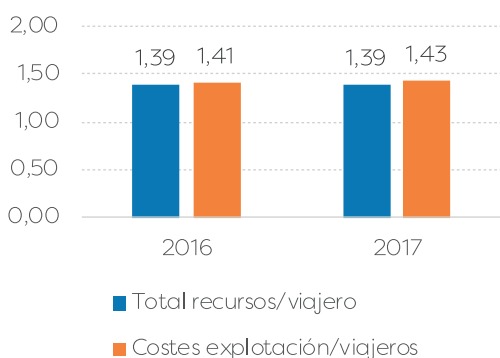
El análisis comparativo de costes y financiación del servicio por autobús, permite analizar la productividad y aprovechamiento de los recursos e infraestructuras de las empresas. En este caso, se observa claramente una disfunción entre los costes (que están muy afectados por el uso de la flota) y los ingresos por recaudación y subvenciones (que tienen una mayor relación con el número de viajes). El número de autobuses ha experimentado

un aumento en su promedio global del 1,96%. Esta situación ha dado como resultado un incremento del indicador de costes (2,88%) y manteniéndose los ingresos respecto a esta magnitud prácticamente constantes. No obstante, estos datos contienen una alta variación debida a la diferencia en tamaño de las diferentes empresas.

Los dos últimos indicadores de las [tablas 4.87 a 4.90](#) marcan el déficit del servicio respecto de los habitantes de la población en cifras promedio y por tramos. De la diferencia de ambas magnitudes se obtiene la aportación que por término medio deberían realizar los ciudadanos/usuarios como contribución a este servicio público.

En concreto, esta diferencia ascendió a 52,41 euros/habitante en 2016 y 55,07 euros/habitante en 2017. En el análisis segmentado de estos indicadores se puede observar una tendencia a incrementar el déficit por habitante a medida que aumenta el tamaño de la empresa y por lo tanto del municipio en el que opera, siendo el déficit mayor en el tramo de empresas más grandes por importe de 96,96 euros/habitante en 2016 y de 100,73 euros/habitante en 2017.

**Figura 4.39 Recursos obtenidos y costes de explotación por viajeros**



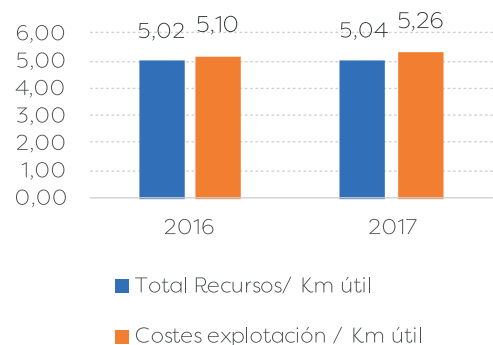
Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.40 Margen viajero por segmentos**



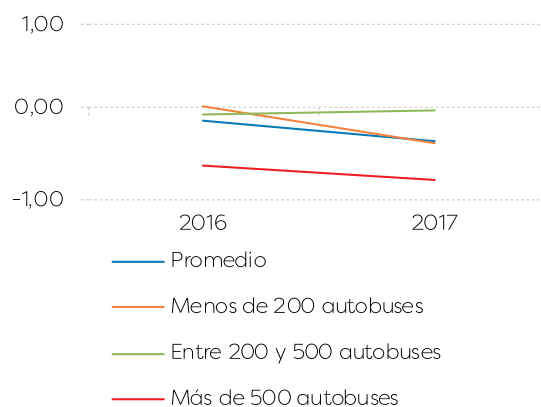
Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.41 Recursos obtenidos y costes de explotación por km-útil**



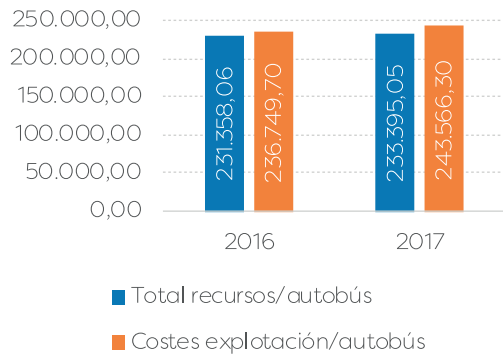
Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.42 Margen kilómetro útil por segmentos**



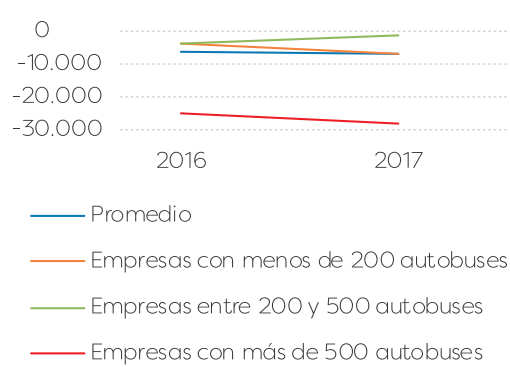
Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.43 Recursos obtenidos y costes de explotación por autobús**



Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.44 Margen autobús por segmentos**



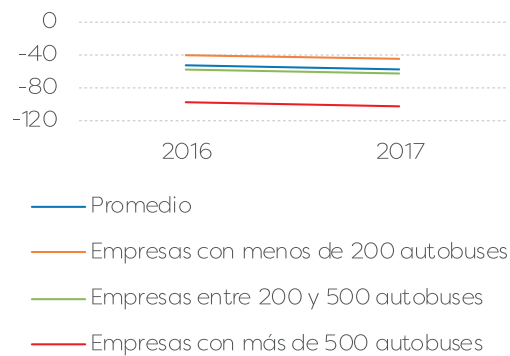
Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.45 Recursos obtenidos y costes de explotación por habitante**



Fuente: Elaboración propia.

**Figura 4.46 Margen habitante por segmentos**



Fuente: Elaboración propia.

## 4.8. Accesibilidad

Para finalizar este capítulo del informe, el presente apartado analiza el nivel de accesibilidad y adaptación de las flotas de autobuses a las posibles necesidades especiales de sus usuarios.

**Tabla 4.91 Datos Accesibilidad. Promedio y distribución por tramos de autobús**

Descripción	Promedio		
	2016	2017	% Var.
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	86,67%	86,67%	0,00%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	86,67%	86,67%	0,00%

Fuente: Elaboración propia.



Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2016	2017	% Var.
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	88,89%	88,89%	0,00%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	77,78%	77,78%	0,00%

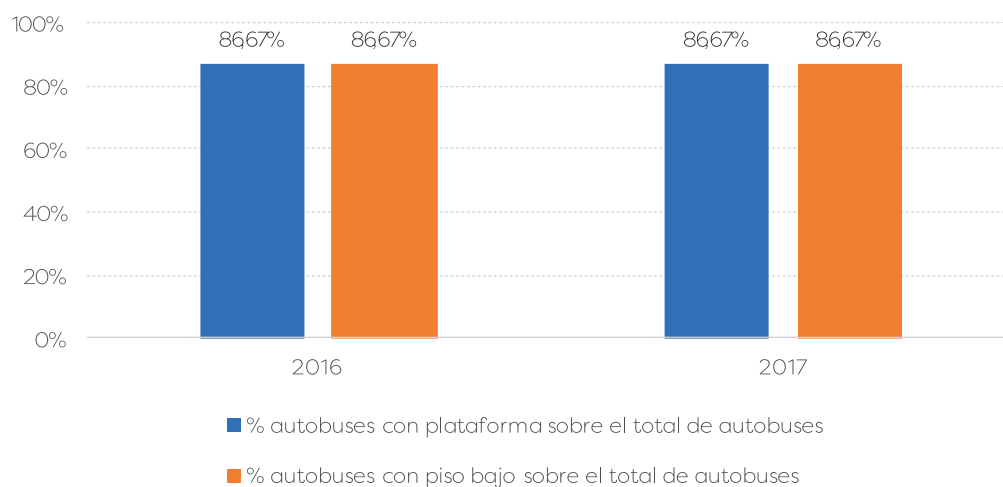
Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	75,00%	75,00%	0,00%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	100%	100%	0,00%

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2016	2017	% Var.
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	100%	100%	0,00%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	100%	100%	0,00%

Fuente: Elaboración propia.

En la [Tabla 4.91](#) se refleja la preocupación por disponer de una flota adaptable en el sector del transporte urbano colectivo con valores prácticamente constantes en todos los parámetros en el período analizado. Se pone de manifiesto que los porcentajes medios se sitúan por encima del 85%, destacando que la totalidad de la flota ya está adaptada en las dos empresas que operan con más de 500 autobuses.

**Figura 4.47 Evolución de la accesibilidad de la flota de autobuses**



Fuente: Elaboración propia.

# 5

---

## Encuesta a los gestores de las empresas adheridas

## 5.1. Introducción

El objetivo de este apartado es poner de relieve la evolución de las prioridades y 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 Capítulo. Así mismo, permite orientar sus futuras líneas de desarrollo, al tiempo que se perfilan otras líneas de investigación basadas en las cuestiones que se configuran como prioritarias. La encuesta se estructuró en 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 10, adjudicando el valor 10 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.

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.

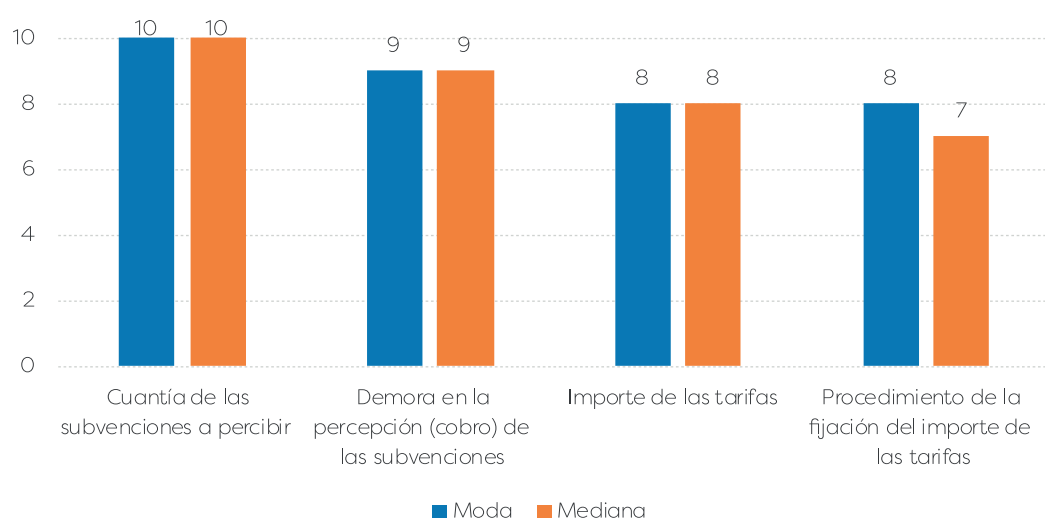
## 5.2. Financiación

Tabla 5.1 Valoración de la importancia de las variables vinculadas a la financiación

	Moda	Mediana
Cuantía de las subvenciones a percibir	10	10
Demora en la percepción (cobro) de las subvenciones	9	9
Importe de las tarifas	8	8
Procedimiento de la fijación del importe de las tarifas	8	7

Fuente: Elaboración propia

Figura 5.1 Valoración de la importancia de las variables vinculadas a la financiación



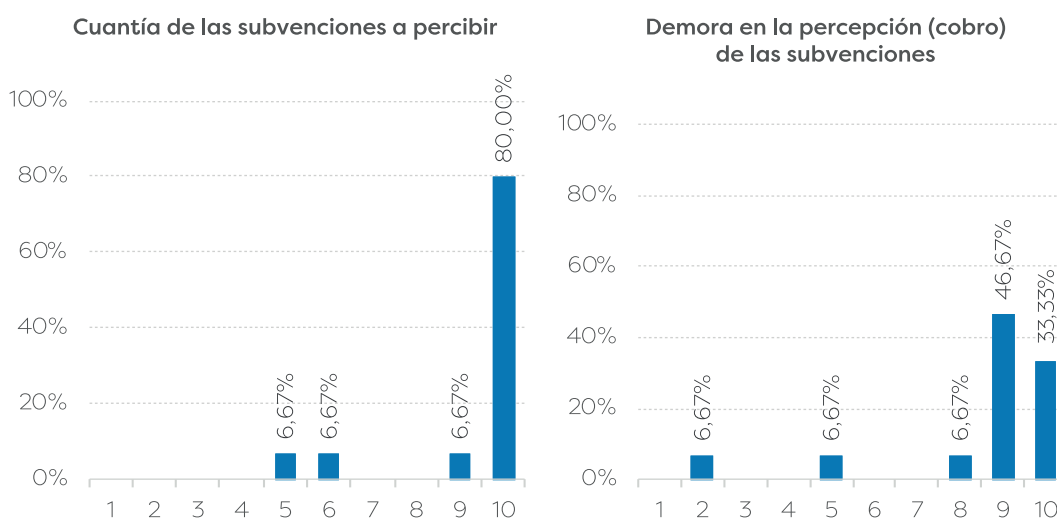
Fuente: Elaboración propia.

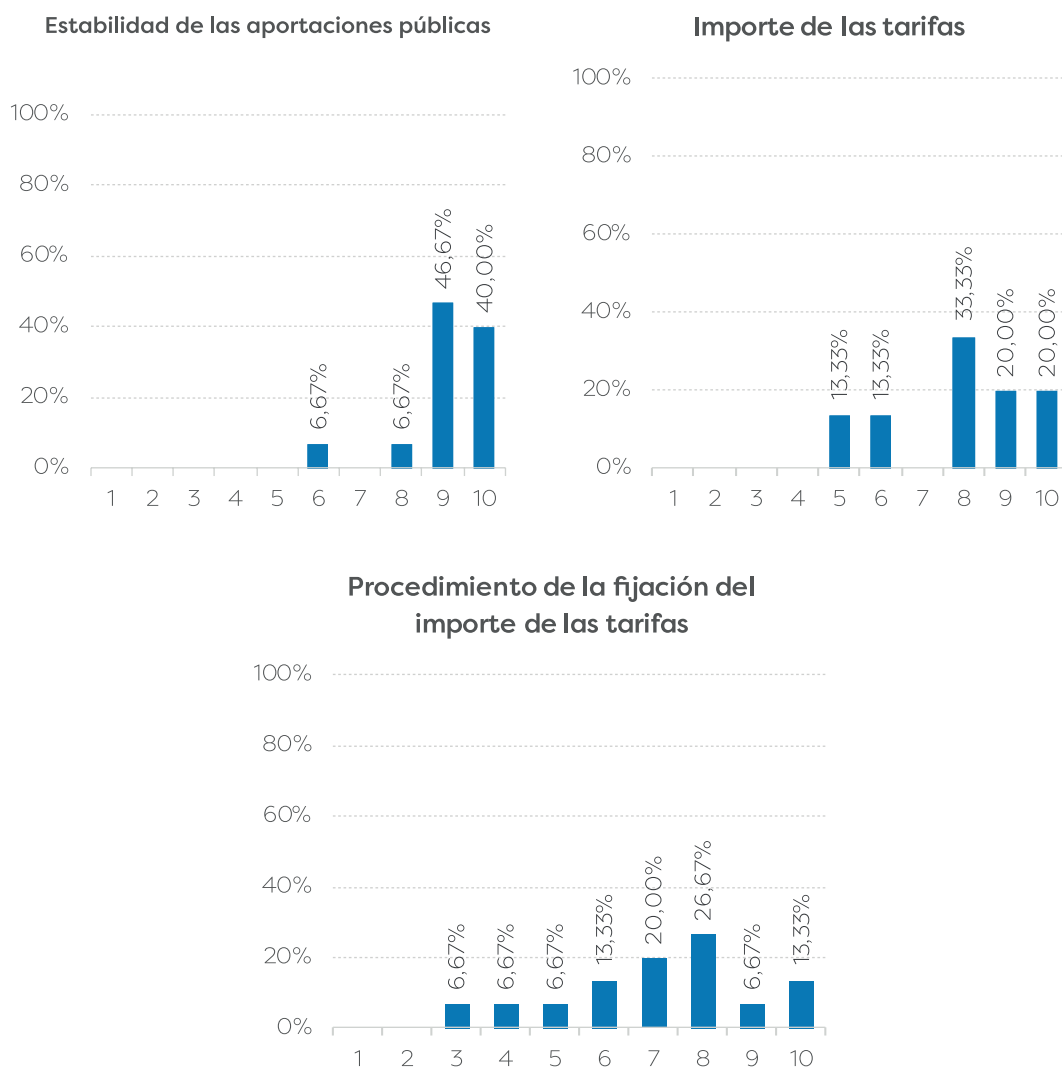
**Tabla 5.2** Detalle de las respuestas sobre variables vinculadas a la financiación

Respuesta	Cuantía de las subvenciones a percibir	Demora en la percepción (cobro) de las subvenciones	Estabilidad de las aportaciones públicas	Importe de las tarifas	Procedimiento de la fijación del importe de las tarifas
1	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%
2	0	1	0	0	0
%	0%	6,67%	0%	0%	0%
3	0	0	0	0	1
%	0%	0%	0%	0%	6,67%
4	0	0	0	0	1
%	0%	0%	0%	0%	6,67%
5	1	1	0	2	1
%	6,67%	6,67%	0%	13,33%	6,67%
6	1	0	1	2	2
%	6,67%	0%	6,67%	13,33%	13,33%
7	0	0	0	0	3
%	0%	0%	0%	0%	20,00%
8	0	1	1	5	4
%	0%	6,67%	6,67%	33,33%	26,67%
9	1	7	7	3	1
%	6,67%	46,67%	46,67%	20,00%	6,67%
10	12	5	6	3	2
%	80,00%	33,33%	40,00%	20,00%	13,33%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 5.2** Detalle de las respuestas sobre variables vinculadas a la financiación





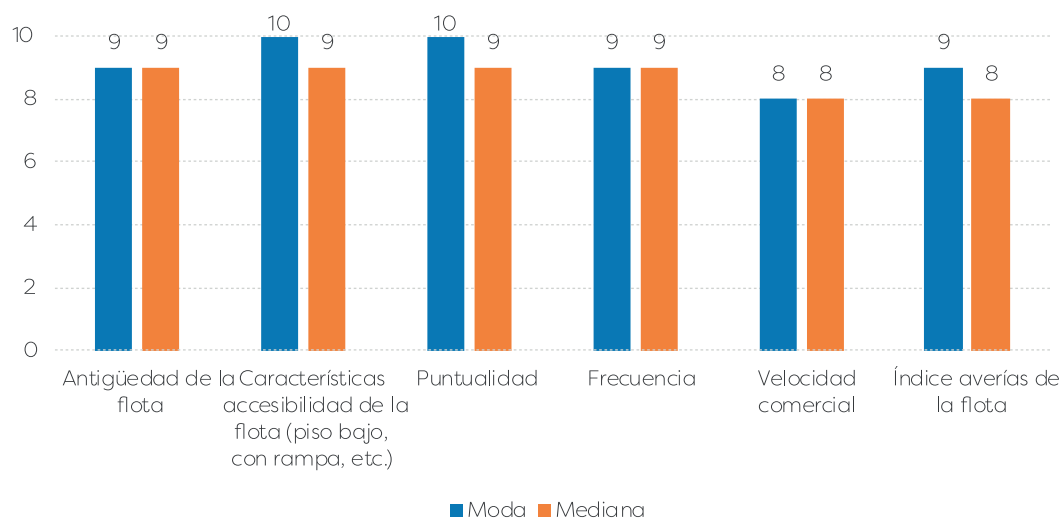
Fuente: Elaboración propia.

### 5.3. Calidad

Tabla 5.3 Valoración de la importancia de las variables vinculadas a la calidad del servicio

	Moda	Mediana
Antigüedad de la flota	9	9
Características accesibilidad de la flota (piso bajo, con rampa, etc.)	10	9
Puntualidad	10	9
Frecuencia	9	9
Velocidad comercial	8	8
Índice averías de la flota	9	8

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 5.3 Valoración de la importancia de las variables vinculadas a la calidad del servicio**

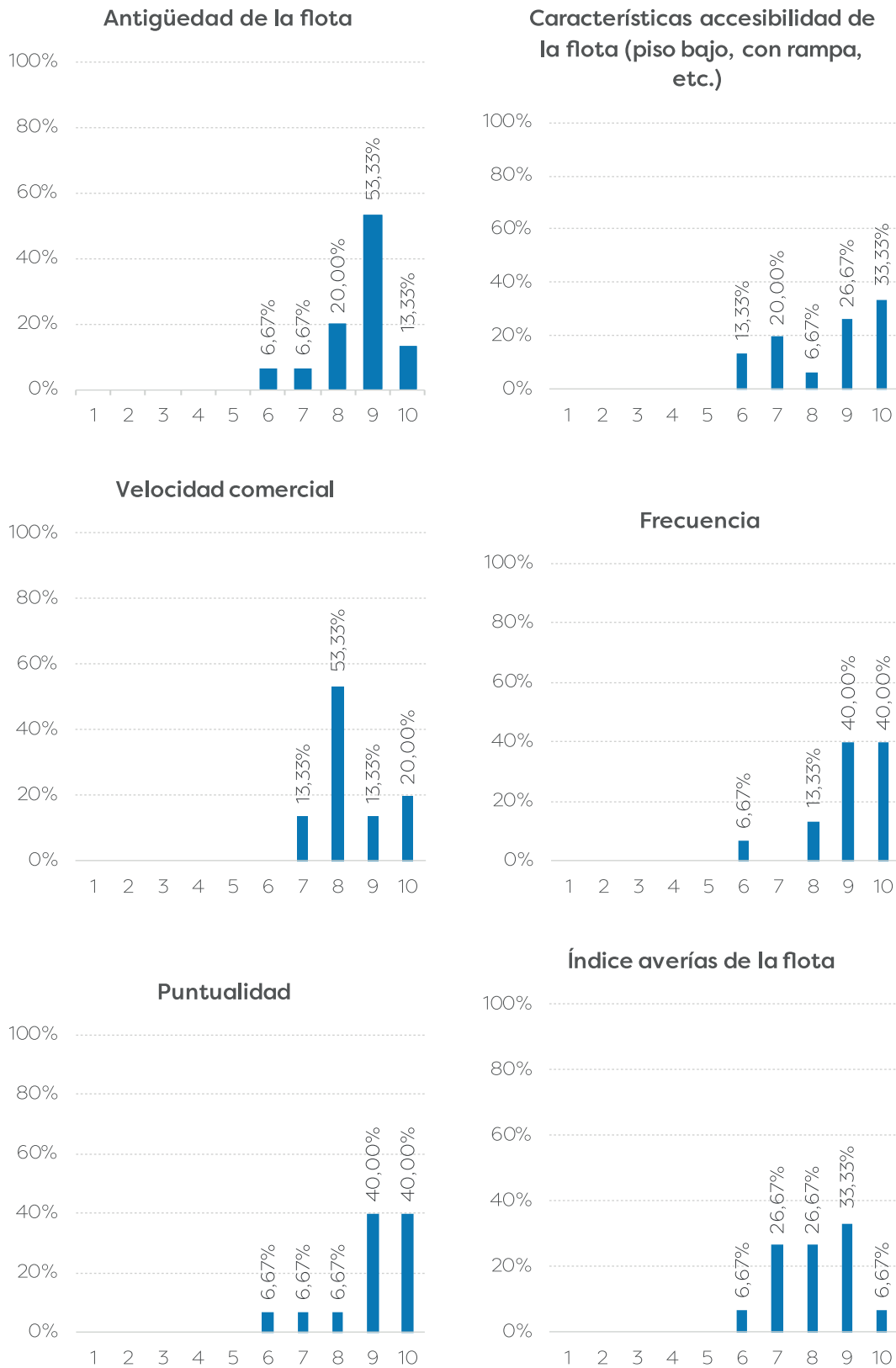
Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 5.4 Detalle de las respuestas sobre variables vinculadas a la calidad del servicio**

Respuesta	Antigüedad de la flota	Características de accesibilidad de la flota (piso bajo, con rampa, etc.)	Puntualidad	Frecuencia	Velocidad comercial	Índice averías de la flota
1	0	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2	0	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
3	0	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4	0	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5	0	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6	1	2	1	1	0	1
%	6,67%	13,33%	6,67%	6,67%	0,00%	6,67%
7	1	3	1	0	2	4
%	6,67%	20,00%	6,67%	0%	13,33%	26,67%
8	3	1	1	2	8	4
%	20,00%	6,67%	6,67%	13,33%	53,33%	26,67%
9	8	4	6	6	2	5
%	53,33%	26,67%	40,00%	40,00%	13,33%	33,33%
10	2	5	6	6	3	1
%	13,33%	33,33%	40,00%	40,00%	20,00%	6,67%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 5.4** Detalle de las respuestas sobre variables vinculadas a la calidad del servicio



Fuente: Elaboración propia.



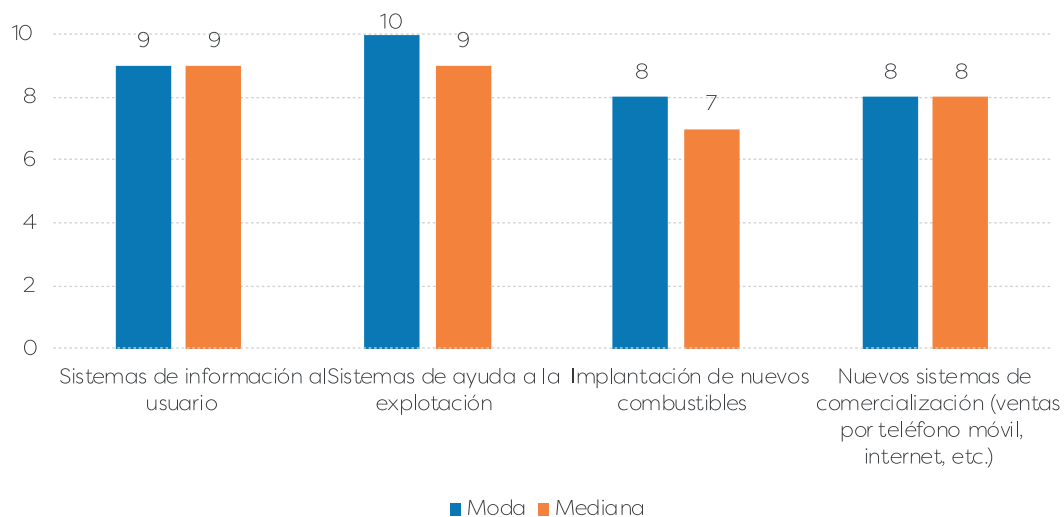
## 5.4. Innovación

Tabla 5.5 Valoración de la importancia de las variables vinculadas a la innovación

	Moda	Mediana
Sistemas de información al usuario	9	9
Sistemas de ayuda a la explotación	10	9
Implantación de nuevos combustibles	8	7
Nuevos sistemas de comercialización (ventas por teléfono móvil, internet, etc.)	8	8

Fuente: Elaboración propia.

Figura 5.5 Valoración de la importancia de las variables vinculadas a la innovación



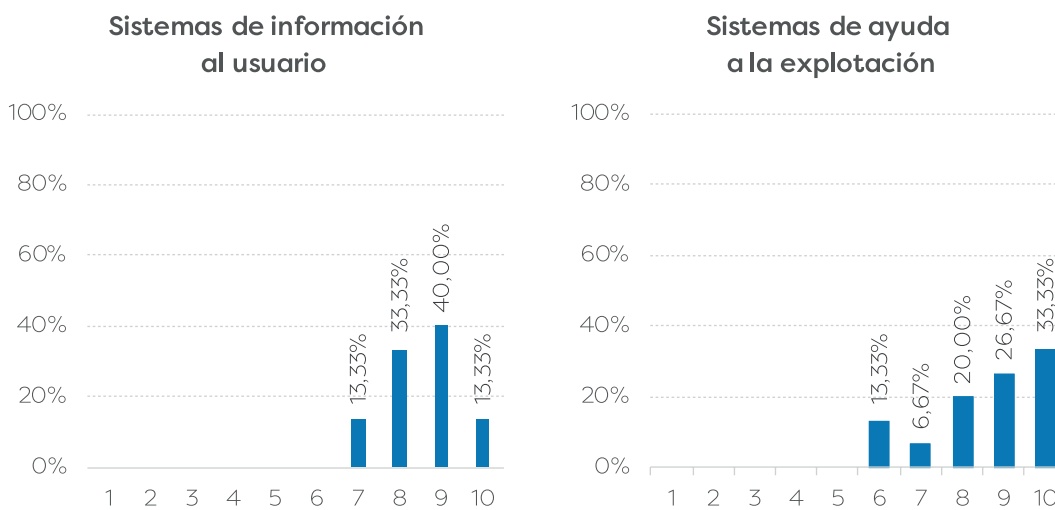
Fuente: Elaboración propia.

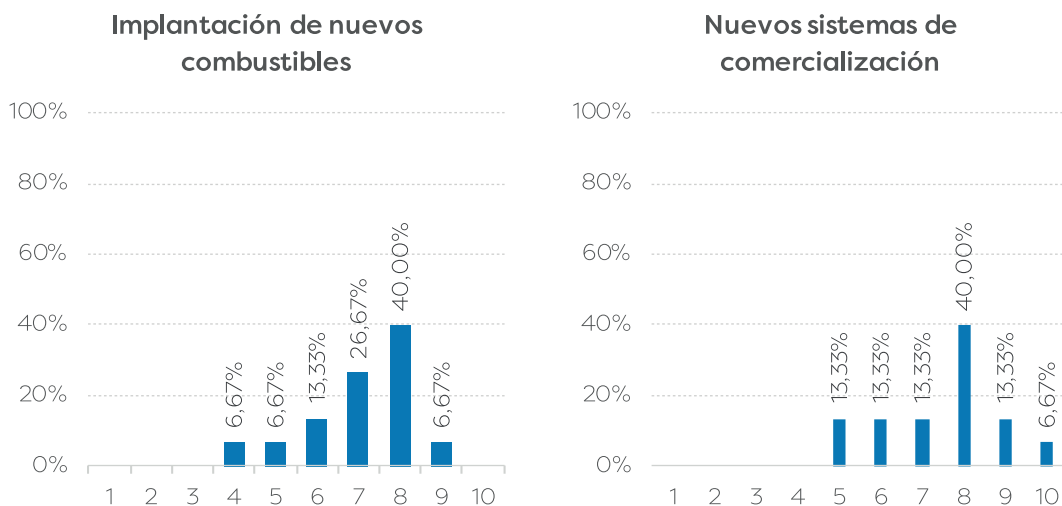
Tabla 5.6 Detalle de las respuestas sobre variables vinculadas a la innovación

Respuesta	Sistemas de información al usuario	Sistemas de ayuda a la explotación	Implantación de nuevos combustibles	Nuevos sistemas de comercialización (ventas por teléfono móvil, internet, etc.)
1	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%
2	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%
3	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%
4	0	0	1	0
%	0%	0%	6,60%	0%
5	0	0	1	2
%	0%	0%	6,67%	13,33%
6	0	2	2	2
%	0%	13,33%	13,33%	13,33%
7	2	1	4	2
%	13,33%	6,67%	26,67%	13,33%
8	5	3	6	6
%	33,33%	20,00%	40,00%	40,00%
9	6	4	1	2
%	40,00%	26,67%	6,67%	13,33%
10	2	5	0	1
%	13,33%	33,33%	0,00%	6,67%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

Fuente: Elaboración propia

Figura 5.6 Detalle de las respuestas sobre variables vinculadas a la innovación





Fuente: Elaboración propia.

## 5.5. Oferta del servicio

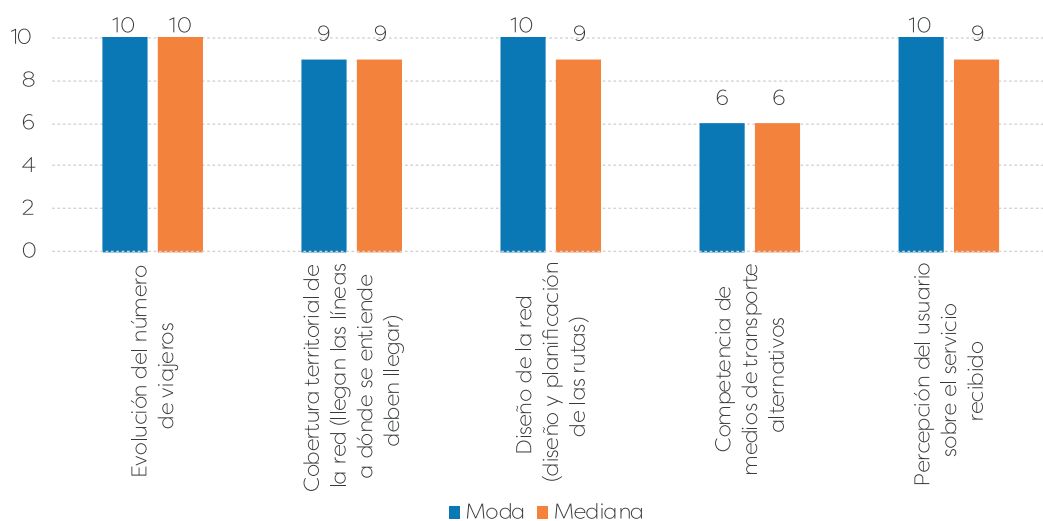
Tabla 5.7 Valoración de la importancia de las variables vinculadas a la oferta del servicio

	Moda	Mediana
Evolución del número de viajeros	10	10
Cobertura territorial de la red (llegan las líneas a dónde se entiende deben llegar)	9	9
Diseño de la red (diseño y planificación de las rutas)	10	9
Competencia de medios de transporte alternativos	6	6
Percepción del usuario sobre el servicio recibido	10	9

Fuente: Elaboración propia.

En el ámbito de la oferta del servicio, al igual que en encuestas anteriores se observa gran interés por parte de los gestores y, al igual que en la encuesta para el bienio 2014-2015, 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. Existe claramente un interés menor por la competencia de medios de transporte alternativo, con una valoración promedio de 6 sobre 10.

**Figura 5.7 Valoración de la importancia de las variables vinculadas a la oferta del servicio**



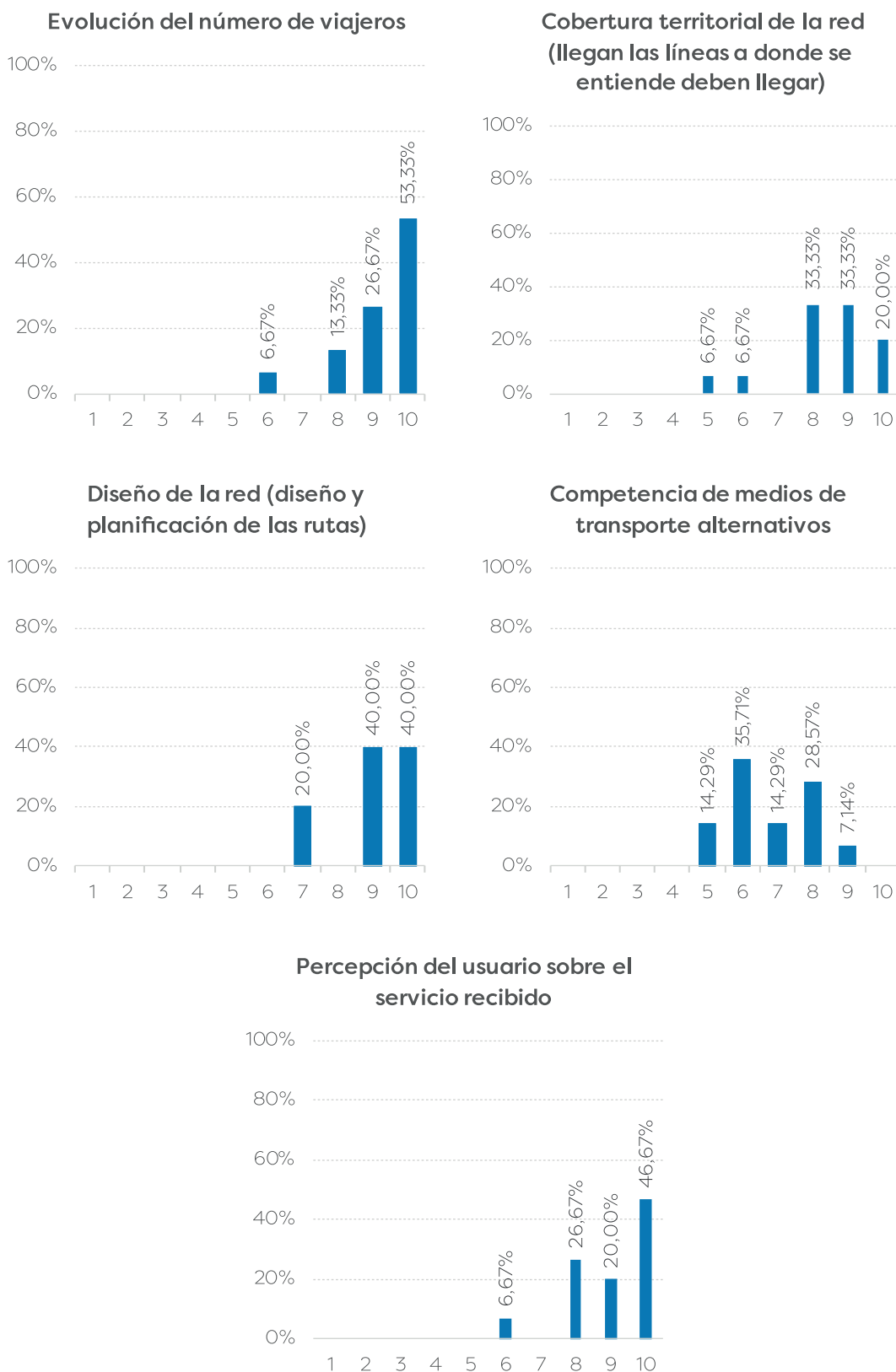
Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 5.8 Detalle de las respuestas sobre variables vinculadas a la oferta del servicio**

Respuesta	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
1	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%
2	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%
3	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%
4	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%
5	0	1	0	2	0
%	0,00%	6,67%	0%	14,29%	0%
6	1	1	0	5	1
%	6,67%	6,67%	0%	35,71%	6,67%
7	0	0	3	2	0
%	0%	0%	20,00%	14,29%	0%
8	2	5	0	4	4
%	13,33%	33,33%	0%	28,57%	26,67%
9	4	5	6	1	3
%	26,67%	33,33%	40,00%	7,14%	20,00%
10	8	3	6	0	7
%	53,33%	20,00%	40,00%	0%	46,67%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>15</b>

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 5.8 Detalle de las respuestas sobre variables vinculadas a la oferta del servicio**



Fuente: Elaboración propia.

## 5.6. Costes

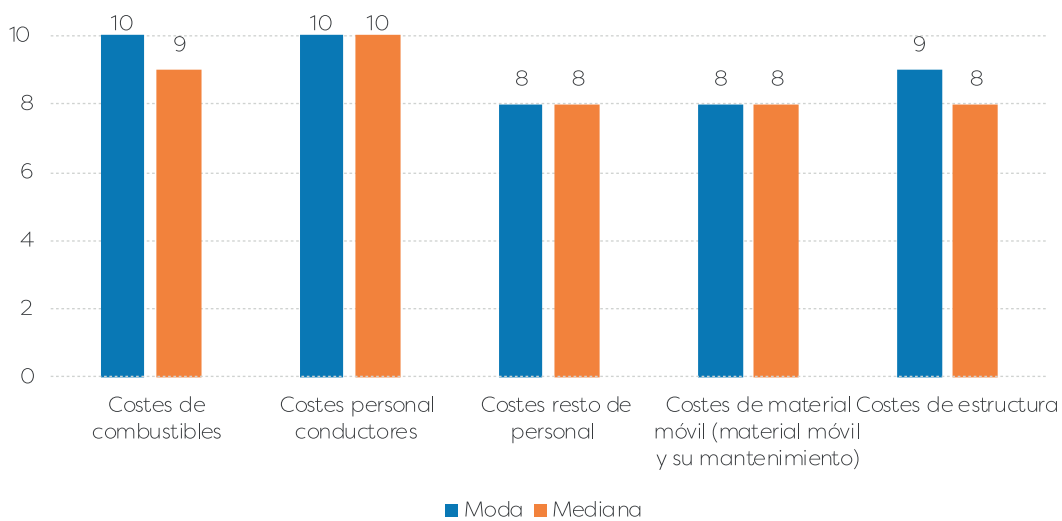
Tabla 5.9 Valoración de la importancia de las variables vinculadas a los costes del servicio

	Moda	Mediana
Costes de combustibles	10	9
Costes personal conductores	10	10
Costes resto de personal	8	8
Costes de material móvil (material móvil y su mantenimiento)	8	8
Costes de estructura	9	8

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al apartado centrado en los costes de las empresas del transporte urbano colectivo, los elementos que, de acuerdo con los resultados de la encuesta, adquieren una percepción de mayor relevancia para la gestión del servicio son el coste personal de los conductores y el coste de combustibles (para los que hay casi unanimidad en la máxima valoración) seguidos por el coste de estructura, coste del resto del personal y coste del material móvil.

Figura 5.9 Valoración de la importancia de las variables vinculadas a los costes del servicio



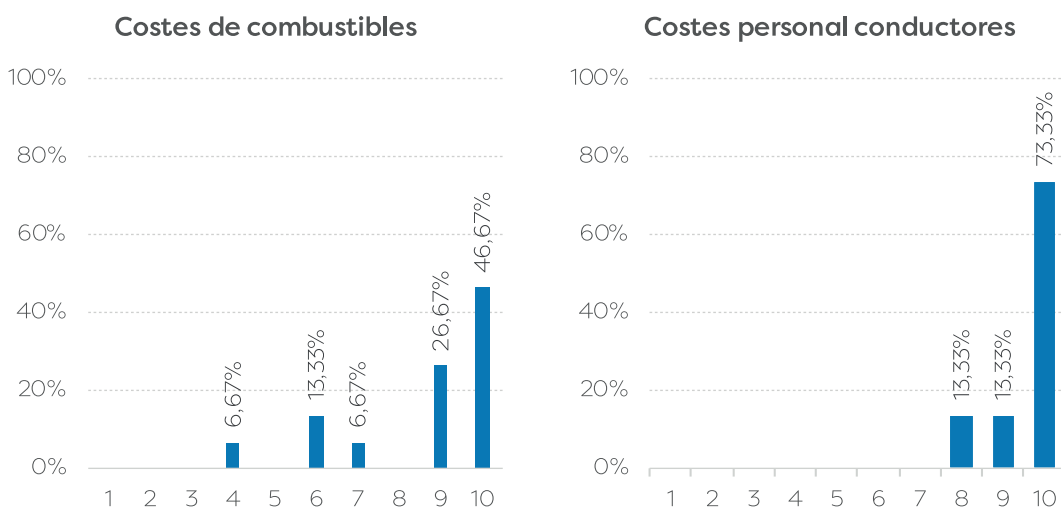
Fuente: Elaboración propia.

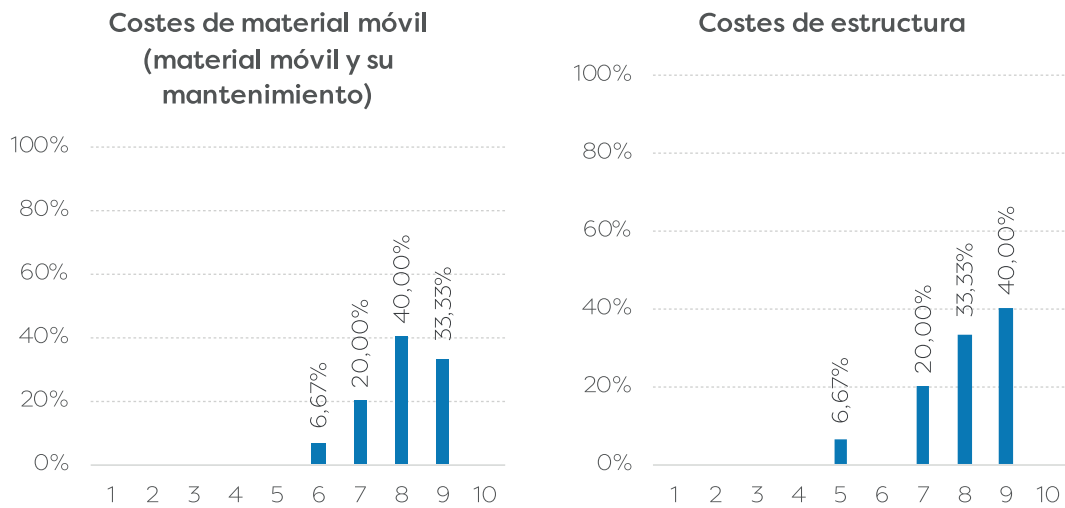
**Tabla 5.10** Detalle de las respuestas sobre variables vinculadas a los costes del servicio

Respuesta	Costes de combustibles	Costes personal conductores	Costes resto de personal	Costes de material móvil (material móvil y mantenimiento)	Costes de estructura
1	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%
2	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%
3	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%
4	1	0	0	0	0
%	6,67%	0%	0%	0%	0%
5	0	0	0	0	1
%	0%	0%	0%	0%	6,67%
6	2	0	1	1	0
%	13,33%	0%	6,67%	6,67%	0%
7	1	0	2	3	3
%	6,67%	0,00%	13,33%	20,00%	20,00%
8	0	2	5	6	5
%	0%	13,33%	33,33%	40,00%	33,33%
9	4	2	5	5	6
%	26,67%	13,33%	33,33%	33,33%	40,00%
10	7	11	2	0	0
%	46,67%	73,33%	13,33%	0%	0%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 5.10** Detalle de las respuestas sobre variables vinculadas a los costes del servicio





Fuente: Elaboración propia

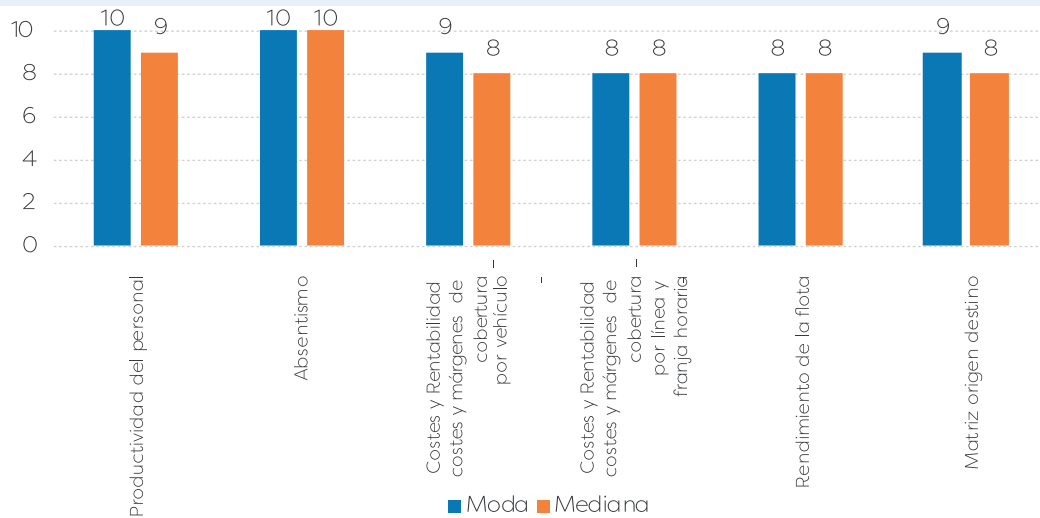
## 5.7. Necesidades de información para la gestión

Tabla 5.11 Valoración de las necesidades de información para la gestión

	Moda	Mediana
Productividad del personal	10	9
Absentismo	10	10
Costes y Rentabilidad –costes y márgenes de cobertura- por vehículo	9	8
Costes y Rentabilidad –costes y márgenes de cobertura- por línea y franja horaria	8	8
Rendimiento de la flota	8	8
Matriz origen destino	9	8

Fuente: Elaboración propia.

Figura 5.11 Valoración de las necesidades de información para la gestión



Fuente: Elaboración propia.



Este apartado se plantea en términos diferentes al resto de puntos de la encuesta, ya que no se centra en la valoración de los elementos críticos de la gestión, sino en las necesidades para la planificación y el control de la misma.

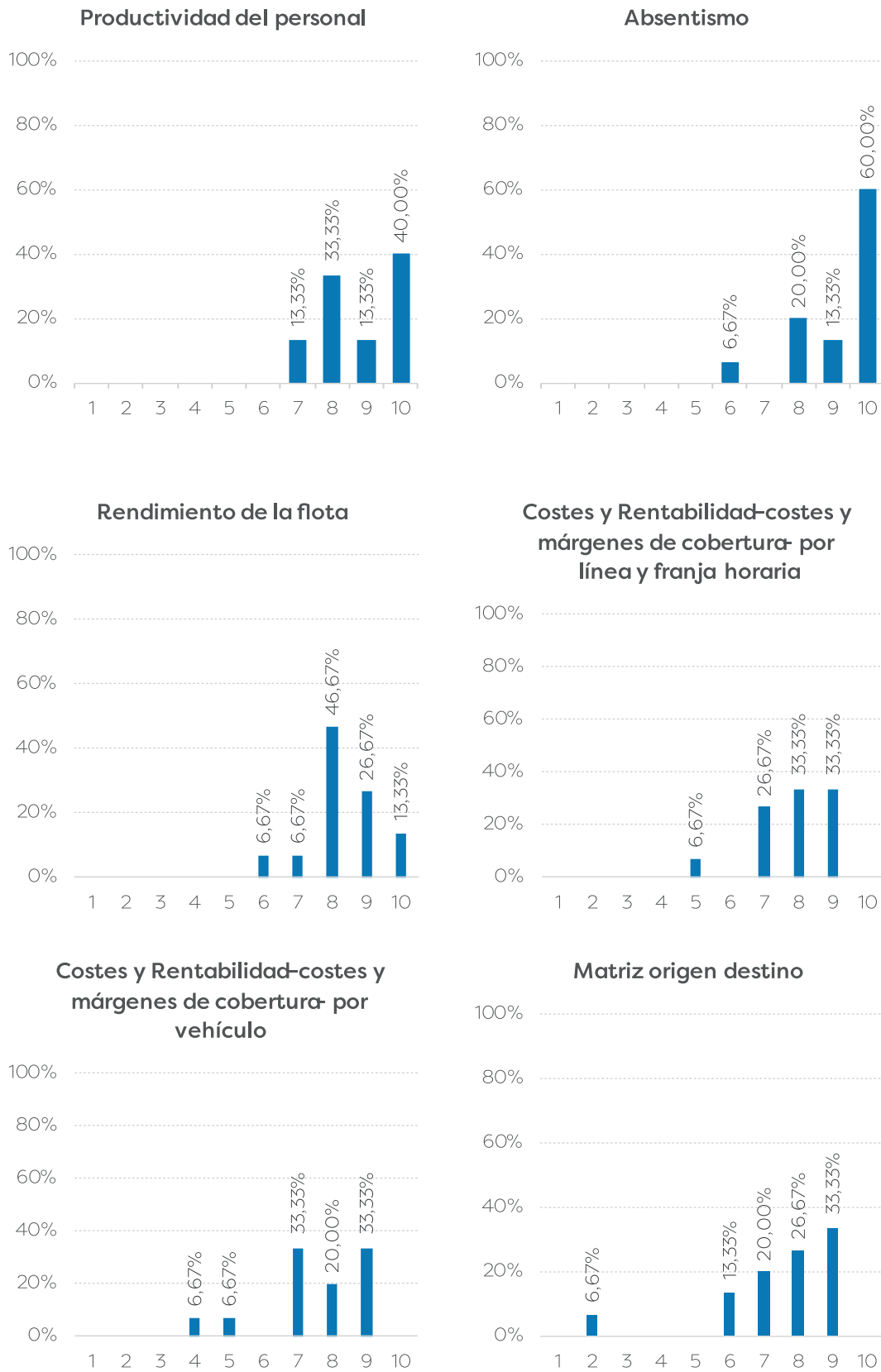
En este sentido, los gerentes otorgan un alto valor a la contribución de los sistemas de información y, en consecuencia, a la transición de la gestión por intuición hacia una gestión racional. Entre los conceptos expuestos tiene una puntuación alta los conceptos de absentismo y la productividad del personal, 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 ha reflejado anteriormente en el informe. Le siguen, con una puntuación inferior, la matriz origen destino y los costes/rentabilidad (costes y márgenes de cobertura- por vehículo).

**Tabla 5.12 Detalle de las respuestas sobre necesidades de información para la gestión**

Respuesta	Productividad del personal	Absentismo	Costes y Rentabilidad por vehículo	Costes y Rentabilidad por línea y franja horaria	Rendimiento de la flota	Matriz origen destino
1	0	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2	0	0	0	0	0	1
%	0%	0%	0%	0%	0%	6,67%
3	0	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4	0	0	1	0	0	0
%	0%	0%	6,67%	0%	0%	0%
5	0	0	1	1	0	0
%	0%	0%	6,67%	6,67%	0%	0%
6	0	1	0	0	1	2
%	0%	6,67%	0%	0%	6,67%	13,30%
7	2	0	5	4	1	3
%	13,33%	0%	33,33%	26,67%	6,67%	20,00%
8	5	3	3	5	7	4
%	33,33%	20,00%	20,00%	33,33%	46,67%	26,67%
9	2	2	5	5	4	5
%	13,33%	13,33%	33,33%	33,33%	26,67%	33,33%
10	6	9	0	0	2	0
%	40,00%	60,00%	0%	0%	13,33%	0%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 5.12** Detalle de las respuestas sobre necesidades de información para la gestión



Fuente: Elaboración propia.

## 5.8. Factores para llevar a cabo la prestación del servicio

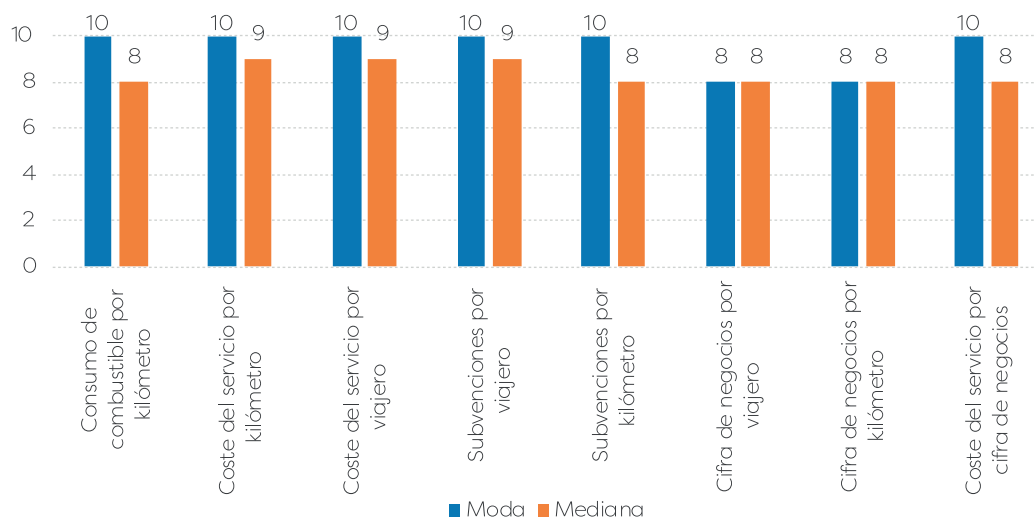
Tabla 5.13 Valoración de los factores necesarios en la prestación del servicio

	Moda	Mediana
Consumo de combustible por kilómetro	10	8
Coste del servicio por kilómetro	10	9
Coste del servicio por viajero	10	9
Subvenciones por viajero	10	9
Subvenciones por kilómetro	10	8
Cifra de negocios por viajero	8	8
Cifra de negocios por kilómetro	8	8
Coste del servicio por cifra de negocios	10	8

Fuente: Elaboración propia.

En el apartado de factores clave para la prestación del servicio, encontramos una alta preocupación en el control de los ítems seleccionados, especialmente en el caso de las variables coste del servicio por kilómetro y viajero, así como las subvenciones por kilómetro y por viajero. Por otro lado, se refleja un alto interés en la medida del coste del servicio sobre la cifra de negocio.

Figura 5.13 Valoración de los factores necesarios en la prestación del servicio



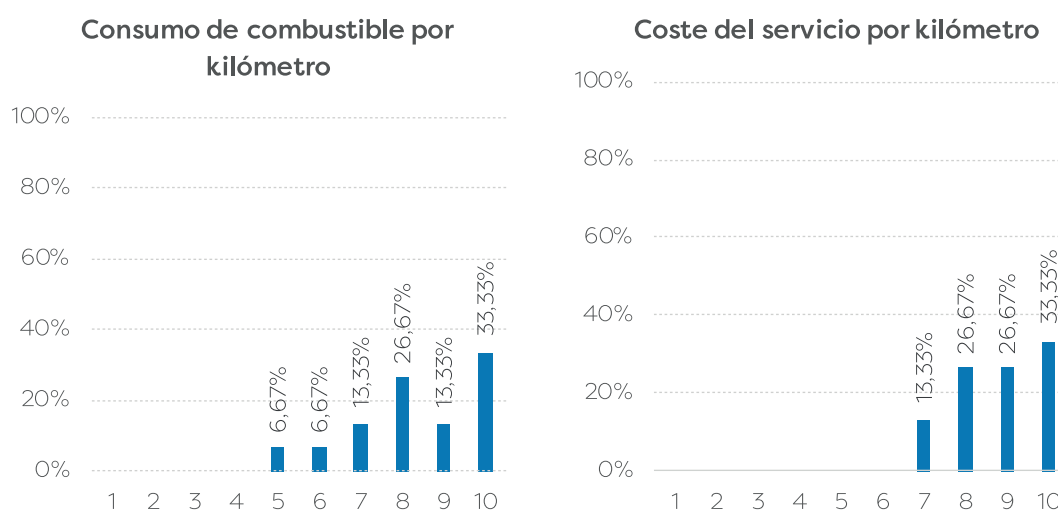
Fuente: Elaboración propia.

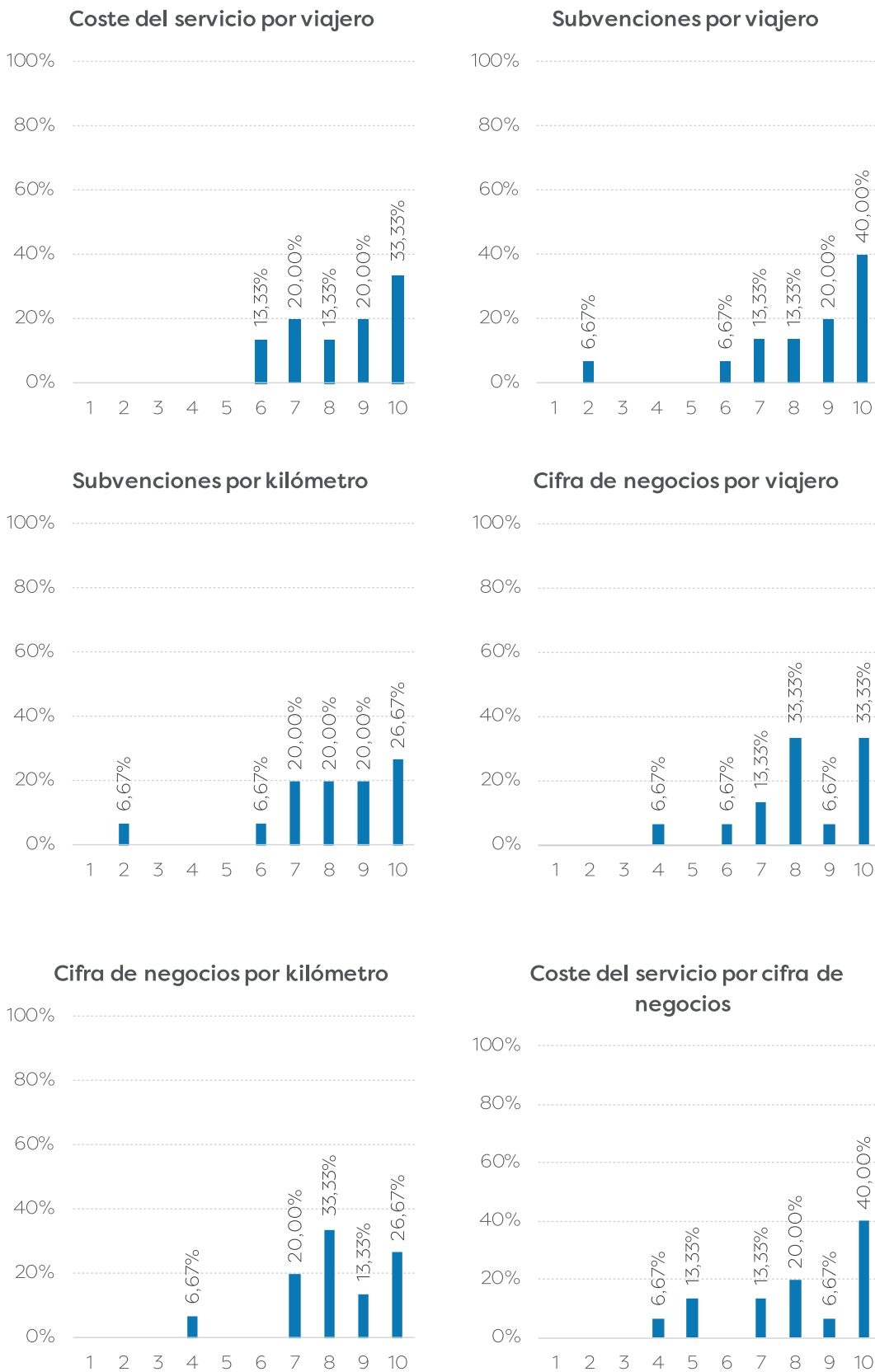
Tabla 5.14 Detalle de las respuestas sobre factores necesarios en la prestación del servicio

Respuesta	Consumo de combustible por kilómetro	Coste del servicio por kilómetro	Coste del servicio por viajero	Subvenciones por viajero	Subvenciones por kilómetro	Cifra de negocios por viajero	Cifra de negocios por kilómetro	Coste del servicio por cifra de negocios
1	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2	0	0	0	1	1	0	0	0
%	0%	0%	0%	6,67%	6,67%	0%	0%	0%
3	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4	0	0	0	0	0	1	1	1
%	0%	0%	0%	0%	0%	6,67%	6,67%	6,67%
5	1	0	0	0	0	0	0	2
%	6,67%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	13,33%
6	1	0	2	1	1	1	0	0
%	6,67%	0%	13,33%	6,67%	6,67%	6,67%	0%	0%
7	2	2	3	2	3	2	3	2
%	13,33%	13,33%	20,00%	13,33%	20,00%	13,33%	20,00%	13,33%
8	4	4	2	2	3	5	5	3
%	26,67%	26,67%	13,33%	13,33%	20,00%	33,33%	33,33%	20,00%
9	2	4	3	3	3	1	2	1
%	13,33%	26,67%	20,00%	20,00%	20,00%	6,67%	13,33%	6,67%
10	5	5	5	6	4	5	4	6
%	33,33%	33,33%	33,33%	40,00%	26,67%	33,33%	26,67%	40,00%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

Fuente: Elaboración propia.

Figura 5.14 Detalle de las respuestas sobre factores necesarios en la prestación del servicio





Fuente: Elaboración propia.

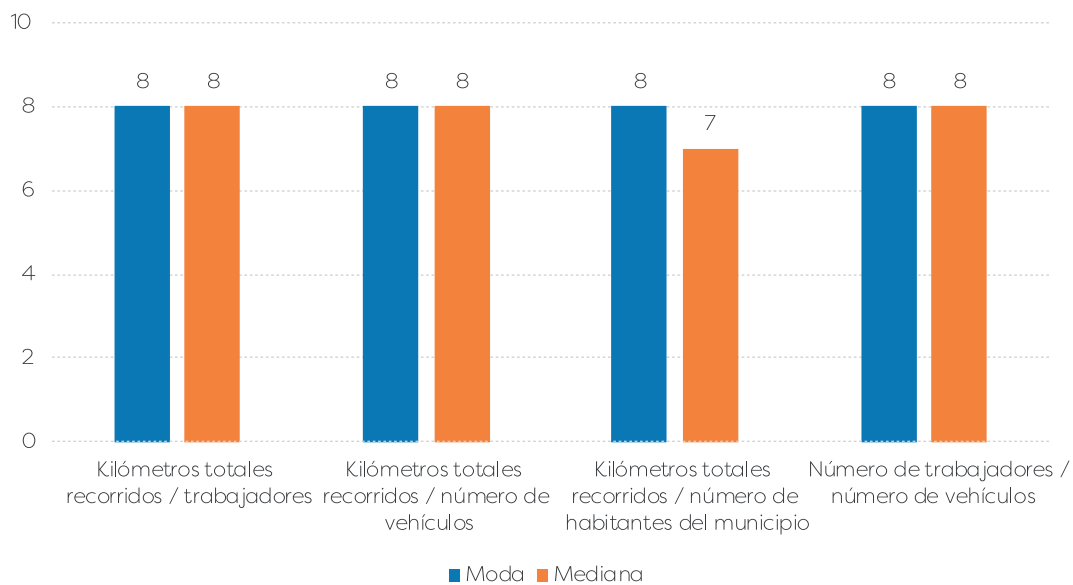
## 5.9. Indicadores de productividad y nivel de servicio

Tabla 5.15 Valoración sobre indicadores de productividad y nivel de servicio

	Moda	Mediana
Kilómetros totales recorridos / trabajadores	8	8
Kilómetros totales recorridos / número de vehículos	8	8
Kilómetros totales recorridos / número de habitantes del municipio	8	7
Número de trabajadores / número de vehículos	8	8

Fuente: Elaboración propia.

Figura 5.15 Valoración sobre indicadores de productividad y nivel de servicio



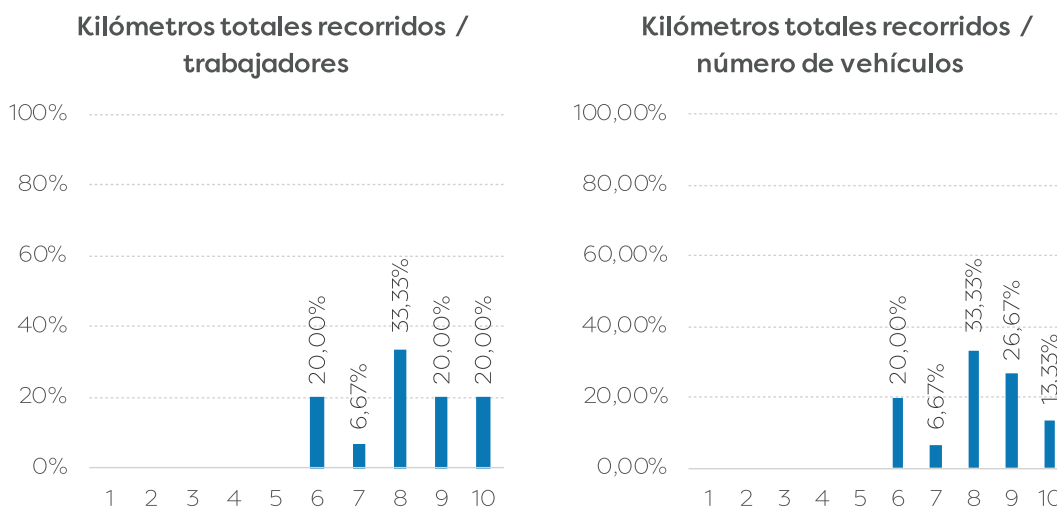
Fuente: Elaboración propia.

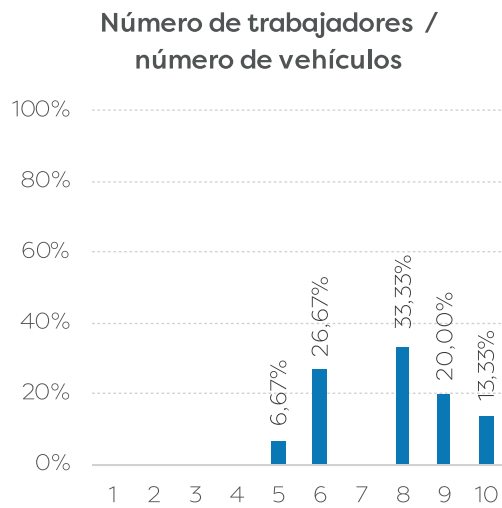
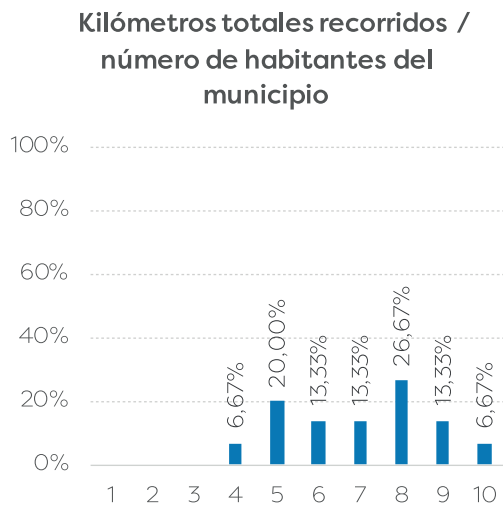
**Tabla 5.16** Detalle de las respuestas sobre indicadores de productividad y nivel de servicio

Respuesta	Kilómetros totales recorridos / trabajadores	Kilómetros totales recorridos / número de vehículos	Kilómetros totales recorridos / número de habitantes del municipio	Nº de trabajadores / número de vehículos
1	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%
2	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%
3	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%
4	0	0	1	0
%	0%	0%	6,67%	0%
5	0	0	3	1
%	0%	0%	20,00%	6,67%
6	3	3	2	4
%	20,00%	20,00%	13,33%	26,67%
7	1	1	2	0
%	6,67%	6,67%	13,33%	0%
8	5	5	4	5
%	33,33%	33,33%	26,67%	33,33%
9	3	4	2	3
%	20,00%	26,67%	13,33%	20,00%
10	3	2	1	2
%	20,00%	13,33%	6,67%	13,33%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 5.16** Detalle de las respuestas sobre indicadores de productividad y nivel de servicio





Fuente: Elaboración propia.

## 5.10. Indicadores de calidad

Tabla 5.17 Valoración sobre indicadores de calidad del servicio

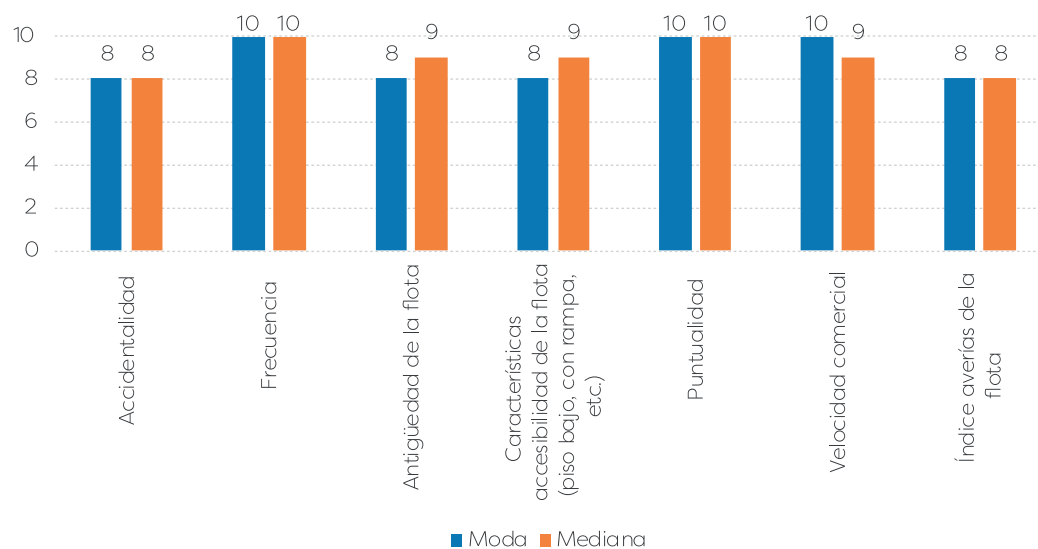
	Moda	Mediana
Accidentalidad	8	8
Frecuencia	10	10
Antigüedad de la flota	8	9
Características accesibilidad de la flota (piso bajo, con rampa, etc.)	8	9
Puntualidad	10	10
Velocidad comercial	10	9
Índice averías de la flota	8	8

Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la pregunta sobre los ítems de interés para reflejar la calidad de servicio, si bien todos los escogidos tienen altas valoraciones, destacan como elementos críticos de la misma, la frecuencia del servicio, la puntualidad ofrecida a los clientes y la velocidad comercial.



Figura 5.17 Valoración sobre indicadores de calidad del servicio



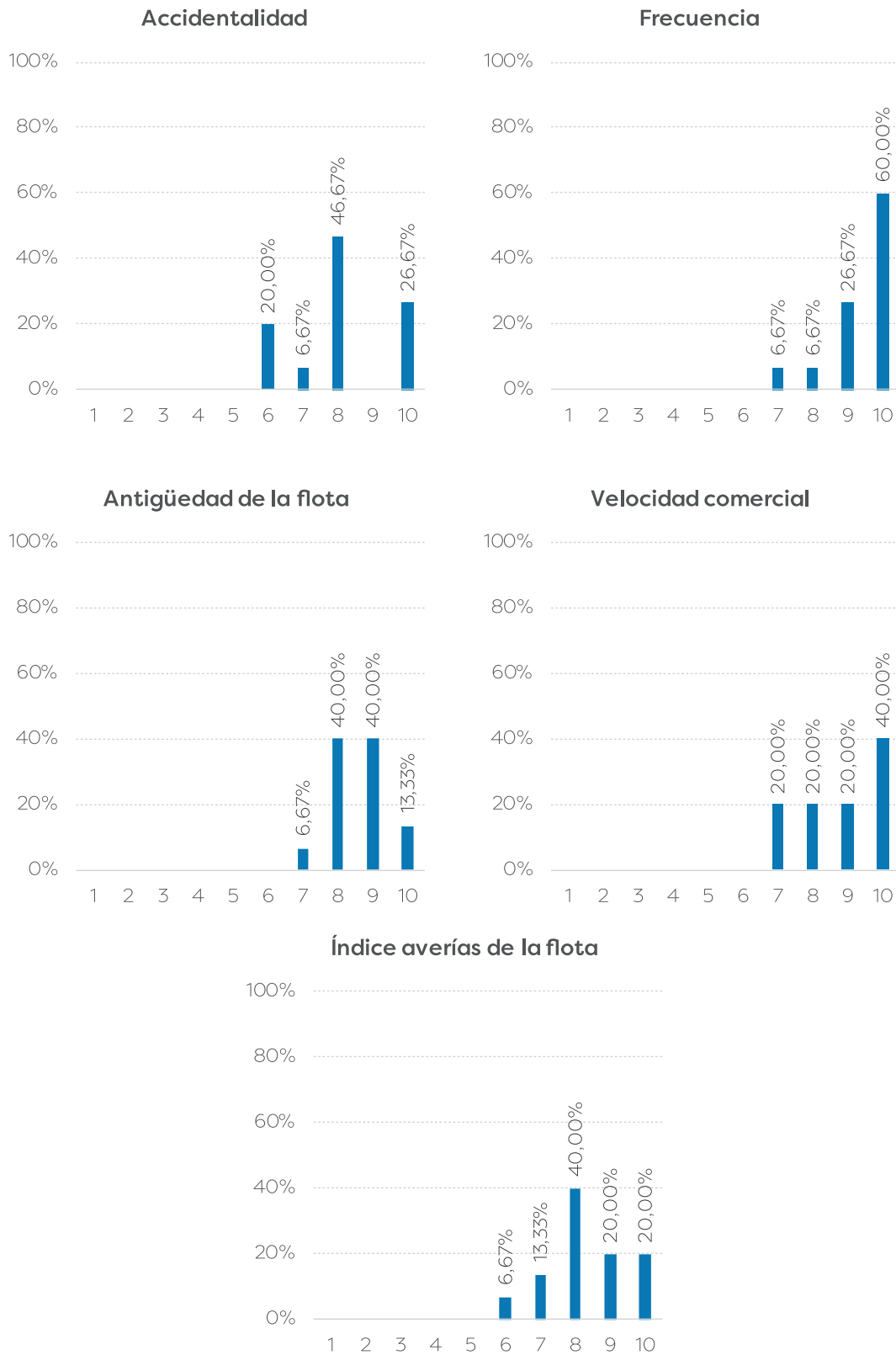
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 5.18 Detalle de las respuestas sobre indicadores de calidad del servicio

Respuesta	Accidentalidad	Frecuencia	Antigüedad de la flota	Características de accesibilidad de la flota (piso bajo, con rampa, etc.)	Puntualidad	Velocidad comercial	Índice averías de la flota
1	0	0	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2	0	0	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
3	0	0	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4	0	0	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5	0	0	0	1	0	0	0
%	0%	0%	0%	6,67%	0%	0%	0%
6	3	0	0	0	1	0	1
%	20,00%	0%	0%	0%	6,67%	0%	6,67%
7	1	1	1	1	1	3	2
%	6,67%	6,67%	6,67%	6,67%	6,67%	20,00%	13,33%
8	7	1	6	5	4	3	6
%	46,67%	6,67%	40,00%	33,33%	26,67%	20,00%	40,00%
9	0	4	6	4	1	3	3
%	0%	26,67%	40,00%	26,67%	6,67%	20,00%	20,00%
10	4	9	2	4	8	6	3
%	26,67%	60,00%	13,33%	26,67%	53,33%	40,00%	20,00%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 5.18** Detalle de las respuestas sobre indicadores de calidad del servicio



Fuente: Elaboración propia.

## 5.11. Indicadores de tamaño

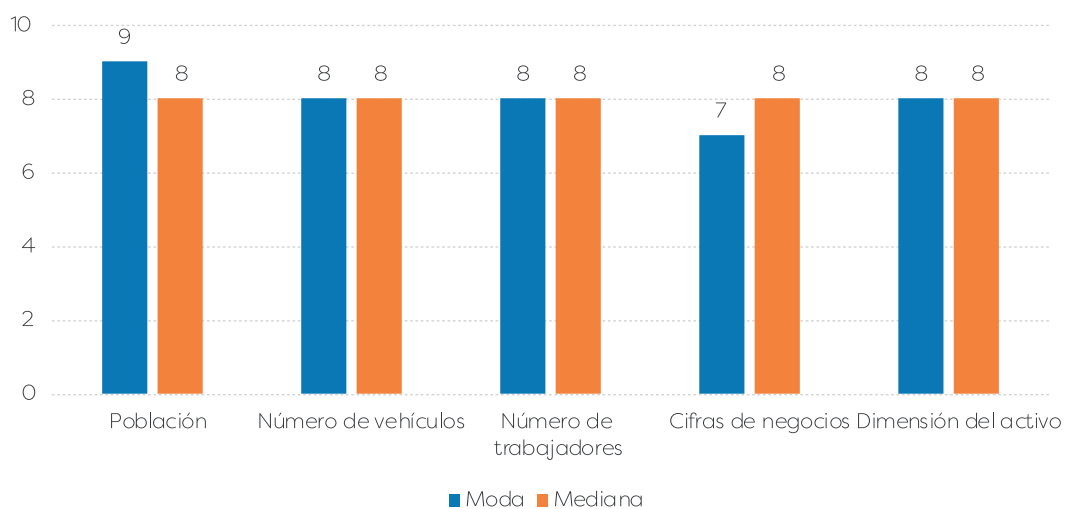
Tabla 5.19 Valoración sobre indicadores de tamaño

	Moda	Mediana
Población	9	8
Número de vehículos	8	8
Número de trabajadores	8	8
Cifras de negocios	7	8
Dimensión del activo	8	8

Fuente: Elaboración propia.

Respecto al dimensionamiento y tamaño del servicio, los gestores valoran en mayor medida la variable del tamaño de la población de la ciudad donde se presta el servicio, por delante del resto de opciones ofrecidas.

Figura 5.19 Valoración sobre indicadores de tamaño



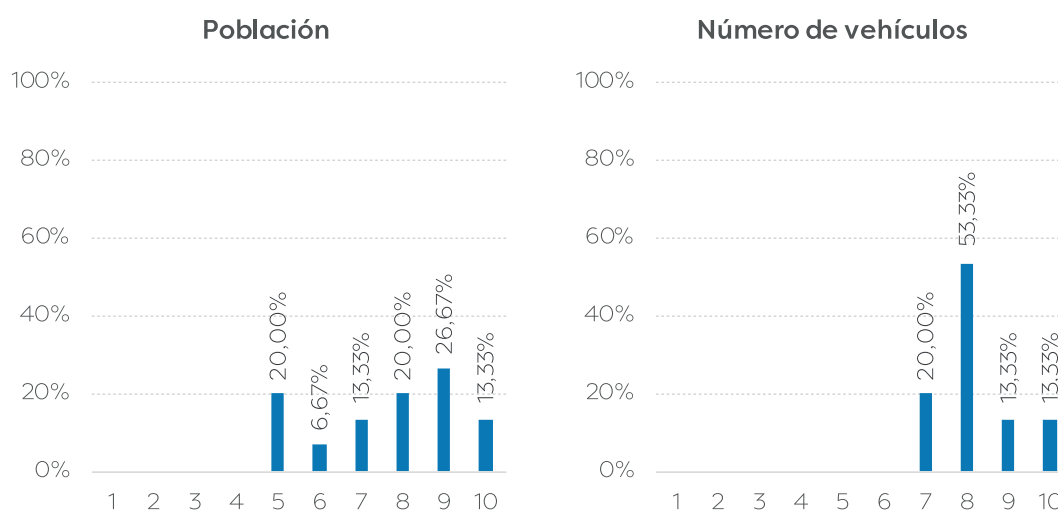
Fuente: Elaboración propia.

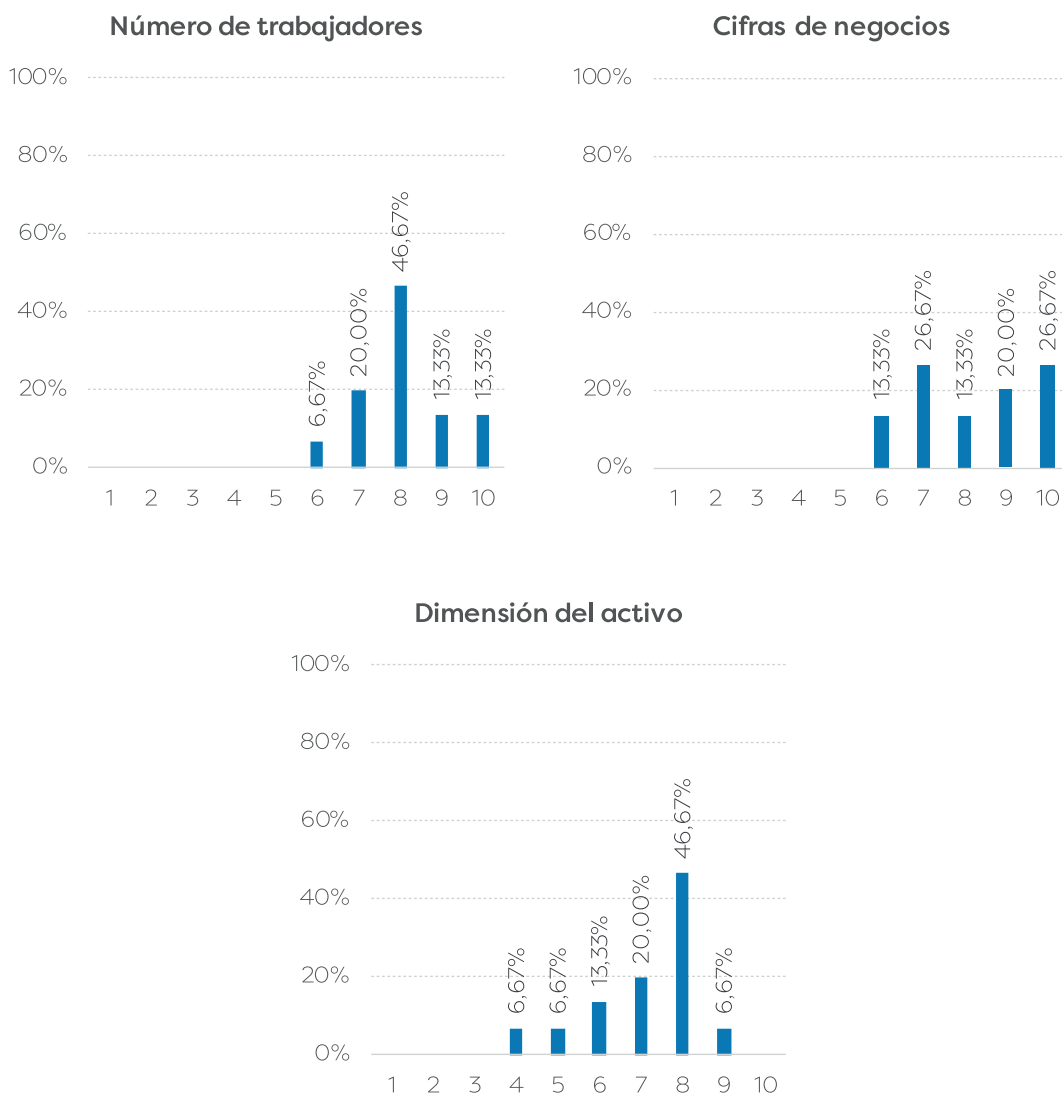
**Tabla 5.20 Detalle de las respuestas sobre indicadores de tamaño**

Respuesta	Población	Nº de vehículos	Nº de trabajadores	Cifras de negocios	Dimensión del activo
1	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%
2	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%
3	0	0	0	0	0
%	0%	0%	0%	0%	0%
4	0	0	0	0	1
%	0%	0%	0%	0%	6,67%
5	3	0	0	0	1
%	20%	0%	0%	0%	6,67%
6	1	0	1	2	2
%	6,67%	0%	6,67%	13,33%	13,33%
7	2	3	3	4	3
%	13,33%	20,00%	20,00%	26,67%	20,00%
8	3	8	7	2	7
%	20,00%	53,33%	46,67%	13,33%	46,67%
9	4	2	2	3	1
%	26,67%	13,33%	13,33%	20,00%	6,67%
10	2	2	2	4	0
%	13,33%	13,33%	13,33%	26,67%	0%
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>

Fuente: Elaboración propia.

**Figura 5.20 Detalle de las respuestas sobre indicadores de tamaño**





Fuente: Elaboración propia

# 6

---

## Informe sintético de conclusiones

## 6.1. Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo

En el apartado 3 del informe, centrado en el análisis económico financiero de las empresas concesionarias, se estudia una muestra representativa de la población, seleccionada de acuerdo a los parámetros fijados en el informe<sup>14</sup>. La muestra queda configurada por 48 empresas prestatarias del servicio de transporte urbano de viajeros en diferentes provincias del territorio español, caracterizadas por los parámetros de antigüedad, personalidad jurídica, titularidad, etc. Se puede 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 primera aproximación al tamaño de las empresas analizadas se ha procedido a efectuar su agrupación atendiendo a la cifra de negocios, dimensión del activo y número de trabajadores en 2016 y 2017. A este respecto, se concluye que, por término medio, la muestra analizada presenta una dimensión considerable, al obtener una cifra de negocios que ronda los 23 millones de euros, un tamaño del activo que supera los 14 millones y unas 500 personas empleadas. Sin embargo, en la muestra coexisten empresas de muy diferente magnitud.

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, se analizan las principales magnitudes del resultado empresarial y de la estructura económica y financiera, partiendo de la información contenida en sus cuentas anuales. El análisis se realiza en términos de mediana para el conjunto de la muestra y de forma segmentada. Para ello, se procedió a diferenciar tres segmentos, atendiendo al criterio número de autobuses, como indicador también del tamaño de las empresas. Se diferencian las empresas de menos de 200 autobuses, de entre 200 y 500 autobuses y las de más de 500 autobuses.

Todo este análisis sirve de punto de partida para el estudio del equilibrio económico-financiero, observando los factores que inciden en la rentabilidad y la solvencia del colectivo analizado, tanto a nivel global como por los referidos segmentos. Para el estudio de la rentabilidad se eliminaron las empresas con patrimonio neto negativo,

<sup>14</sup> Actividad esencial de la empresa: transporte urbano de viajeros; estado: activa o en concurso; Cuentas Anuales disponibles: 2016 y 2017; habitantes del municipio: más de 50.000.

a los efectos de no distorsionar las conclusiones. De dicho estudio se desprende que 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 se dispone de información que permita determinar en qué medida estas aportaciones inciden en la rentabilidad y solvencia de estas empresas.

### **6.1.1. 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 que no sea especialmente atractivo para la inversión, lo que probablemente ha motivado que más del 91% de las empresas se haya constituido hace más de 10 años

Se debe resaltar la gran disparidad entre la cifra de negocios media de las empresas más antiguas (24.963,50 miles de euros), frente a las más modernas (2.312,98 miles de euros). La misma disparidad se presenta con los fondos propios medios; mientras que en las empresas constituidas hace más de 10 años, la media de los fondos propios es de 13.957,95 miles de euros, las empresas más jóvenes (entre 5 y 10 años) disponen de unos fondos propios medios negativos. 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, un 58,33% de las empresas de la muestra están auditadas.

Si bien el 68% de las empresas prestatarias del servicio de transporte pertenece 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.

### **6.1.2. Clasificación de las empresas en función de la cifra de negocios, la dimensión del activo y número de trabajadores**

Por término medio, el importe de la cifra de negocios aumenta en el período analizado (3,34%). El incremento mayor deriva de las empresas con cifra de negocios superior a 50 millones de euros (3,73%).

Más del 77% de la muestra presenta una dimensión del activo inferior a 30 millones de euros en el bienio estudiado. Destaca que, para todos los intervalos inferiores a 50 millones, la dimensión media del activo decrece en el período analizado.



El número medio de trabajadores aumenta en 10,83 trabajadores en el bienio analizado. No obstante, en el único tramo en el que se observa crecimiento de la plantilla es aquel formado por las empresas más grandes (más de 1.000 trabajadores).

A pesar de que la heterogeneidad de la muestra obliga a tomar con cautela las conclusiones alcanzadas a nivel global, resulta innegable que dicha heterogeneidad es coherente con el tipo de servicios que presta el sector, fruto de la diferente extensión del territorio y población en el que cada empresa desarrolla su actividad.

### 6.1.3. 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 las variaciones experimentadas en estos parámetros en el período analizado se aprecia lo siguiente:

La cifra de negocios de las empresas adheridas aumentó un 22,03% en el bienio, frente a un 3,33% de las empresas de la muestra.

En la dimensión del activo promedio, en las empresas adheridas se ha producido un aumento del 9,5%, registrando las empresas de la muestra un incremento similar del 9,2%.

El número de empleados en las empresas adheridas aumentó un 2,7% el número de trabajadores, por un 2,2% en las empresas del sector.

### 6.1.4. Análisis económico-financiero

#### 6.1.4.1. Análisis de los componentes del resultado empresarial

Del análisis de los componentes del resultado empresarial en el bienio 2016-17, se desprenden las siguientes conclusiones:

Los ingresos de la explotación permiten obtener beneficios en el desarrollo de las actividades propias de la explotación al menos para la mitad del colectivo, pero las cargas financieras soportadas superan sus ingresos financieros.

Se aprecia, en términos de mediana para el conjunto de la muestra, un ligero aumento del porcentaje que representan sobre la cifra de negocios los resultados de la explotación y financiero, lo que conduce a una leve mejora del resultado del ejercicio hasta el 3,19%, en 2017.

Por segmentos, al menos el 50% de cada uno obtiene beneficios derivados básicamente de la actividad de explotación, pudiendo destacar su menor representatividad en las empresas de más de 500 autobuses. Además, cabe reseñar el aumento experimentado

del resultado de la explotación en las empresas de entre 200 y 500 autobuses, pasando la mediana del 3,38% al 9,01%. Para los otros dos segmentos, las cifras medianas no varían en exceso durante el bienio, si bien las de menor tamaño muestran una ligera mejoría (del 4,11% al 4,50%), mientras que las de más de 500 autobuses empeoran levemente (registrando 0,63% en 2016 y 0,48% en 2017).

El resultado financiero mejora sólo en los segmentos que representan las empresas con menos de 500 autobuses, toda vez que en las empresas de mayor dimensión el valor mediano pasa a arrojar pérdidas en 2017 (del 0,53% al -0,21%).

El resultado del ejercicio presenta en la mediana un incremento del peso del beneficio sobre la cifra de negocios, salvo para las empresas de mayor tamaño. En 2017, para el 50% de la muestra, el beneficio representa más del 3,53% de la cifra de negocios generada por las empresas de menos de 200 autobuses; más del 8,82% de la obtenida por las empresas de tamaño intermedio y solo el 0,27% de la cifra de negocios en las de mayor dimensión.

La rúbrica de gastos de personal es la partida más relevante de estas empresas, con un descenso de su peso en 2017 hasta tomar la mediana para el conjunto de la muestra un valor del 72,30% de la cifra de negocios. Por segmentos, destaca que, salvo en las empresas de menor tamaño, el valor mediano refleja unas cifras de gastos de personal que superan el 100% de su cifra de negocios. La evolución de esta partida es dispar; así, para las empresas de entre 200 y 500 autobuses disminuye su peso sobre la cifra de negocios y para al menos el 50% de las restantes empresas aumenta su representatividad.

El hecho de que exista un alto porcentaje de empresas con resultado positivo no indica necesariamente que estas hayan realizado una mejor gestión y, a sensu contrario, 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 4 del informe para las empresas adheridas.

#### ||| **6.1.4.2. Análisis de los componentes de la situación patrimonial**

Del estudio del análisis de las estructuras económica y financiera durante el bienio se desprenden las siguientes conclusiones:

La parte principal del activo es activo no corriente, habiendo disminuido en su mediana su peso sobre el activo total en 0,25%. Asimismo, se constata que el activo no corriente es proporcionalmente mayor que el activo corriente a medida que va aumentando el tamaño de las empresas.

Respecto a la composición de la estructura financiera, se puede observar que un 70,57% en 2016 y un 72,75% en 2017 del pasivo y patrimonio neto corresponde a financiación permanente, con una preferencia de la financiación propia ante la ajena. Esta conclusión se adecúa para la mayoría de las empresas, independientemente de su tamaño.

Existen 4 empresas con un patrimonio neto negativo durante el bienio, motivado básicamente por los resultados de ejercicios anteriores, si bien tres de ellas ya presentan resultados positivos en 2017. Durante el bienio, al menos en el 50% de la muestra disminuye la representatividad del patrimonio neto en su estructura financiera.

### 6.1.4.3. Análisis del equilibrio económico-financiero

El análisis de la rentabilidad pone de manifiesto cómo estas empresas han gestionado sus recursos económicos y financieros en cada uno de los años del período de estudio, así como la evolución de 2016 a 2017. A tal efecto, se han eliminado de la muestra 4 empresas, por tener patrimonios netos negativos. Por su parte, el análisis de la solvencia orienta sobre la capacidad del colectivo para hacer frente a sus deudas, tanto con su patrimonio como con los recursos que generan. Se concluye que:

Una vez eliminadas las empresas con patrimonio neto negativo, la mayor parte del colectivo es rentable, logrando remunerar los capitales propios en ambos años y siendo positiva la evolución de la mediana.

A nivel global, en 2017, para la mitad del colectivo, el valor de referencia para la ratio de rentabilidad financiera supera el 4,59%, siendo la rentabilidad económica de la empresa y el coste de la deuda superior al 3,28% y 0,90%, respectivamente. El coeficiente de endeudamiento alcanza un valor superior a 0,66. Por su parte, la rentabilidad económica de la explotación, en términos de mediana, se sitúa en el 3,40%, valor similar al de la rentabilidad económica de la empresa. Se observa que, por cada euro de la explotación ingresado y sin considerar las partidas que suponen estimaciones de valor, se genera un beneficio máximo de 0,10 euros. Asimismo, por cada euro de cifra de negocios generada el margen neto máximo, para la mitad del colectivo, alcanza una cifra de 0,04 euros.

Por segmentos, la mediana de la rentabilidad financiera aumenta en las empresas de menos de 500 autobuses. Para las de mayor dimensión, se produce una reducción en la rentabilidad de los capitales propios, pasando el valor mediano de 1,83% al 0,35%. Respecto a la rentabilidad económica de la empresa, en las empresas de menos de 200 autobuses, se observa un leve incremento en el valor mediano de la misma. Sin embargo, en los otros dos segmentos, los datos ponen de manifiesto una disminución de esta rentabilidad, destacando la cifra que presenta el valor del grupo que recoge las empresas de mayor tamaño (0,50% en 2017).

La rentabilidad económica de la explotación disminuye para las empresas de más de 200 autobuses, destacando el menor valor que presenta en las empresas de mayor dimensión (0,37%).

Para las empresas de entre 200 y 500 autobuses, destaca el menor rango de diferencia entre la mediana del margen neto y EBITDA con relación a los ingresos de explotación; mientras que, en 2017, para estas empresas se aporta una diferencia de tan solo 1,82 puntos, para las de menor tamaño alcanza 7,41 puntos y para las de más de 500 autobuses 5 puntos porcentuales.

La ratio coste total de la deuda presenta un descenso en los tres segmentos que se corrobora para la mayoría de las empresas de cada uno de ellos.

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.

Si se atiende a la relación del fondo de maniobra y activo total, se puede observar que en el bienio estudiado se ha producido para el conjunto de la muestra un incremento en la mediana de este indicador del 4,69%. Con carácter general, la relación del fondo de maniobra y activo total es menor cuantos más autobuses tiene el segmento de empresas analizado, llegando a valores negativos en las empresas más grandes.

A nivel global, el valor mediano de la rotación del fondo de maniobra se ha incrementado en más de un 38% entre 2016 y 2017, observándose un incremento en todos los segmentos, a excepción del formado por las empresas más pequeñas por número de autobuses.

Si bien a nivel global, la mediana tanto del periodo medio de cobro como del de pago han aumentado en el bienio estudiado, por segmentos se concluye que la del periodo medio de cobro aumenta sólo para las empresas más pequeñas y las más grandes, mientras que la del de pago solo aumenta en las de menos de 500 autobuses.

El endeudamiento de la muestra refleja en su mediana una disminución total del 2,17%. La disminución de la mediana de este indicador se produce para los tres segmentos.

Del análisis de la solvencia del colectivo analizado se puede concluir desde su valor mediano que las empresas con menos de 500 autobuses son solventes, tanto a largo como a corto plazo. Para las de más de 500 autobuses, si bien presentan mejor autonomía financiera en 2017, sus valores medianos en los indicadores de solvencia, liquidez y tesorería son más bajos, con posibles problemas para atender a los compromisos de pagos.

## **6.2. Estudio de la estructura de costes y financiación del sector**

### **6.2.1. Entorno**

La actividad y gestión de las empresas de transporte urbano colectivo, viene condicionada por variables socioeconómicas, geográficas, políticas y medioambientales.

El número de habitantes ha permanecido prácticamente constante para el conjunto de los municipios analizados durante los años 2016 y 2017, por lo que la densidad de población también se mantiene constante.

La tasa de paro evoluciona positivamente en el bienio analizado, disminuyendo claramente en la totalidad de las provincias estudiadas. Esto se traduce en una evolución también positiva de PIB per cápita medio de las Comunidades Autónomas donde operan las empresas.

El resultado presupuestario ajustado del municipio por habitante finaliza ambos ejercicios económicos con resultados positivos, con excepción de Granada en el ejercicio 2016, en coherencia con las fuertes políticas de control y contención del gasto público que se han llevado a cabo en los últimos años.

## || 6.2.2. Operaciones

### ||| 6.2.2.1. Kilómetros totales y útiles recorridos

Se ha mantenido relativamente estable, aunque con un leve aumento de los kilómetros totales y útiles recorridos de 2016 a 2017.

El estudio por segmentos refleja un comportamiento diferenciado según la tipología de las empresas, con decrementos mayores en las empresas del segmento de las concesionarias intermedias.

### ||| 6.2.2.2. Viajeros transportados

Como ocurrió en los bienios anteriores 2012-13 y 2014-2015, prosigue el aumento de los viajeros transportados entre los años 2016 y 2017, aunque con un aumento leve del 1% como promedio. El análisis por segmentos muestra sin embargo un descenso promedio del 0,37% en las empresas con menos de 200 autobuses.

Las tasas de ocupación de red y de servicio presentaron un comportamiento similar a la evolución de los viajeros, con un aumento del 1,29% como promedio. No obstante, este comportamiento se refleja dispar entre segmentos.

### ||| 6.2.2.3. Otros parámetros relacionados con la prestación del servicio

#### | 6.2.2.3.1. Red de servicio

La longitud de la red de servicio aumenta en el bienio analizado para todos los segmentos analizados, con un promedio del 3,69%.

El promedio de puntos de parada por línea también ofrece una evolución ascendente para todos los segmentos, aunque en porcentajes inferiores a la longitud de la red, con un promedio general de incremento del 1,4%.

Se observa un leve decremento del promedio de kilómetros del punto de paradas del 0,12%.

Como en todos los informes anteriores se produce un incremento del número de kilómetros de carril bus para los segmentos analizados, con una variación promedio del 6,82% entre 2016 y 2017.

### 6.2.2.3.2. Otras características del servicio

Se observa un comportamiento estable en la oferta del servicio en las empresas con menos de 200 autobuses, con leves aumentos en líneas por parte de los segmentos intermedio y grande (1,33% y 0,97% respectivamente).

Las horas de servicio promedio ofrece una notable dispersión entre segmentos. En este sentido, se observa una leve reducción del 0,35% en el segmento de empresas intermedias, así como un aumento en las pequeñas y grandes (0,36% y 2,42% respectivamente).

El número de vehículos por línea experimenta descensos en las empresas de los segmentos pequeños y mediano (0,37% y 1,18% respectivamente) y un notable incremento en las empresas con más de 500 autobuses (2,42%).

Se observa un leve descenso en la velocidad comercial para todos los segmentos analizados, siendo el descenso promedio del 0,62% en los años 2016 a 2017 (la velocidad promedio se sitúa en los 13,30 km/h).

Se aprecia un comportamiento bastante irregular en los promedios de expediciones, con descensos en las empresas pequeñas e intermedias (0,83% y 1,29% respectivamente), así como un aumento en las empresas con más de 500 autobuses (2,04%).

## 6.2.3. Personal

### 6.2.3.1. Plantilla

Se ha producido un aumento promedio tanto del número de empleados como del de conductores (2,87% y 3,37% respectivamente), hecho consistente con el comportamiento de los tres segmentos analizados.

En términos relativos, la proporción de conductores sobre la plantilla desciende un 1,06% en el bienio analizado, situándose en valores cercanos al 77%.

### 6.2.3.2. Parámetros servicio personal

A nivel agregado se produce un descenso del 1,19% del promedio de horas por conductor, y se observa una reducción de las ratios de kilómetros totales y útiles por conductor.

## 6.2.4. Material móvil

### 6.2.4.1. Estructura de la flota

El promedio de las empresas del sector está en el entorno de los 340 autobuses, con un ligero incremento del 1,96% en el período 2016-17, aunque, obviamente, presentando una gran dispersión debida a la diferencia en tamaño de las diferentes empresas.

Observando los datos por segmentos, la media de flota de las empresas intermedias sufre un decremento del 0,78%, mientras que las empresas de menos de 200 autobuses y las de más de 500 autobuses presentan una evolución creciente, con promedios del 0,42% y 3,63% respectivamente.

En cuanto a la estructura de la flota destaca el incremento del promedio global de vehículos con propulsión híbrida (39,01%), eléctricos (19,23%) y gas natural (16,48%).

Destaca igualmente, para el período 2016-17, un descenso de la inversión anual en flota, con un promedio del 10,32%. No obstante, las empresas con más de 500 autobuses han experimentado una evolución opuesta, con un incremento del 9,43%.

#### ||| 6.2.4.2. Parámetros servicio flota

La cifra promedio de kilómetros totales realizados por autobús se sitúa en los 44.500 kilómetros recorridos por cada vehículo, y los 41.700 kilómetros útiles por autobús.

### || 6.2.5. Gastos y costes

#### ||| 6.2.5.1. Combustibles

##### | 6.2.5.1.1. Consumo de combustible

En el apartado del consumo de combustible, se aprecia, para el período 2016-17 un importante incremento de los litros consumidos (32,81%), principalmente influido por el comportamiento de las empresas con más de 500 autobuses, que presentan un incremento del 37,27%. Dicha evolución se manifiesta a su vez en las ratios de consumo por kilómetro y viajero.

##### | 6.2.5.1.2. Costes de combustible

La evolución de los costes de combustible incrementa en el bienio 16-17 en todos los segmentos analizados, ofreciendo un promedio del 8,04%. En este sentido, todas las ratios analizadas respecto al coste del combustible sobre los kilómetros realizados y los viajeros transportados también incrementan.

##### | 6.2.5.1.3. Coste de personal

El coste de la plantilla de conductores incrementa entre los años 2016 y 2017 para todos los segmentos analizados, con una variación promedio del 1,56%.

El análisis de las ratios de coste de conductores por autobús, kilómetros y viajeros, ofrece incrementos en todos los promedios, siendo más leves los correspondientes al coste conductor/viajero.

## ||| 6.2.5.2. Gastos de explotación y totales

### | 6.2.5.2.1. Distribución de los gastos

Respecto a la distribución de los gastos de las empresas destaca la partida de gastos de personal, que alcanza el 70% de los gastos totales en 2017, a nivel agregado.

En el período 2016-17 se incrementan todas las partidas de gastos analizadas (aprovisionamientos, personal, amortización, sumatorio de gastos de explotación y gastos totales), con unos promedios de variaciones que van desde el 3% al 6%. Respecto al análisis de los segmentos también se refleja incrementos en todas las partidas excepto en las amortizaciones de las empresas con entre 200 y 500 autobuses, que decrecen en un 3,35% debido al descenso de inversión en flota y aumento de la antigüedad de los vehículos en este segmento.

### | 6.2.5.2.2. Promedios por viajero

Los costes promedios por viajero reflejan incrementos para todas las tipologías de gasto. El promedio de gastos totales por viajero se sitúa en los 1,35€ en 2017.

### | 6.2.5.2.3. Promedios por kilómetro

Como ocurre con las ratios de gastos por viajeros, los gastos por kilómetro se comportan en el bienio de una manera similar a los datos totales, con incrementos para todas las tipologías de gasto. El promedio de gasto total por kilómetro se sitúa en 5,33 euros en 2017.

### | 6.2.5.2.4. Gastos por habitante

El gasto por habitante incrementa en el bienio 16-17 para todos los segmentos analizados, con un promedio general del 3,49%. El dato se sitúa en los 100,67€ de gasto por habitante en 2017.



## 6.2.6. Financiación

### 6.2.6.1. Financiación de las inversiones

El análisis de la financiación pública de las inversiones refleja un incremento promedio de las subvenciones de capital concedidas en un 60,44% en el periodo analizado y un incremento del 58,20% de las subvenciones de capital acumuladas. Esta tendencia de crecimiento viene influenciada por el aumento de las subvenciones concedidas en el tramo de empresas más grandes, derivándose por tanto un aumento en las acumuladas.

El análisis de la cobertura de las inversiones, muestra que las empresas financian mayoritariamente sus inversiones con fuentes de financiación ajenas u otras fuentes de financiación propia, aun así, las inversiones anuales financiadas por fondos públicos han experimentado un aumento promedio del 15,05% en los periodos analizados. A pesar del incremento en las empresas pequeñas e intermedias, son las de más de 500 autobuses las que tienen un mayor porcentaje de inversiones anuales subvencionadas.

### 6.2.6.2. Financiación del servicio

Para realizar este análisis se ha procedido a homogeneizar la información relativa a los ingresos de la actividad. Por ello, las subvenciones corrientes que las operadoras obtienen por distintas vías se han agrupado bajo la denominación Aportaciones públicas para la prestación del servicio, donde se incluyen: subvenciones en tarifas, subvenciones a la explotación, subvenciones a la explotación vía contratos programas, otras subvenciones por compensación de déficit, aportación de socios para compensación de déficit.

Así pues, el estudio de la financiación de la actividad se divide en el análisis de las siguientes partidas: recaudación, aportaciones públicas para la prestación del servicio y otros ingresos de gestión.

### 6.2.6.3. Estudio comparativo de costes y financiación de la actividad

Los datos promedios sobre la cobertura indican que la recaudación sobre los costes de explotación supone un 43,21% y 42,62% para los años 2016 y 2017, respectivamente. Por su parte, las aportaciones públicas con respecto a los costes ascienden a 55,67% y un 54,62% para los años 2016 y 2017.

La caída del rating de las coberturas en el período 2017 se debe a que, según los datos promedios observados, el incremento de los ingresos de estas empresas tanto en recaudación como en aportaciones públicas, con un 2,74% y un 2,16% respectivamente, es proporcionalmente menor al incremento de los costes de explotación que han experimentado dichas empresas, alcanzando una variación negativa promedio del 3,86%. Sin embargo, en el periodo objeto de análisis, el rating de cobertura refleja una mejora significativa respecto del periodo previo, 2014-2015, con un déficit del 21,39% y 17,47%, respectivamente.

A pesar de la mejora en las coberturas de ingresos y, consecuentemente, la reducción del déficit, las empresas analizadas siguen manteniendo una situación deficitaria característica del sector. Estas cifras promedio vienen muy determinadas por las tendencias del tramo de empresas de más de 500 autobuses donde el déficit se sitúa en un 7,79 % en el año 2016 y un 9,09% en el 2017.

Por tanto hemos podido observar que las empresas tienden a la sostenibilidad económica-financiera del servicio, disminuyendo los costes del servicio, manteniendo una cierta estabilidad en los ingresos y buscando nuevas formas de financiación.

En términos relativos, al analizar la demanda del servicio, el coste por viajero promedio se ha mantenido más o menos uniforme en el bienio analizado, alcanzando 1,41 euros unitarios en 2016 y 1,43 euros en 2017. De éstos, quedan cubiertos por recaudación y subvenciones de las administraciones 1,39 euros en 2016 y 1,40 euros en 2017, quedando el déficit en aproximadamente 3 céntimos, a excepción del segmento de empresas con más de 500 autobuses, en las cuales el déficit se aproxima a 0,10 euros unitarios en ambos ejercicios.

Respecto a la oferta del servicio, los datos obtenidos muestran un déficit de 8 y 15 céntimos, en los años 2016 y 2017, respectivamente. Nuevamente son las empresas de mayor dimensión aquellas que registran una peor situación, alcanzando un déficit de 49 céntimos en 2016 y de 59 céntimos en 2017.

Si medimos la productividad y aprovechamiento de los recursos y los costes asociados por autobús, podemos observar que hay un aumento del indicador de costes (2,88%) y manteniéndose los ingresos respecto a esta magnitud prácticamente constantes. No obstante, estos datos contienen una alta variación debida a la diferencia en tamaño de las diferentes empresas.

La diferencia entre los indicadores de recaudación y costes por habitante, marcan la aportación que por término medio han de soportar los ciudadanos para cubrir la prestación del servicio público de transporte urbano y, según datos promedios, se ha estimado en unos 52,41 euros/habitante en 2016 y 55,07 euros/habitante en 2017. En el análisis segmentado de estos indicadores se puede observar una tendencia a incrementar el déficit por habitante a medida que aumenta el tamaño de la empresa y por lo tanto del municipio en el que opera, siendo el déficit mayor en 2016 para el tramo de empresas más grandes por importe de 96,96 euros/habitante en 2016 y de 100,73 euros/habitante en 2017.

#### ||| 6.2.6.4. Ingresos y subvenciones de la actividad

La cifra promedio de Recaudación registra un incremento del 2,74% respecto a 2016, motivado fundamentalmente por el incremento en el número de viajeros transportados (1%), dado que el sistema tarifario se ha mantenido prácticamente constante. Este hecho puede ser indicador de la recuperación económica de los últimos años, protagonizada por una disminución del 12% en la tasa de paro media de los municipios analizados y por el impulso de políticas de movilidad puestas en marcha en dichos municipios.

El incremento más pronunciado se produce en el segmento de empresas de tamaño mediano (entre 200 y 500 autobuses), con un aumento del 6% en la recaudación al viajero, lo que podría denotar que estas operadoras han atendido a un mayor aumento en la demanda del servicio y podría significar que tienen posibilidad de desarrollo, expansión y crecimiento en la oferta del servicio.

Las Aportaciones públicas para la prestación del servicio (suma de las subvenciones y ayudas públicas para financiar el servicio), de igual modo que la recaudación directa al viajero, rompen con la tendencia de años anteriores y registran un aumento del 2,16% en términos promedio, este aumento se produce de manera generalizada en todos los tramos, aunque en este caso, son las empresas de mayor tamaño las que registran el mayor incremento (3,12%).

Con respecto a la partida de Otros ingresos de explotación, aunque globalmente no es una partida muy significativa, sí que se aprecia un gran esfuerzo de estas empresas hacia la búsqueda de fuentes de financiación adicionales para mejorar los rendimientos de la actividad, con un aumento superior al 7% para las empresas de mediano y gran tamaño y superior al 1% para las empresas de menos de 200 autobuses.

Finalmente, las tasas de contribución de la recaudación y las subvenciones respecto al total de recursos obtenidos para la actividad principal reflejan que, a pesar del mayor aumento de las cifras de recaudación respecto al incremento de las ayudas públicas, continúa siendo ligeramente superiores éstas últimas (53% de media). Esta tendencia cambió a partir del ejercicio 2015 para las empresas que operan en las ciudades más grandes, donde la tasa de cobertura de la recaudación (50,56%) continúa siendo ligeramente superior a la de ayudas públicas (49,44%).

En tal caso, se puede observar, como las proporciones entre ambas fuentes de financiación tienden a igualarse y acercarse a proporciones de equilibrio 50%-50%.

#### 6.2.6.5. Estudio comparativo de costes y financiación de la actividad

Los datos promedios sobre la cobertura indican que la recaudación sobre los costes de explotación supone un 43,21% y 42,62% para los años 2016 y 2017, respectivamente. Por su parte, las aportaciones públicas con respecto a los costes ascienden a 55,67% y un 54,62% para los años 2016 y 2017.

La caída del rating de las coberturas en el período 2017 se debe a que, según los datos promedios observados, el incremento de los ingresos de estas empresas tanto en recaudación como en aportaciones públicas, con un 2,74% y un 2,16% respectivamente, es proporcionalmente menor al incremento de los costes de explotación que han experimentado dichas empresas, alcanzando una variación negativa promedio del 3,86%. Sin embargo, en el periodo objeto de análisis, el rating de cobertura refleja una mejora significativa respecto del periodo previo, 2014-2015, con un déficit del 21,39% y 17,47%, respectivamente.

A pesar de la mejora en las coberturas de ingresos y, consecuentemente, la reducción del déficit, las empresas analizadas siguen manteniendo una situación deficitaria característica del sector. Estas cifras promedio vienen muy determinadas por las tendencias del tramo de empresas de más de 500 autobuses donde el déficit se sitúa en un 7,79 % en el año 2016 y un 9,09% en el 2017.

Portanto, hemos podido observar que las empresas tienden a la sostenibilidad económica-financiera del servicio, disminuyendo los costes del servicio, manteniendo una cierta estabilidad en los ingresos y buscando nuevas formas de financiación.

En términos relativos, al analizar la demanda del servicio, el coste por viajero promedio se ha mantenido más o menos uniforme en el bienio analizado, alcanzando 1,41 euros unitarios en 2016 y 1,43 euros en 2017. De éstos, quedan cubiertos por recaudación y subvenciones de las administraciones 1,43 euros en 2016 y 1,40 euros en 2017, quedando el déficit prácticamente a cero, a excepción del segmento de empresas con más de 500 autobuses, en las cuales el déficit se aproxima a 0,10 euros unitarios en ambos ejercicios.

Respecto a la oferta del servicio, medida en término de kilómetros útiles, se observa un aumento de eficiencia generalizado. Los recursos por kilómetro son superiores a los costes, registrando un pequeño superávit de 40 céntimos en el periodo analizado. Nuevamente son las empresas de mayor dimensión aquellas que registran una peor situación, reduciendo este superávit a prácticamente cero.

Si medimos la productividad y aprovechamiento de los recursos y los costes asociados por autobús, podemos observar que hay un aumento del indicador de costes (2,88%) y una disminución en el de ingresos respecto a esta magnitud (-2,25%). No obstante, estos datos contienen una alta variación debida a la diferencia en tamaño de las diferentes empresas.

La diferencia entre los indicadores de recaudación y costes por habitante, marcan la aportación que por término medio han de soportar los ciudadanos para cubrir la prestación del servicio público de transporte urbano y, según datos promedios, se ha estimado en unos 52,41 euros/habitante en 2016 y 55,07 euros/habitante en 2017. En el análisis segmentado de estos indicadores se puede observar una tendencia a incrementar el déficit por habitante a medida que aumenta el tamaño de la empresa y por lo tanto del municipio en el que opera, siendo el déficit mayor en 2016 para el tramo de empresas más grandes por importe de 96,96 euros/habitante en 2016 y el déficit mayor en 2017 en las empresas de mediano tamaño por importe de 60,18 euros/habitante.

## || 6.2.7. Accesibilidad

Finalmente, el apartado de accesibilidad muestra el grado de adaptación de la flota de autobuses a las necesidades especiales de sus usuarios destacando que se han mantenido prácticamente constantes en el período analizado. Destaca el tramo de empresas con más de 500 autobuses, cuyos valores reflejan que, para el periodo analizado, ya cuentan con una flota totalmente adaptada. Esto pone de manifiesto la gran sensibilidad de dichas empresas, hacia el problema de la accesibilidad en los medios de transporte públicos.



# 7

---

## Glosario

## 7.1. Datos

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
01	Kilómetros totales recorridos	Total de kilómetros recorridos por los autobuses en el año, incluyendo el desplazamiento desde cocheras y aquéllos recorridos por averías, incidencias y accidentes.	-	Empresa	Km
02	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
03	Viajeros transportados	Número total de usuarios del servicio, diferenciando por tipo de título.	-	Empresa	Viajeros
04	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
05	Horas de servicio	Número de horas totales de servicio prestadas por la compañía en el año.	-	Empresa	Horas
06	Líneas	Número de líneas totales que contemple la empresa (diurnas, nocturnas, especiales, etc.).	-	Empresa	Líneas
07	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
08	Puntos de paradas totales	Número de lugares donde está disponible el acceso al usuario del servicio de transporte.	-	Empresa	Paradas
09	Expediciones	Número de recorridos que realizan los autobuses, entendiendo Ida y Vuelta como un recorrido o viaje.	-	Empresa	Recorridos

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
<b>O10</b>	Kilómetros de carril bus	Número total de kilómetros del municipio donde la calzada es específica para autobuses y taxis.	-	Empresa	Km
<b>P1</b>	Empleados	Número promedio o equivalente de trabajadores empleados en el servicio, de todas las tipologías de personal.	-	Memoria	Empleados
<b>P2</b>	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
<b>M1</b>	Autobuses	Parque total de autobuses de la empresa.	-	Empresa	Autobuses
<b>M2</b>	Plazas parque móvil	Número total de plazas ofertadas para el total de los autobuses.	-	Empresa	Plazas
<b>M3</b>	Autobuses por tipo combustible	Número de autobuses por tipo de combustible. Habrá tantos datos como tipos de combustible (gasoil, GNC, biocombustibles, eléctricos, etc.).	-	Empresa	Autobuses
<b>M4</b>	Promedio antigüedad de la flota	Media de la antigüedad actual de los vehículos de la flota.	-	Empresa	Años
<b>C1</b>	Consumo total de combustible	Consumo de combustible en litros al año, sin distinción entre tipos.	-	Empresa	Litros
<b>C2</b>	Coste total de combustible	Cantidad en euros de consumo del combustible en el año (todos los combustibles: gasoil, GNC, biocombustibles, eléctricos, etc.).	-	Empresa	Euros
<b>C3</b>	Coste plantilla conductores	Coste anual del salario y complementos de los conductores de autobuses.	-	Empresa	Euros
<b>C4</b>	Inversión anual en flota	Inversión anual en autobuses.	-	Empresa	Euros
<b>C5</b>	Aprovisionamientos	Gastos de aprovisionamientos recogidos en la cuenta de pérdidas y ganancias.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
<b>C6</b>	Amortizaciones	Cuantía de dotación de amortizaciones recogida en la cuenta de pérdidas y ganancias.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
<b>C7</b>	Gastos totales	Total de gastos del periodo.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
<b>C8</b>	Gastos explotación	Sumatorio de gastos del resultado de explotación que se reflejan en la cuenta de pérdidas y ganancias.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros



Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
<b>C9</b>	Costes explotación	Gastos de explotación eliminando los conceptos de deterioros y provisiones y añadiendo los gastos financieros.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
<b>C10</b>	Gasto personal	Cuantía del gasto en personal recogida en la cuenta de pérdidas y ganancias.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
<b>F1</b>	Recursos obtenidos de la actividad principal	Sumatorio de la recaudación directa a viajeros y las Aportaciones públicas para la prestación del servicio.	-	Empresa	Euros
<b>F2</b>	Recaudación directa al viajero	Recaudación obtenida directamente del usuario.	-	Empresa	Euros
<b>F3</b>	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
<b>F4</b>	Subvención en tarifas	Aportación de las Administraciones Públicas a las tarifas.	-	Empresa	Euros
<b>F5</b>	Subvenciones a la explotación vía contratos programas	Aportación de las Administraciones Públicas para sufragar los principales gastos de explotación del servicio.	-	Empresa	Euros
<b>F6</b>	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
<b>F7</b>	Aportación de socios para compensación de déficit	Aportación económica directa en patrimonio que cubre los resultados negativos obtenidos.	-	Empresa y Balance	Euros
<b>F8</b>	Otros ingresos de explotación	Ingresos obtenidos que no están directamente relacionados con la prestación del servicio.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
<b>F9</b>	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
<b>F10</b>	Otras subvenciones de explotación	Aquellas no relacionadas con la subvención por prestación del servicio.	-	Empresa y Pérdidas y Ganancias	Euros
<b>F11</b>	Subvenciones traspasadas a resultados	Subvenciones oficial de capital traspasadas al resultado del ejercicio.	-	Empresa y Memoria	Euros

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
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, posibilitado el acceso a discapacitados.	-	Empresa	Autobuses

## 7.2. Indicadores

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
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

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
<b>O21</b>	Promedio de puntos de paradas por línea	Ídem	O8/O6	Cálculo	Puntos parada/ línea
<b>O22</b>	Promedio kilómetro por puntos de parada ofertada	Promedio de distancia en kilómetros entre puntos de paradas.	O8/O2	Cálculo	Puntos parada/ km
<b>O23</b>	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	%
<b>P3</b>	Promedio de conductores por autobús	Ídem	P2/M1	Cálculo	Conductores/ Autobús
<b>P4</b>	Promedio de kilómetros totales recorridos por conductor	Ídem	O1/P2	Cálculo	Km/ conductor
<b>P5</b>	Promedio de kilómetros útiles recorridos por conductor	Ídem	O2/P2	Cálculo	Km/ conductor
<b>P6</b>	Promedio de empleados por autobús	Ídem	P1/M1	Cálculo	Empleados/ Autobús
<b>P7</b>	Porcentaje de conductores en la plantilla	Porcentaje de conductores sobre el total de empleados.	P2/P1	Cálculo	Conductores/ Empleados
<b>M5</b>	Capacidad media de la flota	Número de plazas por autobús	M2/M1	Cálculo	Plazas/ Autobús
<b>C11</b>	Consumo combustible por kilómetro total	Ídem	C1/O1	Cálculo	Combust./km
<b>C12</b>	Consumo combustible por kilómetro útil	Ídem	C1/O2	Cálculo	Combust./km
<b>C13</b>	Consumo combustible por viajero	Ídem	C1/O3	Cálculo	Combust./ Viajero
<b>C14</b>	Coste combustible por kilómetro total	Ídem	C2/O1	Cálculo	Euros/km
<b>C15</b>	Coste combustible por kilómetro útil	Ídem	C2/O2	Cálculo	Euros/km
<b>C16</b>	Coste combustible por viajero	Ídem	C2/O3	Cálculo	Euros/Viajero
<b>C17</b>	Coste promedio plantilla conductores por autobús	Ídem	C3/M1	Cálculo	Euros/ Autobús
<b>C18</b>	Coste promedio plantilla conductores por kilómetro total recorrido	Ídem	C3/O1	Cálculo	Euros/km

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
<b>C19</b>	Coste promedio plantilla conductores por kilómetro útil recorrido	Ídem	C3/O2	Cálculo	Euros/km
<b>C20</b>	Coste promedio plantilla conductores por viajero	Ídem	C3/O3	Cálculo	Euros/Viajero
<b>C21</b>	Aprovisionamientos por viajero	Ídem	C5/O3	Cálculo	Euros/Viajero
<b>C22</b>	Gastos de Personal por viajero	Ídem	C10/O3	Cálculo	Euros/Viajero
<b>C23</b>	Gastos de explotación por viajero	Ídem	C8/O3	Cálculo	Euros/Viajero
<b>C24</b>	Coste de explotación por viajero	Ídem	C9/O3	Cálculo	Euros/Viajero
<b>C25</b>	Amortizaciones por viajero	Ídem	C6/O3	Cálculo	Euros/Viajero
<b>C26</b>	Gastos totales por viajero	Ídem	C7/O3	Cálculo	Euros/Viajero
<b>C27</b>	Aprovisionamientos por kilómetro	Ídem	C5/O1	Cálculo	Euros/km
<b>C28</b>	Gastos de Personal por kilómetro	Ídem	C10/O1	Cálculo	Euros/km
<b>C29</b>	Gastos de explotación por kilómetro	Ídem	C8/O1	Cálculo	Euros/km
<b>C30</b>	Amortizaciones por kilómetro	Ídem	C6/O1	Cálculo	Euros/km
<b>C31</b>	Gastos totales por kilómetro	Ídem	C7/O1	Cálculo	Euros/km
<b>C32</b>	Gasto total por habitante	Ídem	C7/E2	Cálculo	Euros/Viajero
<b>F14</b>	Recaudación directa viajero por viajero	Ídem	F2/O3	Cálculo	Euros/viajero
<b>F15</b>	Recaudación directa viajero por km útil	Ídem	F2/O2	Cálculo	Euros/km
<b>F16</b>	Recaudación directa viajero por autobús	Ídem	F2/M1	Cálculo	Euros/ Autobús
<b>F17</b>	Recursos obtenidos de la actividad principal por viajero	Ídem	F1/O3	Cálculo	Euros/viajero
<b>F18</b>	Recursos obtenidos de la actividad principal por km útil	Ídem	F1/O2	Cálculo	Euros/km
<b>F19</b>	Recursos obtenidos de la actividad principal por autobús	Ídem	F1/M1	Cálculo	Euros/ Autobús

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
<b>F20</b>	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	%
<b>F21</b>	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	%
<b>F22</b>	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por viajeros	Ídem	F3/O3	Cálculo	Euros/viajero
<b>F23</b>	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por autobús	Ídem	F3/M1	Cálculo	Euros/Autobús
<b>F24</b>	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por kilómetros útiles	Ídem	F3/O2	Cálculo	Euros/km útiles
<b>F25</b>	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por habitantes	Ídem	F3/E2	Cálculo	Euros/habitante
<b>F26</b>	Porcentaje de subvenciones de capital acumuladas sobre el total inversiones acumuladas	Ídem	F12/F13	Cálculo	%
<b>F27</b>	Costes de explotación sobre ingresos de explotación	Ídem	C9/F9	Cálculo	%
<b>F28</b>	Cobertura recaudación viajeros sobre costes explotación	Proporción de costes de explotación que quedan cubiertos con la recaudación obtenida directamente del viajero.	F2/C9	Cálculo	%
<b>F29</b>	Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio sobre costes explotación	Proporción de costes de explotación que quedan cubiertos con la Aportaciones públicas para la prestación del servicio.	F3/C9	Cálculo	%
<b>F30</b>	Costes de explotación por viajero	Ídem	C9/O3	Cálculo	Euros
<b>F31</b>	Déficit por viajero	Ídem	F17-F30	Cálculo	Euros

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
<b>F32</b>	Déficit por habitante	Ídem	$(F1-C9)/E2$	Cálculo	Euros
<b>E3</b>	Kilómetros anuales por habitante	Ídem	$O1/E2$	Cálculo	Km/habitante
<b>E4</b>	Kilómetros anuales por superficie	Ídem	$O1/E1$	Cálculo	Km/km <sup>2</sup>
<b>E5</b>	Densidad geográfica de la Población	Número de habitantes por kilómetro de superficie	$E2/E1$	Cálculo	Habitantes/km <sup>2</sup>
<b>E6</b>	Número de viajeros sobre el número de habitantes	Ídem	$O3/E2$	Cálculo	Viajeros/habitante
<b>L3</b>	Porcentaje autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	Porcentaje de autobuses que disponen de plataforma	$L1/M1$	Cálculo	%
<b>L4</b>	Porcentaje autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	Porcentaje de autobuses que disponen de piso bajo	$L2/M1$	Cálculo	%



