

INFORME TRIENAL DEL OBSERVATORIO DE COSTES Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO

MODO AUTOBÚS

2020 – 2022

MARÍA LUISA DELGADO JALÓN
(Directora)



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

© 2024 Isabel Álvarez Jiménez, Pedro Manuel Balboa la Chica, Daniel Carrasco Díaz, María Luisa Delgado Jalón (Dir.), Beatriz Duarte Monedero, Sandra Flores Ureba, Arminda García Santana, Vera Gelashvili, Alba Gómez Ortega, Virginia Llorente Muñoz, Margarita Mesa Mendoza, José Ángel Rivero Menéndez, Miguel Ángel Sánchez de Lara, Daniel Sánchez Toledano, Joaquín Sánchez Toledano, Heriberto Suárez Falcón y Domingo Verano Tacoronte.

© 2024 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

Printed in Spain • Impreso en España

ISBN: 978-84-126163-8-5

INFORME TRIENAL DEL OBSERVATORIO DE COSTES Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO

MODO AUTOBÚS

2020 – 2022

MARÍA LUISA DELGADO JALÓN
(Directora)





PRÓLOGO	10
CARTA DE PRESENTACIÓN	14
EL OBSERVATORIO DE COSTES Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO	16
1.1. Objetivos del Observatorio TUC.....	18
1.2. Miembros.....	18
1.3. Entidades participantes en el Observatorio:.....	20
PRESENTACIÓN DEL INFORME	22
2.1. Consideraciones previas	23
2.2. Desarrollo metodológico del trabajo y fuentes de información	26
ANÁLISIS DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO	30
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	35
3.3. Comparativa entre las empresas analizadas y las empresas adheridas	37
3.4. Análisis económico-financiero.....	38
3.4.1. Análisis de los componentes del resultado empresarial	41
3.4.2. Estructura de gastos de explotación	45
3.4.3. Análisis de los componentes de la situación patrimonial.....	47
3.4.4. Análisis del equilibrio económico-financiero.....	52
3.4.4.1. Ratios de rentabilidad	52
3.4.4.2. Solvencia	58
ESTUDIO DE LA ESTRUCTURA DE COSTES Y FINANCIACIÓN DEL SECTOR.....	66
4.1. Introducción	67
4.2. Entorno	67
4.2.1. Parámetros de entorno	68
4.2.2. Parámetros socioeconómicos.....	70
4.3. Operaciones	74
4.3.1. Kilómetros totales y útiles recorridos.....	74
4.3.1.1. Kilómetros totales y útiles. Evolución 2018-2022.....	76
4.3.2. Viajeros transportados.....	77
4.3.2.1. Viajeros transportados. Evolución 2018-2022.....	80
4.3.3. Otros parámetros relacionados con la prestación del servicio.....	82
4.3.3.1. Red de Servicio	82
4.3.3.2. Otras características del servicio	86
4.4. Personal.....	90
4.4.1. Plantilla.....	90
4.4.2. Parámetros servicio personal	92

4.4.2.1.	Parámetros servicio personal. Evolución 2018-2022	96
4.5.	Material móvil.....	98
4.5.1.	Estructura de la flota.....	98
4.5.1.1.	Estructura de la flota. Evolución 2018-2022.....	101
4.5.2.	Parámetros servicio flota	102
4.5.2.1.	Parámetros servicio flota. Evolución 2018-2022	103
4.6.	Gastos y costes	104
4.6.1.	Gastos y costes.....	104
4.6.1.1.	Gastos y costes.....	104
4.6.1.2.	Coste de combustible	106
4.6.1.3.	Combustibles. Evolución 2018-2022	108
4.6.2.	Coste de personal	110
4.6.2.1.	Coste de personal. Evolución 2018-2022.....	112
4.6.3.	Explotación y totales.....	114
4.6.3.1.	Importes	114
4.6.3.2.	Promedios	116
4.7.	Financiación	124
4.7.1.	Financiación a la inversión	124
4.7.1.1.	Inversiones	124
4.7.1.2.	Financiación pública de las inversiones: Subvenciones de capital.	126
4.7.1.3.	Parámetros de financiación de inversiones.....	128
4.7.2.	Tarifas	131
4.7.3.	Estructura de la financiación del servicio o actividad	132
4.7.3.1.	Estructura de las aportaciones públicas para la financiación del servicio.....	137
4.7.4.	Estudio comparativo de costes y financiación de la actividad	138
4.7.4.1.	Indicadores de costes y financiación del servicio - parámetros de operaciones.....	141
4.8.	Accesibilidad	149
	INFORME SINTÉTICO DE CONCLUSIONES.....	152
5.1.	Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo.....	153
5.1.1.	Empresas analizadas	154
5.1.2.	Clasificación de las empresas en función de la cifra de negocios, la dimensión del activo y número de trabajadores.....	154
5.1.3.	Comparativa entre las empresas analizadas y las empresas adheridas.....	155
5.1.4.	Análisis económico-financiero	155
5.1.4.1.	Análisis de los componentes del resultado empresarial.....	155
5.1.4.2.	Análisis de los componentes de la situación patrimonial	156
5.1.4.3.	Análisis del equilibrio económico-financiero.....	156
5.2.	Estudio de la estructura de costes y financiación del sector	160
5.2.1.	Entorno.....	160
5.2.2.	Operaciones.....	161
5.2.2.1.	Kilómetros totales y útiles recorridos.....	161
5.2.2.2.	Viajeros transportados.....	161

5.2.2.3.	Otros parámetros relacionados con la prestación del servicio.....	161
5.2.3.	Personal.....	162
5.2.3.1.	Plantilla.....	162
5.2.3.2.	Parámetros servicio personal.....	162
5.2.4.	Material móvil.....	162
5.2.4.1.	Estructura de la flota.....	162
5.2.4.2.	Parámetros servicio flota.....	163
5.2.5.	Gastos y costes.....	163
5.2.5.1.	Combustibles.....	163
5.2.5.2.	Coste de personal.....	163
5.2.5.3.	Gastos de explotación y totales.....	163
5.2.6.	Financiación.....	164
5.2.6.1.	Financiación de las inversiones.....	164
5.2.6.2.	Financiación del servicio.....	165
5.2.6.3.	Estudio comparativo de costes y financiación de la actividad.....	166
5.2.7.	Accesibilidad.....	167
GLOSARIO	168
6.1.	Datos.....	169
6.2.	Indicadores.....	172

PRÓLOGO

Es un placer presentar este nuevo Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo, que Atuc viene coordinando desde hace ya más de una década.

Uno de los objetivos de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos es la realización y promoción de estudios de investigación en cuantas facetas concierne al transporte de viajeros, que sean de utilidad al sector y que contribuyan a la mejora continua del servicio que se ofrece a la sociedad. Dentro de este ámbito se ubica esta iniciativa, en los que se han venido analizando de manera científica la estructura del transporte urbano en autobús y también el modo ferroviario.

El transporte 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 a este Observatorio.

Los últimos años han sido complejos para toda la sociedad, y el sector del transporte urbano ha sufrido en gran medida las consecuencias del periodo de confinamiento y los cambios producidos en nuestro modo de vivir y transportarnos, generando una situación de especial incertidumbre. No obstante, pese a todas las dificultades, el sector estuvo a la altura de esas circunstancias, garantizando el servicio en todo momento con absoluta profesionalidad.

Los grandes cambios producidos y los difíciles retos que hemos tenido que superar por parte del sector, hace necesario lo que venimos reclamando desde hace años desde Atuc, poder 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.

El informe que presentamos trata los ejercicios 2020 a 2022, años en los que la pandemia ha impactado con toda su dureza a la sociedad española, y también a nuestras empresas, y en los cuales aquella tendencia previa y creciente en el uso del transporte se vio truncada abruptamente por los excepcionales acontecimientos que vivimos.

Un factor muy importante que destacar es el hecho de que este Observatorio está 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.

No quisiera terminar sin recordar al anterior director del Observatorio, Heriberto Suárez, tristemente fallecido, y agradecer a los componentes del Observatorio de Costes y su actual directora, María Luisa Delgado, por recoger el testigo de la pasión por la investigación en materia de transporte, así como 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 de las Palmas de Gran Canaria y Universidad Francisco de Vitoria) por el apoyo mostrado en la elaboración de esta nueva edición de informe sobre coste y financiación del transporte urbano, modo autobús.

Miguel Ruiz Montañez

Presidente

CARTA DE PRESENTACIÓN

Tenemos la satisfacción de presentar un nuevo Informe del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo en España: Modo Autobús, donde analizamos por primera vez los datos referidos a un trienio, concretamente el referido a los años 2020, 2021 y 2022. Este nuevo Informe cobra un especial interés al ser estos unos años especialmente significativos por la crisis sanitaria mundial de 2020 que paralizó al mundo entero y que lenta y gradualmente se ha ido superando.

También nuestras ciudades, y por supuesto nuestro transporte, ha sido objeto de grandes dificultades que progresivamente se han ido superando, llegando a encontrarnos el 2022 nuevamente en parámetros de normalidad.

Como siempre, este nuevo informe se ha estructurado en dos grandes apartados:

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

Aunque analizando tres años, en el Capítulo 3 se ha mantenido el diseño de los últimos informes, profundizando en el análisis segmentado, dividiendo el grupo de empresas más pequeñas y atendiendo al número de autobuses por empresa. En el Capítulo 4, dedicado a la Estructura de costes y financiación del sector, se ha incluido en apartados finales, para un conjunto de indicadores, información de los años 2018 a 2022.

Como en informes anteriores, se ha pretendido mejorar los capítulos 3 y 4 con una lectura más sencilla, una estructura más amigable y la inclusión de un mayor número de gráficos, de manera que ofrezca una visión del sector que promueva el incremento de su utilidad, siempre sin perder información con respecto a informes anteriores.

Esperamos recibir cualquier sugerencia sobre el informe por los usuarios, internos y externos, del sector que nos conduzca a mejorar su contenido, especialmente de los miembros de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc) y de las empresas adheridas, verdaderas protagonistas, sin las cuales el contenido del informe no podría ser el que es y, por tanto, no podría alcanzar el interés y profundidad que pensamos posee. Seguimos creyendo que proyectos de esta naturaleza, realizados por investigadores independientes, pueden contribuir a reflexionar con sus análisis y contenidos de benchmarking a los gestores de las empresas de transporte urbano colectivo y a los responsables políticos de las mismas.

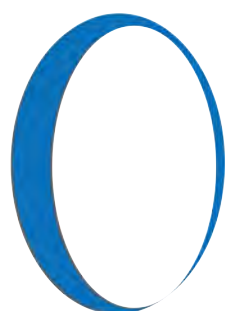
Siendo mi primer año como responsable de la dirección de este proyecto, quiero agradecer de forma especial a mis predecesores en este cargo por la confianza depositada en mí y por lo fácil que me han dejado el camino. Finalmente, a todos los investigadores y miembros del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo, por la generosidad y esfuerzo realizado y, de igual manera, a Atuc y todas las empresas adheridas, esenciales para que el proyecto que nos ocupa siga siendo ejemplo de la tan mencionada y escasamente aplicada transferencia de conocimiento entre la Universidad y la Empresa como motor del desarrollo económico de la Sociedad.

M^a Luisa Delgado Jalón

Directora 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).

El principal objetivo del Observatorio TUC es analizar el sector del transporte colectivo en España a través de la recopilación y elaboración de indicadores y tendencias que permitan a los gestores y la ciudadanía en general un conocimiento pormenorizado de los aspectos operativos y económicos más relevantes de los operadores del transporte colectivo, haciendo especial hincapié en la financiación y los costes. Para ello, desde hace ya más de una década, el Observatorio colabora estrechamente con la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc), así como con empresas concesionarias adheridas a las diferentes ediciones de los trabajos publicados y cuya información es indispensable para los mismos.

Hoy, tras quince años de trabajo ininterrumpido, el éxito de este Observatorio 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 Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (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, se constituye, 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.

1.1. 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 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.

1.2. 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), constituida en la asociación Instituto de Investigación en Gestión del Transporte y la Movilidad (Instituto IGTM).



Universidad
Francisco de Vitoria
UFV Madrid



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA



Universidad
Rey Juan Carlos

Directora del Observatorio:

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

Coordinadores del Observatorio:

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

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

Joaquín Sánchez Toledano, Profesor Ayudante Doctor del Departamento de Contabilidad y Gestión 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 del Observatorio:

Isabel María Álvarez Jiménez, Profesora Sustituta de Ayudante Doctor del Departamento de Contabilidad y Gestión de la Universidad de Málaga.

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 Contratada Doctora del Departamento de Economía de la Empresa de la Universidad Rey Juan Carlos.

Arminda García Santana, Profesora Colaboradora del Departamento de Economía Financiera y Contabilidad de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria.

Vera Gelashvili, Profesora Contratada Doctora del Departamento de Economía de la Empresa de la Universidad Rey Juan Carlos.

Alba Gómez Ortega, Profesora Contratada Doctora del Departamento de Economía de la Empresa de la Universidad Rey Juan Carlos.

Virginia Llorente Muñoz, Profesora Contratada Doctora del Departamento de Contabilidad y Gestión de la Universidad de Málaga.

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

Miguel Ángel Sánchez de Lara, Profesor Contratado Doctor 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 Ayudante Doctor del Departamento de Contabilidad y Gestión 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.

1.3. Entidades participantes en el Observatorio:

El Observatorio TUC se constituye por iniciativa de la Cátedra de Ecotransporte, 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 de Ecotransporte, Tecnología y Movilidad (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.

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.

Finalmente, la colaboración de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc) ha sido fundamental para la estabilidad y continuidad de nuestros trabajos que, a través de su ayuda económica y de la divulgación de los Informes, ha facilitado la adhesión de un número creciente de empresas de transporte (21 en la actualidad) que han considerado de gran interés formar parte de este proyecto. Las empresas de transporte adheridas a este séptimo estudio suponen una importante representación del mercado analizado. Dichas empresas son:

- AUCORSA
- AUTOBUSES URBANOS DE LEÓN (Grupo ALSA)
- AUTOBUSES URBANOS DE PALENCIA (Grupo ALSA)
- COMPAÑÍA DEL TRANVÍA ELÉCTRICO DE AVILÉS (Grupo ALSA)
- COMUJESA
- DBUS
- EMT DE FUENLABRADA
- EMT DE MADRID
- EMT DE MÁLAGA
- EMT DE TARRAGONA
- EMT VALÈNCIA
- EMTUSA, GIJÓN
- EMUTSA, MIERES
- FISERSA
- GUAGUAS MUNICIPALES
- TEISA
- TITSA
- TRANSPORTES UNIDOS DE ASTURIAS -OVIEDO- (Grupo ALSA)
- TRANSPORTS DE BARCELONA
- TRANVÍAS DE LA CORUÑA
- TUSSAM

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 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.

El resultado se pone de manifiesto en el patente interés de las empresas y agentes del sector, que se ha materializado en la mencionada colaboración y adhesión al proyecto de entes como la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Atuc) y de las más importantes empresas concesionarias del país, representativas de las principales capitales españolas y de un importante volumen de población que representa, aproximadamente, un 40% de la que vive en ciudades de más de 50.000 habitantes¹ y un 21% de la población total².

Tomando como partida tales premisas, el informe se adecúa a los siguientes condicionantes:

-
- 1 Respecto a una población residente en los municipios de más de 50.000 habitantes de 24.963.726 personas (Padrón Municipal de Habitantes. INE, 2022).
 - 2 Respecto a una población total de 48.085.361 personas (Padrón Municipal de Habitantes. INE, 2023).

1. El estudio se limita a transporte urbano³ 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 importantes. 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 que se pueden encontrar en tales registros públicos (falta de depósito, ...) y, por último, por la comprensible salvaguarda de datos de carácter sensible y crítico para cada concesionaria. Por todo ello, 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 que prestan 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 elegidos⁴. 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.

³ En suelo urbano o entre núcleos urbanos situados dentro de un mismo término municipal o área metropolitana.

Si para la generalidad de las empresas el análisis se ha limitado 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 el apartado 4 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 séptimo informe elaborado por el Observatorio -ejercicios 2020, 2021 y 2022-, 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. Es por ello que, para algunos indicadores, se presenta información de los años 2018 al 2022.
10. En el 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 trabajo, 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.

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 (Capítulo 3).
- Estructura de costes y financiación del sector (Capítulo 4).

Por las razones expuestas en el apartado de consideraciones previas, corresponde efectuar el estudio de las empresas concesionarias del servicio 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 Capítulo 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, 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 la selección de la muestra objeto de estudio. En este sentido, no es aconsejable la aplicación del método de muestreo aleatorio simple porque, tanto debido a la elevada concentración del sector (las diez concesionarias con mayor cuota de mercado representaban para el ejercicio 2008 el 68% del sector⁵) como a la imposibilidad de obtención de datos de determinadas empresas⁶, es preciso establecer determinadas restricciones y requisitos para la selección de la muestra.

En el presente informe, para configurar la muestra, se parte de la utilizada en el bienio anterior para el análisis económico-financiero del sector. A ella se incorporan aquellas empresas incluidas en el resto de informes realizados desde OTUC, quedando definitivamente configurada por todas aquellas con cuentas anuales disponibles en la base de datos SABI para los años 2020, 2021 y 2022.

La aplicación de este proceso generó una muestra de 46 concesionarias representativas de una importante parte del sector, sobre la que se aplicó el mencionado análisis económico-financiero (situación financiera y patrimonial, resultado, rentabilidad, solvencia,...), permitiendo efectuar la estimación e interpretación de los correspondientes parámetros sobre la base del cálculo de los oportunos estadísticos.

5 Informe Transporte Urbano DBK. Madrid, 2009.

6 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 o tratarse de servicios prestados directamente por el Ayuntamiento.

Efectuado dicho análisis, la siguiente fase del trabajo, abordada en el Capítulo 4, se relacionó, 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 las anteriores, 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.

De esta forma, con el apoyo de los promotores de este proyecto, de algunas de las principales operadoras nacionales y, por supuesto, de Atuc, fue posible interesar a un amplio conjunto de concesionarias que se adhirieron al proyecto, haciendo posible culminar los objetivos analíticos que se perseguían.

En definitiva, en el Capítulo 4 se 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 mención⁷.

7 Los indicadores calculados representan, en consecuencia, promedios o medianas 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.

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 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.).

3

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

La muestra objeto de análisis está configurada por 46 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 2020, 2021 y 2022 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

Para configurar la muestra, se parte de la utilizada en el bienio anterior para el análisis económico-financiero del sector. A ella se incorporan aquellas empresas incluidas en el resto de Informes realizados desde OTUC, quedando definitivamente configurada por todas aquellas con cuentas anuales disponibles en la base de datos SABI para los años 2020, 2021 y 2022.

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 o tratarse de servicios prestados directamente por el Ayuntamiento.

Definitivamente, tras la aplicación de las mencionadas restricciones, para el período objeto de estudio (2020-2022), la muestra quedó conformada por 46 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	7	Com. Valenciana	6
Aragón	1	Euskadi	3
Baleares	1	Extremadura	1
Canarias	1	Galicia	4
Castilla y León	4	La Rioja	1
Castilla-La Mancha	3	Principado de Asturias	4
Cataluña	7	Región de Murcia	1
Com. de Madrid	2	TOTAL	46

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 3.2, 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 estas desmotiva a los capitales privados a competir en y por el sector.

Por último, se deben tener en cuenta los largos períodos concesionales que pueden impedir o dificultar la entrada de nuevos competidores.

Tabla 3.2 Características de la muestra.

Criterios de clasificación		Número de empresas	Porcentaje	Cifra de negocios media 2022 Miles €	Fondos propios medios 2022 Miles €
Antigüedad	Más de 10 años	42	91,30%	28.849,03	15.809,22
	Entre 5 y 10 años	3	6,52%	36.514,10	7.363,00
	Entre 1 y 5 años	1	2,17%	47.751,71	1.496,38
	Total	46	100,00%	29.759,91	14.946,90
Personalidad Jurídica	Sociedades Anónimas	35	76,09%	35.526,00	16.988,00
	Sociedades Limitadas	11	23,91%	47.751,00	8.453,00
	Otras figuras	-	-	-	-
	Total	46	100,00%	29.759,91	14.946,90
Auditoría	Empresas auditadas	43	93,48%	31.662,00	15.922,00
	Empresas no auditadas	3	6,52%	2.497,00	967,00
	Total	46	100,00%	29.759,91	14.946,90
Titularidad	Pública	17	36,96%	58.161,92	25.447,70
	Privada	27	58,70%	13.854,55	7.419,21
	Mixta	2	4,35%	3.065,37	637,07
	Total	46	100,00%	29.759,91	14.946,90

Fuente: Elaboración propia.

Al igual que en años anteriores, se debe resaltar la gran disparidad que presentan los fondos propios medios; mientras que en las empresas constituidas hace más de 10 años, la media de los fondos propios es de 15.809 miles de euros, las empresas más jóvenes (entre 5 y 10 años) tienen unos fondos propios medios de 7.363 miles de euros.

En cuanto a su personalidad jurídica (**Tabla 3.2. y Figura 3.2**), la mayor parte de la muestra (76,09%) 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.

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

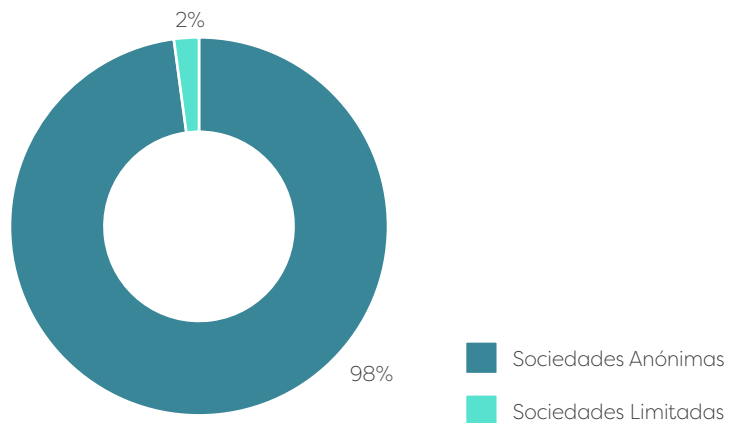
Respecto a los controles efectuados, un 93,48% de las empresas de la muestra están auditadas (**Tabla 3.2 y Figura 3.3**). Cabe destacar que la cifra de negocios media y los fondos propios medios de las empresas auditadas son muy superiores a los de las no auditadas, dada la obligatoriedad de someter a auditoría a las entidades de mayor tamaño.

Figura 3.1 Antigüedad (% empresas).



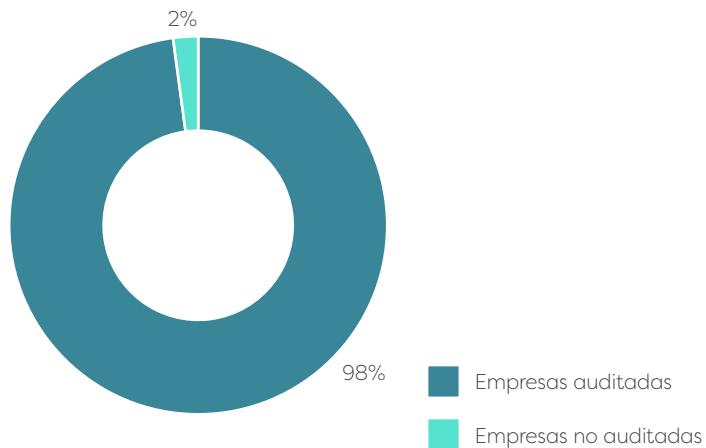
Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.2 Personalidad jurídica (% empresas).



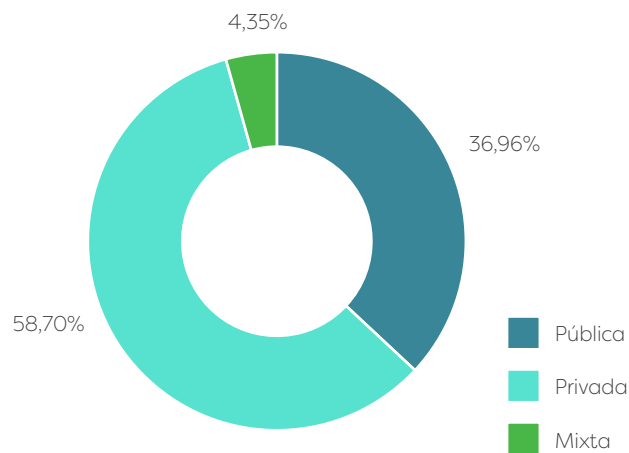
Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.3 Empresas auditadas (% empresas).



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.4 Titularidad (% empresas).



Fuente: Elaboración propia.

Por último, y en cuanto a su titularidad (**Tabla 3.2. y Figura 3.4**), el 36,96% de las empresas son públicas y el 58,70% son privadas. Las empresas de titularidad mixta representan un 4,35% de la muestra. Las empresas públicas prestatarias del servicio de transporte urbano presentan una cifra media de negocios algo más de 4 veces del de las privadas, siendo sus fondos propios medios superiores también en más del triple.

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 2020, 2021 y 2022, tal como muestran las **Tablas 3.3, 3.4. y 3.5.**

La **Tabla 3.3** 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 2020-2022 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 durante el período analizado.

Tabla 3.3 Distribución de las empresas en función de la cifra de negocios.

En millones de €	2020			2021			2022		
	Empresas	%	Cifra media de negocios	Empresas	%	Cifra media de negocios	Empresas	%	Cifra media de negocios
Inferior a 5	21	45,65%	1,72	21	45,65%	2,11	19	41,30%	2,25
Entre 5 y 15	14	30,43%	8,76	12	26,09%	8,50	12	26,09%	8,24
Entre 15 y 50	8	17,39%	25,83	10	21,74%	26,73	12	26,09%	30,87
Superior a 50	3	6,52%	232,47	3	6,52%	234,00	3	6,52%	285,64
Total	46	100%	23,11	46	100%	24,25	46	100%	29,76

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 3.4**, en torno al 72% de la muestra en 2020 presenta una dimensión del activo inferior a 30 millones de euros, disminuyendo esta cifra de forma progresiva en 2021 y 2022 (en el que se encuentran el 65% de las empresas).

Tabla 3.4 Distribución de las empresas en función de la dimensión del activo.

En millones de €	2020			2021			2022		
	Empresas	%	Dimensión media del activo	Empresas	%	Dimensión media del activo	Empresas	%	Dimensión media del activo
Inferior a 10	19	41,30%	3,49	18	39,13%	3,45	17	36,96%	3,59
Entre 10 y 30	14	30,43%	17,83	14	30,43%	18,13	13	28,26%	17,68
Entre 30 y 50	3	6,52%	37,14	4	8,70%	36,42	6	13,04%	34,63
Entre 50 y 100	6	13,04%	71,61	5	10,87%	75,67	4	8,70%	73,80
Superior a 100	4	8,70%	357,03	5	10,87%	352,12	6	13,04%	339,34
Total	46	100%	49,67	46	100%	56,56	46	100%	61,52

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 3.5** se aprecia que el número medio de trabajadores aumenta en casi 29 trabajadores en el trienio analizado.

Más del 75% de las empresas tiene menos de 500 empleados en 2020, aumentando ligeramente la cifra al 76% y disminuyendo en 2022 (en torno al 74%), mientras que sólo cinco de ellas disponen de una plantilla superior a los 1.000 trabajadores.

Tabla 3.5 Distribución de las empresas en función del número de trabajadores.

	2020			2021			2022		
	Empresas	%	Número medio de trabajadores	Empresas	%	Número medio de trabajadores	Empresas	%	Número medio de trabajadores
Inferior a 250	28	60,87%	91,36	27	58,70%	92,11	27	58,70%	94,59
Entre 250 y 500	7	15,22%	348,14	8	17,39%	342,25	7	15,22%	334,29
Entre 501 y 1.000	6	13,04%	715,00	5	10,87%	675,20	7	15,22%	728,86
Superior a 1.000	5	10,87%	3.709,80	6	13,04%	3.251,67	5	10,87%	3828
Total	46	100%	605,10	46	100%	611,11	46	100%	633,39

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 30 millones de euros, un tamaño del activo que ronda los 62 millones y más de 600 personas empleadas, tomando como base el año 2022.

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 3.6, Figura 3.5**). Para ello se utilizan las mismas variables anteriores, cifra de negocios, dimensión del activo y número de trabajadores, tanto para 2020 como para 2021 y 2022. En la **Tabla 3.6**, 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.

En cuanto a la evolución de las magnitudes, la cifra de negocios de las empresas adheridas aumentó un 26,11% en el trienio, mientras que el aumento en las empresas de la muestra fue de un 28,80%.

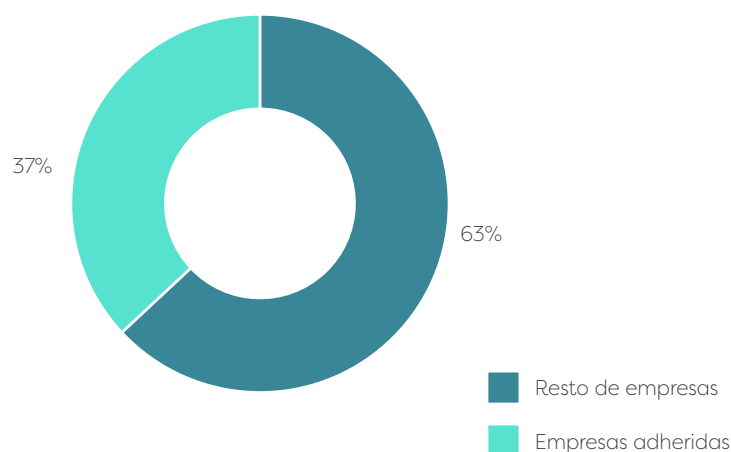
En la dimensión del activo promedio, en las empresas adheridas se ha producido un aumento del 25,92% registrando las empresas de la muestra un incremento similar del 23,85%. Finalmente, respecto al número de empleados, en el conjunto del período objeto de estudio, se observa que en las empresas adheridas aumentó un 3,89%, por un 4,68% en el conjunto del sector.

Tabla 3.6 Facturación, dimensión del activo y empleados de las adheridas y del conjunto del sector.

	2020		2021		2022	
	Promedio adheridas	Promedio muestra sector	Promedio adheridas	Promedio muestra sector	Promedio adheridas	Promedio muestra sector
Cifra de negocios (facturación)	47.003,87M	23.105,20M	49.627,76M	24.252,35M	59.278,56M	29.759,91M
Dimensión del activo	99.065,06M	49.672,80M	113.422,95M	56.559,58M	124.747,27M	61.517,45M
Empleados	1.245,12	605,09	1.246,00	611,11	1.293,53	633,39

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 trienio 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 mantiene la batería de indicadores adoptada en el Informe anterior 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 3.7**.

Tabla 3.7 Ratios utilizadas.

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 (α)	$\alpha = \frac{PC + PNC}{PN}$
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)	$Rta = \frac{CN}{Aae}$
Beneficios antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones (EBITDA) respecto a los ingresos de explotación (Ebitda _{ring})	$Ebitda_{ring} = \frac{IP_x - GP_{xa}}{I_e}$
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)	$Af = \frac{PN}{PC + PNC}$
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)	$Pmc = \frac{CI}{CN} \cdot 365$
Período medio de pago (Pmp)	$Pmp = \frac{Pr}{Ap} \cdot 365$

Siendo,

R	Resultado del ejercicio
PN	Patrimonio neto
GF	Gastos financieros
AT	Activo total
PC	Pasivo corriente
PNC	Pasivo no corriente
Re	Resultado de la explotación ajustado ⁸
Aae	Activo afecto a la explotación
CN	Importe neto de la cifra de negocios
IPx	Ingresos periódicos de la explotación ⁹
GPxa	Gasto periódico de la explotación ajustado ¹⁰
le	Cifra de negocios y otros ingresos de explotación
FR	Fondo de maniobra
AC	Activo corriente
T	Efectivo y otros activos líquidos equivalentes
D	Derechos de cobro
E	Efectivo y otros activos líquidos e inversiones financieras corto plazo
Cl	Clientes
Ap	Aprovisionamientos
Pr	Proveedores

El análisis de la rentabilidad se inicia con la descomposición aditiva de la rentabilidad financiera:

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

donde,

- rf: rentabilidad financiera
- re: rentabilidad económica
- c: coste de la deuda total
- α : coeficiente de endeudamiento

Analizados los factores que contribuyen a la rentabilidad financiera del colectivo de empresas, se concreta la aportación de la rentabilidad generada por los activos afectos a la explotación, así como la incidencia que sobre 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.

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

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

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

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. 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 por segmentos. Tales segmentos se han definido a partir de la variable número de autobuses, como indicador que nos aproxima 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), o de información obtenida de las empresas, en su caso.

En cuanto a la segmentación realizada, procede indicar que en el siguiente capítulo de este informe se ha optado por diferenciar tres grandes grupos de empresas:

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

Sin embargo, para una mayor robustez en las conclusiones del análisis de la información económico-financiera, en este capítulo se procede a distinguir dos tramos en el primer grupo de empresas. Así pues, para el análisis segmentado a través de las ratios de rentabilidad, solvencia y liquidez se considera la diferenciación siguiente:

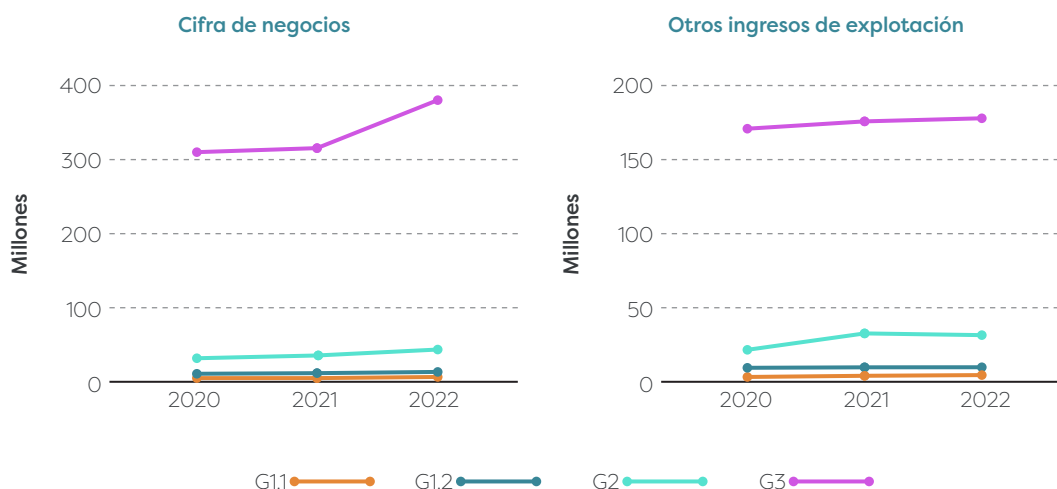
- Grupo 1. Empresas con menos de 200 autobuses, distinguiendo las empresas con menos de 50 autobuses del resto. Tal diferenciación de tramos se referencia como G 1.1 (con menos de 50 autobuses) y G 1.2 (de entre 50 y 199 autobuses).
- Grupo 2. Empresas con entre 200 y 500 autobuses.
- Grupo 3. Empresas 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 el colectivo, mostrando los valores medianos un incremento. Lo mismo ocurre para el resto de los ingresos de explotación. Hay que destacar, que tanto para el segmento 1.2 como para el 2, sus otros ingresos de explotación son superiores a la cifra de negocios.

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



Fuente: Elaboración propia.

En la **Tabla 3.8** se presentan distintas partidas de la cuenta de Pérdidas y Ganancias respecto a la cifra de negocios para el colectivo analizado. A tenor de los datos, y como 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 período analizado, se aprecia, además, un ligero aumento del porcentaje que representan sobre la cifra de negocios los resultados de la explotación y financiero, lo que conduce a una mejora del resultado del ejercicio.

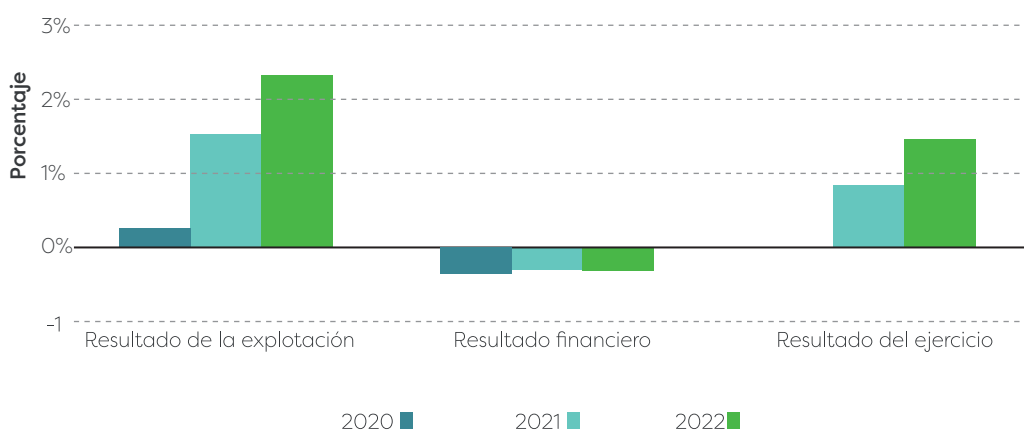
Es preciso mencionar que para el año 2020 se observa un desplome del resultado de la explotación y, como consecuencia, del resultado del ejercicio, si lo comparamos con el bienio anterior (2018-2019). Esta caída, entendemos, deriva de las consecuencias derivadas de la pandemia. Además, es preciso señalar que el crecimiento de estas magnitudes en el período no es capaz de alcanzar los datos anteriores a la COVID-19.

Tabla 3.8 Componentes del resultado respecto a la cifra de negocios.

Descripción	Mediana		
	2020	2021	2022
Resultado de la explotación	0,28%	1,67%	2,54%
Resultado financiero	-0,39%	-0,33%	-0,34%
Resultado del ejercicio	0,01%	0,92%	1,59%

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 y para el período objeto de estudio (**Tabla 3.9**). Al menos el 50% de cada grupo obtiene beneficios derivados básicamente de la actividad de explotación, excepto para los grupos 1.1. y 2 en el año 2020.

Respecto a la evolución, que se muestra en la **Figura 3.8**, reseñar la disparidad de comportamiento, destacando el aumento experimentado del resultado de la explotación en las empresas del Grupo 2, pasando la mediana del -2,36% al 5,98%.

Para el segmento 1.1 aumenta del año 2020 al 2021, para caer en el 2022, aunque la evolución es positiva para el período, pasando de -1,08% a 1,96%. El segmento 1.2 presenta un comportamiento inverso al anterior, disminuye del 2020 al 2021, aunque la evolución es negativa para el período. Finalmente, el grupo 3 muestra que las cifras medianas no varían en exceso durante el primer bienio, incrementándose firmemente en el segundo (del 0,66% al 1,30%),

El resultado financiero mantiene, en general, un comportamiento estable, aunque también dispar. Cabe destacar el comportamiento de las empresas de mayor tamaño.

Finalmente, el resultado del ejercicio presenta en la mediana un incremento del peso del beneficio sobre la cifra de negocios. Para todos los segmentos, excepto para el grupo 1.2, se observa un incremento en el primer bienio que luego cae o se estabiliza en el segundo bienio. En el grupo 1.2 se muestra una caída en el primer bienio para aumentar en el segundo.

Tabla 3.9 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión. Resultados.

Descripción	Grupo 1.1			Grupo 1.2		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Resultado de explotación	-1,08%	4,93%	1,96%	2,80%	-0,21%	2,61%
Resultado financiero	-0,27%	-0,25%	-0,27%	-0,87%	-1,46%	-0,71%
Resultado del ejercicio	0,08%	1,76%	1,36%	0,25%	-0,98%	0,48%

Descripción	Grupo 2			Grupo 3		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Resultado de explotación	-2,36%	4,44%	5,98%	0,67%	0,66%	1,30%
Resultado financiero	-0,77%	-0,46%	-0,32%	0,00%	5,26%	-0,19%
Resultado del ejercicio	-2,38%	4,41%	4,50%	0,67%	5,89%	1,12%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.8 Resultados por segmentos (Tamaño)



Fuente: Elaboración propia.

3.4.2. Estructura de gastos de explotación

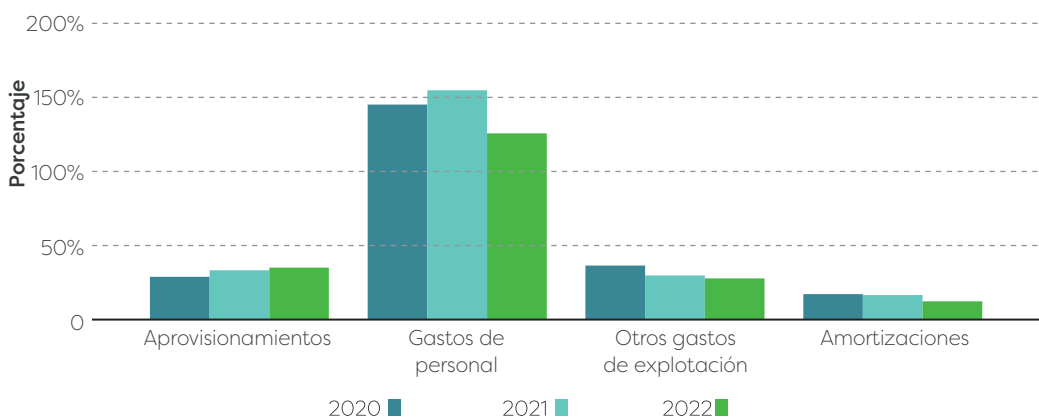
En la **Tabla 3.10**, cuya información se ilustra en la **Figura 3.9**, se presenta la estructura de los gastos propios de la actividad desarrollada con relación a la cifra de negocios generada. La rúbrica de gastos de personal es la partida más relevante de estas empresas, con un valor superior al 100% de su cifra de negocios. Se observa un aumento del peso de los gastos de personal en 2021 y una disminución en 2022, hasta tomar la mediana un valor del 125,99%.

Tabla 3.10 Elementos del gasto de la explotación.

Descripción	Mediana		
	2020	2021	2022
Aprovisionamientos	28,77%	33,21%	34,99%
Gastos de personal	145,51%	155,20%	125,99%
Otros gastos de explotación	36,40%	29,70%	27,73%
Amortizaciones	17,06%	16,46%	12,19%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.9 Elementos del gasto de la explotación.



Fuente: Elaboración propia.

Por segmentos (**Tabla 3.11 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, aunque en todos los segmentos la tendencia es de disminución.

Respecto al resto de gastos de explotación, los valores medianos no conducen a diferencias sustanciales durante el trienio, con una tendencia, en general, decreciente.

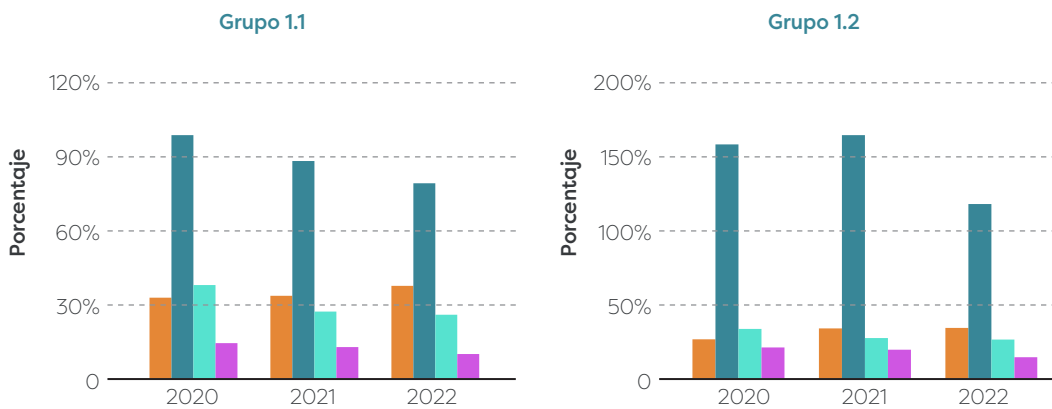
Tabla 3.11 Gastos de explotación por segmentos (Tamaño).

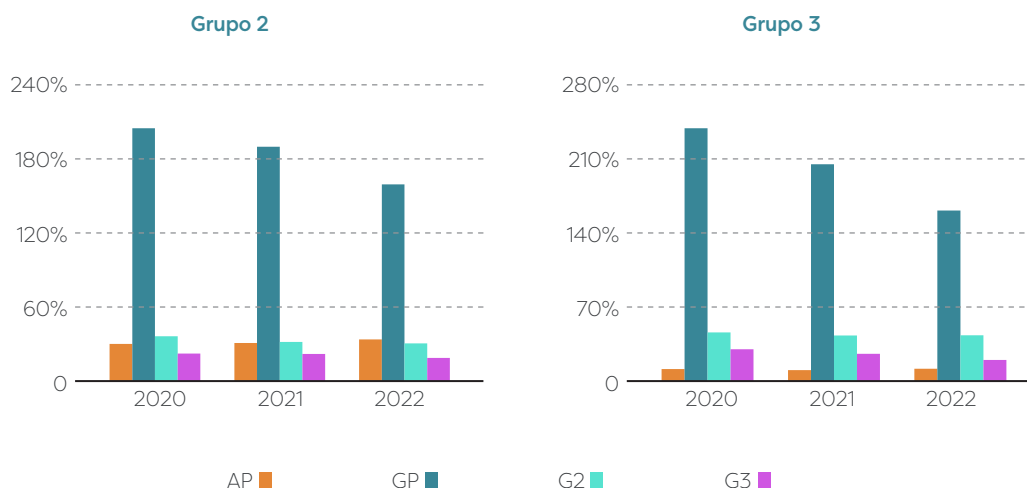
Descripción	Grupo 1.1			Grupo 1.2		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Aprovisionamientos (AP)	32,41%	33,18%	37,15%	28,77%	36,73%	37,12%
Gastos de personal (GP)	97,46%	87,12%	78,24%	171,15%	177,92%	127,62%
Otros gastos de explotación (OGE)	37,48%	26,88%	25,58%	36,38%	29,70%	28,53%
Amortizaciones (AM)	14,22%	12,62%	9,87%	22,82%	21,17%	15,66%

Descripción	Grupo 2			Grupo 3		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Aprovisionamientos (AP)	30,55%	31,35%	34,29%	12,46%	11,38%	12,76%
Gastos de personal (GP)	208,30%	193,08%	162,07%	262,97%	225,59%	177,36%
Otros gastos de explotación (OGE)	36,88%	32,23%	31,07%	50,62%	47,36%	47,57%
Amortizaciones (AM)	22,61%	22,36%	19,09%	33,09%	28,34%	21,91%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.10 Gastos de explotación por segmentos (Tamaño).





Fuente: Elaboración propia.

3.4.3. 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 **3.12 a la 3.15**, referidos a la estructura económica y financiera.

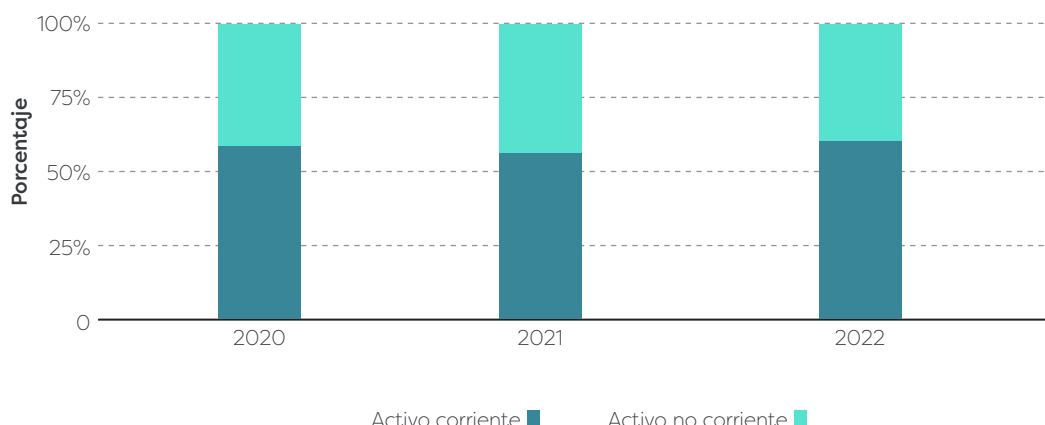
Centrando la atención en la estructura económica, puede observarse en la **Tabla 3.12**, o, gráficamente, en la **Figura 3.11**, que la parte principal del activo es activo no corriente y que, en el trienio estudiado, la proporción del activo no corriente sobre el activo total se ha mantenido estable, descendiendo ligeramente en 2021, para volver a recuperarse en 2022.

Tabla 3.12 Análisis de los componentes de la estructura económica.

Conceptos	2020	2021	2022
Importancia relativa en relación con el Activo total			
Activo No Corriente	59,12%	57,68%	60,72%
Activo Corriente	40,88%	42,32%	39,28%
Importancia relativa en relación con el Activo No Corriente			
Inmovilizado intangible	0,40%	0,24%	0,42%
Inmovilizado material	86,16%	88,20%	86,03%
Inversiones inmobiliarias	0,00%	0,00%	0,00%
Inmovilizado financiero	0,26%	0,23%	0,58%
Importancia relativa en relación con el Activo Corriente			
Activos no corrientes mantenidos para la venta	0,00%	0,00%	0,00%
Existencias	1,92%	1,94%	1,52%
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	52,56%	41,77%	47,69%
Inversiones financieras temporales	0,48%	1,64%	0,70%
Periodificaciones a corto plazo	0,28%	0,27%	0,33%
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	12,70%	17,50%	12,85%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.11 Configuración básica de la estructura económica.



Fuente: Elaboración propia.

Por su parte, según se deduce de la **Tabla 3.12**, en el activo corriente posee mayor peso la partida de deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (superando el 47% en 2022), seguida en orden de importancia por la de efectivo y otros activos líquidos equivalentes y la de Existencias.

Si se segmentan estos datos atendiendo al tamaño de la empresa en función del número de autobuses (ver **Tabla 3.13 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 ha disminuido su peso en todos los segmentos, excepto en el 3.

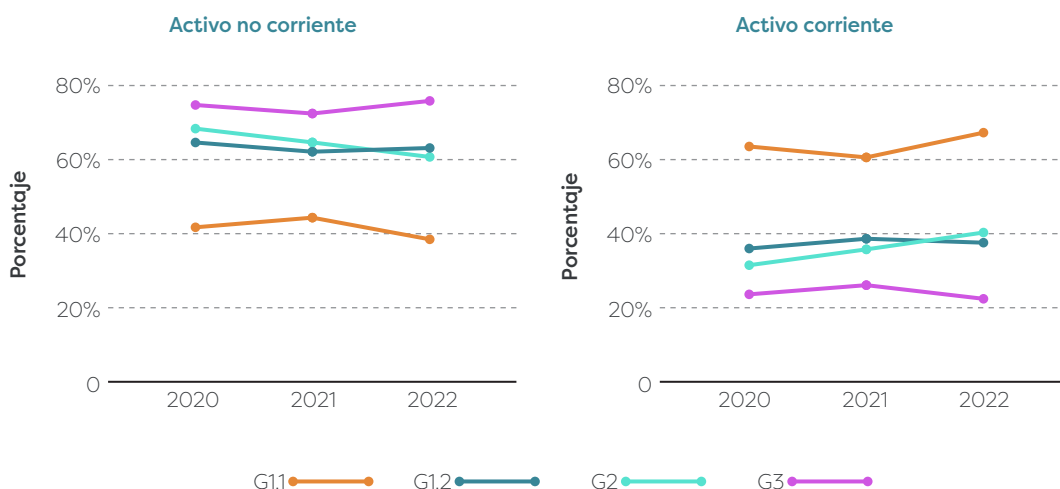
Tabla 3.13 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión. Activo.

Descripción	Grupo 1.1			Grupo 1.2		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Activo no Corriente	41,91%	44,88%	38,14%	66,06%	62,80%	64,12%
Activo Corriente	58,09%	55,12%	61,86%	33,94%	37,20%	35,88%

Descripción	Grupo 2			Grupo 3		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Activo no Corriente	69,93%	65,78%	61,36%	76,39%	73,58%	77,74%
Activo Corriente	30,07%	34,22%	38,64%	23,61%	26,42%	22,26%

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 3.14 y Figura 3.13**), en términos de mediana, se puede observar que un 55,23% en 2020 y un 65,65% en 2021 del pasivo y patrimonio neto corresponde a financiación permanente, mientras que en 2022 esta magnitud alcanza un 63,48%. Asimismo, la financiación ajena no se distribuye de igual forma entre no corriente y corriente, suponiendo la del corto plazo en torno al 26% en el trienio estudiado. Conviene, asimismo, señalar que, en el periodo de análisis, una empresa presentó patrimonio neto negativo durante todo el trienio, y en 2021 otra empresa se encontró en la misma situación, motivado básicamente por los resultados de ejercicios anteriores.

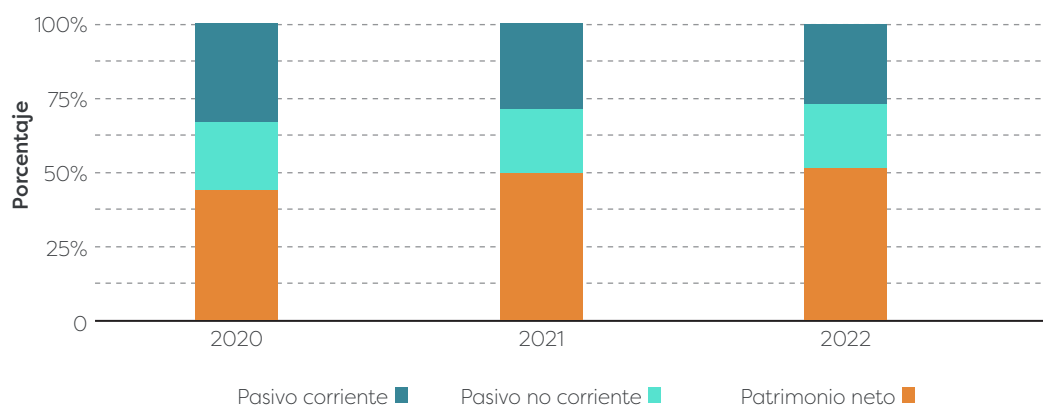
Durante el trienio, la representatividad del patrimonio neto en la estructura financiera varía en el periodo de estudio, incrementándose en 2021 y reduciéndose escasamente en 2022. Dentro del patrimonio neto, se observa que la partida ajustes por cambios de valor no es significativa y la de subvenciones, donaciones y legados recibidos se reduce ligeramente.

Tabla 3.14 Análisis de los componentes de la estructura financiera.

Conceptos	2020	2021	2022
Importancia relativa en relación con el Patrimonio Neto y Pasivo			
Patrimonio neto	37,04%	46,26%	45,81%
Fondos propios	27,65%	29,47%	30,11%
Ajustes por cambio de valor	0,00%	0,00%	0,00%
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	0,39%	0,34%	0,31%
Pasivo no corriente	18,19%	19,39%	17,67%
Pasivo corriente	26,81%	26,41%	24,16%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.13 Configuración básica de la estructura financiera.



En la **Tabla 3.15**, 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.

Se observa que en el grupo que engloba a las empresas más pequeñas (Grupo 1.1), la proporción del patrimonio neto incrementa en una mayor cuantía. Sin embargo, en las empresas de mayor tamaño ese porcentaje de incremento es más pequeño. De otra parte, en los grupos de mayor tamaño, en las empresas del grupo 3 permanece estable la proporción del pasivo circulante en su estructura financiera a lo largo del trienio analizado, mientras que dicha proporción disminuye en las empresas del grupo 2, lo que puede reflejar un menor endeudamiento a corto plazo.

Se puede apreciar en el periodo de análisis que, en las empresas más pequeñas, la importancia del pasivo corriente es superior al no corriente (salvo en el caso del grupo 1.2 en 2022), al contrario de lo que sucede en las empresas de los Grupos 2 y 3.

Tabla 3.15 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión. Estructura Financiera.

Descripción	Grupo 1.1			Grupo 1.2		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Patrimonio Neto	34,12%	44,20%	48,84%	36,92%	37,00%	43,51%
Pasivo No Corriente	15,24%	11,89%	10,41%	14,34%	21,81%	28,94%
Pasivo Corriente	38,31%	29,38%	29,35%	24,16%	26,50%	26,15%

Descripción	Grupo 2			Grupo 3		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Patrimonio Neto	37,27%	50,52%	45,03%	60,80%	63,71%	61,94%
Pasivo No Corriente	37,12%	27,78%	32,64%	20,42%	20,37%	19,44%
Pasivo Corriente	26,28%	21,76%	20,93%	18,78%	15,92%	18,62%

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 permanente frente a la ajena a corto plazo.

3.4.4. 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 2020 a 2022.

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.

3.4.4.1. 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 2 empresas, por tener patrimonios netos negativos. Consecuentemente, la muestra queda configurada por un total de 44 empresas, de cuya información se derivan los ratios que se muestran en la Tabla 3.16, a nivel global. Se advierte, como una vez eliminadas las referidas empresas, la mayor parte del colectivo presenta una escasa pero positiva rentabilidad.

Es evidente el impacto de la pandemia, mermando la rentabilidad de las empresas y no habiendo recuperado la obtenida en 2019, la previa al COVID-19. La variación de la rentabilidad financiera, económica de la empresa y económica de la explotación del 2019 al 2022 es siempre negativa y superior a 55 puntos porcentuales, llegando a 60 para la última.

En 2020, alrededor del 50% del colectivo aporta una rentabilidad financiera inferior al 0,1%, generando las inversiones una rentabilidad económica inferior al 0,4%. No obstante, es preciso indicar que, en el referido año, 18 empresas obtienen tanto una rentabilidad financiera como de sus activos negativa.

En 2021, mejoran levemente las cifras del año anterior y alrededor del 50% del colectivo aporta una rentabilidad financiera superior al 0,8%, generando las inversiones una rentabilidad económica del 0,9%. No obstante, es preciso indicar que, en el referido año, se reducen a 15 las empresas que obtienen tanto una rentabilidad financiera como de sus activos negativa.

En 2022, vuelve a observarse una mejora de las cifras del año anterior y alrededor del 50% del colectivo aporta una rentabilidad financiera que casi alcanza el 2%, generando las inversiones una rentabilidad económica inferior al 1,4%. En este año vuelven a reducirse las empresas que obtienen tanto una rentabilidad financiera como de sus activos negativa, siendo para este año de 12.

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 tales 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 0,14% en 2020. 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 0,044 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 0,004 euros. Ello pone de manifiesto la importancia relativa que presentan los otros ingresos de la explotación en este colectivo.

En 2021, siguiendo con la rentabilidad económica de la explotación, en términos de mediana, se sitúa en mejores cifras que en 2020, alcanzando un valor del 1,33%, valor, asimismo, superior al de la rentabilidad económica de la empresa. Realizando similares consideraciones que en el año anterior, observamos una mejora en el resultado de la explotación que, exento de todas las rúbricas que implican estimaciones, por cada euro de la explotación ingresado genera un beneficio máximo de 0,076 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 0,018 euros.

Por su parte, en 2022, la rentabilidad económica de la explotación, en términos de mediana, se sitúa en el 1,41%. Siguiendo el mismo razonamiento que se ha realizado para los años previos, se observa que, para el 50% del colectivo, por cada euro de la explotación ingresado se genera un beneficio máximo de 0,06 euros. Lo que supone un decrecimiento respecto al año 2021, 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 aumenta a una cifra de 0,021 euros. Ello supone una mejora respecto a al año anterior.

Tabla 3.16 Rentabilidad.

Descripción	Mediana				
	2020	2021	2022	% Variación 20-21	% Variación 21-22
Rentabilidad financiera	0,07%	0,81%	1,93%	1114,21%	136,63%
Rentabilidad económica de la empresa	0,38%	0,90%	1,36%	134,89%	51,35%
Coste de la deuda total	0,59%	0,71%	0,53%	21,40%	-26,08%
Coefficiente de endeudamiento	1,46	1,03	1,09	-29,02%	5,59%
Rentabilidad económica de la explotación	0,14%	1,33%	1,41%	820,83%	5,86%
Margen neto	0,38%	1,76%	2,06%	362,35%	17,04%
Rotación del activo	0,41	0,51	0,70	23,47%	38,19%
EBITDA respecto a ingresos	4,41%	7,57%	5,81%	71,76%	-23,33%

Fuente: Elaboración propia.

Centrándonos ahora en el análisis por segmentos (**Tabla 3.17 y Figura 3.15**), la mediana de la rentabilidad financiera crece en el primer año (2020 a 2021) para todos los segmentos, excepto para el Grupo 1.2 (entre 50 y 199 autobuses), que incluso pasa a ser negativa.

Para el período 2021-2022, el comportamiento es muy dispar. Decrecen las cifras de los segmentos 1.1 y 3, mientras que crecen para el 1.2 y 2. No coincide la evolución que muestran los valores medianos del sector, que son crecientes, más que con un segmento, el 2 (entre 200 y 500 autobuses).

Similares conclusiones a las anteriores se desprenden del análisis de la rentabilidad económica de la empresa.

En el trienio objeto de estudio, la variación observada en los valores medianos, reflejan un incremento en la rentabilidad de los capitales propios en todos los segmentos, si bien es menos acusada en las empresas de más de 500 autobuses. Similar comentario puede realizarse respecto a la rentabilidad económica de la empresa.

Por su parte, a lo largo del trienio, la ratio coste total de la deuda presenta un comportamiento dispar en el valor mediano, sin reflejo claro de la vinculación con el tamaño de las empresas, presentando las cifras de referencia en un segmento una evolución diferente a la que muestran los valores medianos del sector.

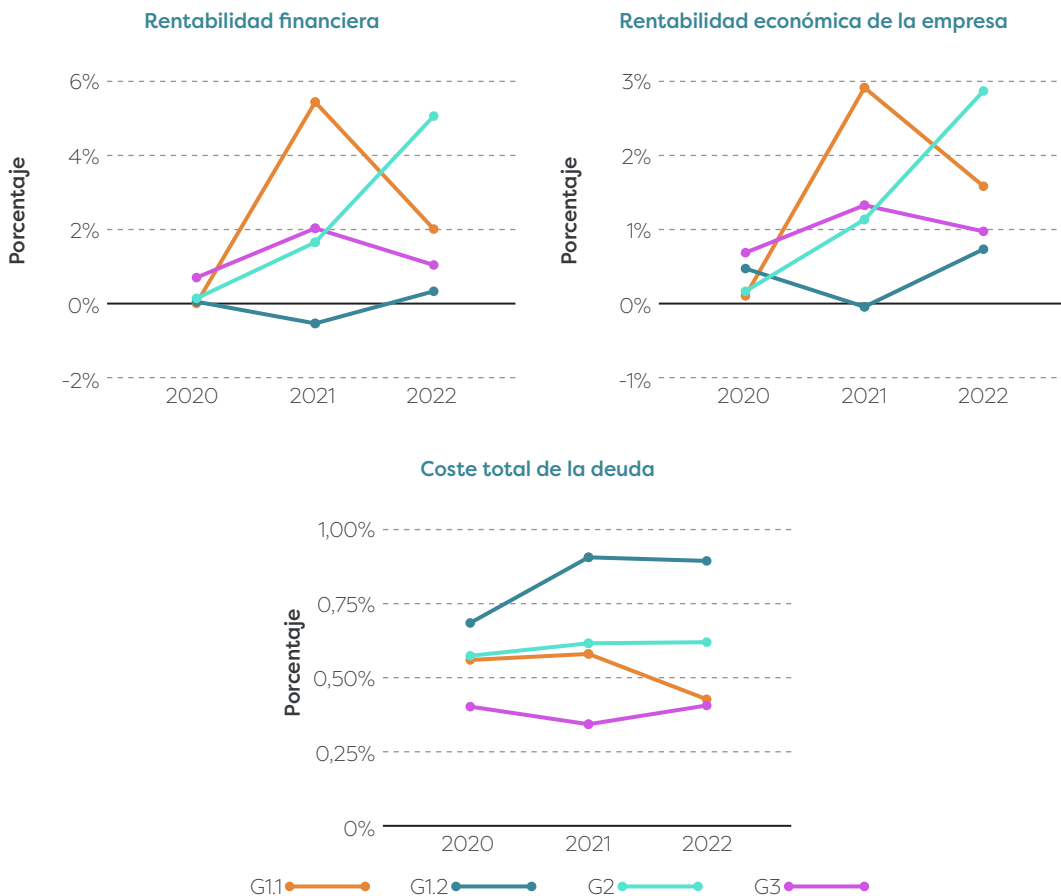
Tabla 3.17 Componentes de la rentabilidad financiera por segmentos.

Descripción	Grupo 1.1			Grupo 1.2		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Rentabilidad financiera	0,00%	5,43%	2,01%	0,09%	-0,53%	0,38%
Rentabilidad económica de la empresa	0,13%	2,89%	1,58%	0,50%	-0,02%	0,77%
Coste total de la deuda	0,56%	0,58%	0,43%	0,68%	0,90%	0,89%

Descripción	Grupo 2			Grupo 3		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Rentabilidad financiera	0,13%	1,65%	5,06%	0,69%	2,06%	1,04%
Rentabilidad económica de la empresa	0,19%	1,14%	2,84%	0,69%	1,34%	0,98%
Coste total de la deuda	0,57%	0,62%	0,62%	0,41%	0,35%	0,42%

Fuente: Elaboración propia.

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



Fuente: Elaboración propia.

Tal como se deduce de los datos contenidos en la **Tabla 3.18**, representados gráficamente en la **Figura 3.16**, con los activos propios de la actividad de explotación se ha obtenido una mejor rentabilidad en el trienio, aunque el comportamiento de los segmentos es dispar.

En términos de rentabilidad económica de la explotación, se observa una notable recuperación en todos los grupos desde 2020 hasta 2022. El Grupo 1.1 pasó de una rentabilidad negativa del -0,79% en 2020 a una positiva del 2,89% en 2021, estabilizándose en 1,69% en 2022. De forma similar, el Grupo 2 mostró una mejora significativa, avanzando de -0,01% en 2020 a un 3,82% en 2022. Esto sugiere una tendencia de recuperación y crecimiento en la eficiencia operativa.

El margen neto sigue una trayectoria similar, aunque con un comportamiento dispar, la evolución es positiva en el período objeto de estudio. El Grupo 1.1 pasó de un margen negativo del -1,56% en 2020 a un positivo del 2,97% en 2021, manteniéndose cerca del 2% en 2022. El Grupo 2 mostró la mayor mejora, con un aumento del -0,04% en 2020 a un 6,14% en 2022. Esta mejora general en el margen neto indica una mejor gestión de costes y una mayor rentabilidad neta. Cabe destacar el comportamiento de los valores en el segmento 1.2 (de entre 50 y 199 autobuses), pues si bien el margen obtenido por euro generado y de inversión en activos de explotación es positivo, su evolución en el período es negativa.

La rotación del activo también muestra una tendencia al alza en la mayoría de los grupos. El Grupo 1.1 incrementó su rotación de 0,43 en 2020 a 0,72 en 2022, reflejando una mayor eficiencia en el uso de sus activos para generar ingresos. El Grupo 3, aunque con una variabilidad menor, también mostró una mejora, pasando de 0,46 en 2020 a 0,49 en 2022.

En cuanto al EBITDA respecto a ingresos, todos los grupos experimentaron variaciones significativas. El Grupo 1.1 mostró un aumento de 4,23% en 2020 a un pico de 9,72% en 2021, antes de disminuir a 5,90% en 2022. El Grupo 2 también mostró una mejora notable, con un EBITDA que pasó de 4,25% en 2020 a 6,92% en 2022.

En resumen, los datos reflejan una tendencia general de recuperación y mejora en la mayoría de los indicadores a lo largo de los tres años, destacándose el aumento en la rentabilidad y la eficiencia operativa en todos los grupos analizados.

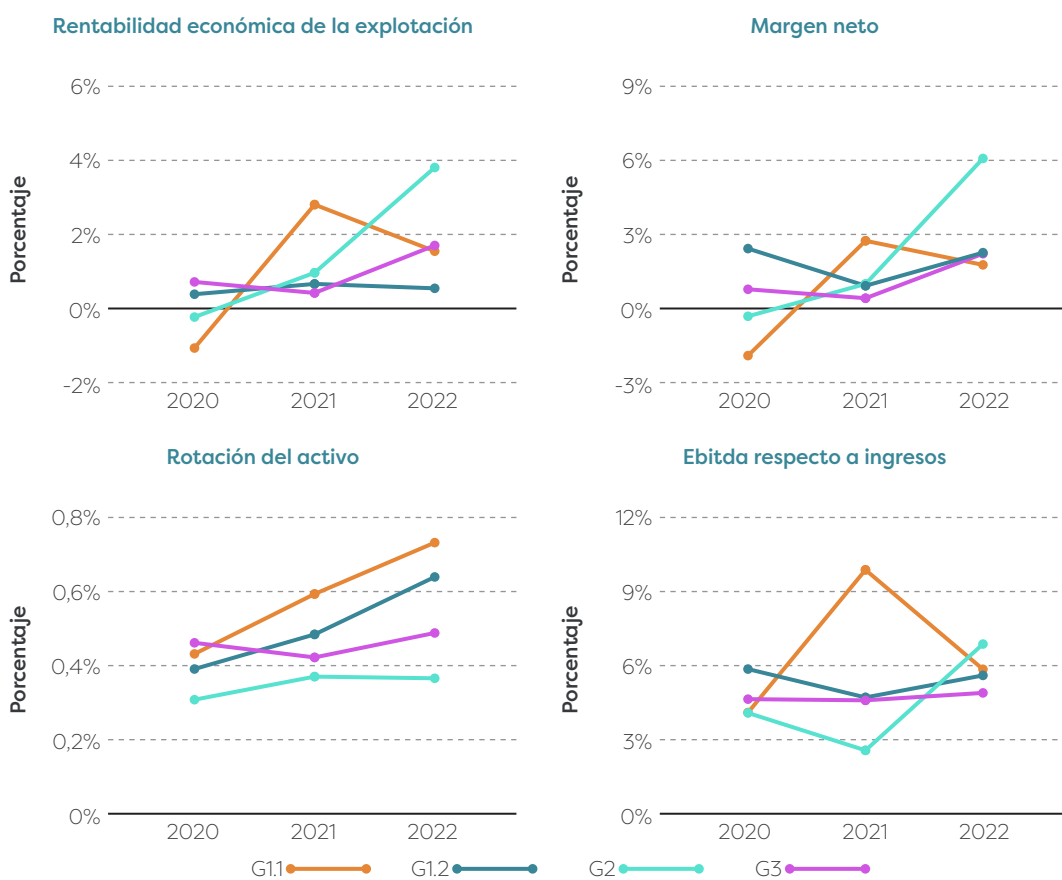
Tabla 3.18 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión. Otras ratios Rentabilidad.

Descripción	Grupo 1.1			Grupo 1.2		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Rentabilidad económica de la explotación	-0,79%	2,89%	1,69%	0,57%	0,89%	0,75%
Margen neto	-1,56%	2,97%	2,02%	2,67%	1,13%	2,50%
Rotación del activo	0,43	0,59	0,72	0,39	0,48	0,63
EBITDA respecto a ingresos	4,23%	9,72%	5,90%	5,97%	4,80%	5,71%

Descripción	Grupo 2			Grupo 3		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Rentabilidad económica de la explotación	-0,01%	1,13%	3,82%	0,89%	0,60%	1,86%
Margen neto	-0,04%	1,23%	6,14%	1,02%	0,65%	2,47%
Rotación del activo	0,31	0,37	0,37	0,46	0,42	0,49
EBITDA respecto a ingresos	4,25%	2,80%	6,92%	4,75%	4,69%	5,07%

Fuente: Elaboración propia.

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



Fuente: Elaboración propia.

3.4.4.2. Solvencia

En primer lugar, se analiza en la **Tabla 3.19**, 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 pago¹¹. Si atendemos a la relación del fondo de maniobra y activo total, se puede observar que en el trienio estudiado se ha producido, en la mediana de este indicador, entre los años 2020 y 2021 un incremento de más del 30%, reduciéndose esa variación al 26% en el último año de estudio (2022) respecto del anterior (2021).

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 aumentó un 65% entre los años 2020 y 2021, disminuyendo al 41,41% en el periodo 2021-2022.

Pero el análisis del fondo de maniobra debe complementarse con la revisión de los períodos medios de cobro y pago. Respecto al primero de ellos, aumentó un 44,11% los dos primeros años de análisis y el último periodo disminuyó en un 7,45%. El periodo medio de pago, sin embargo, disminuyó durante todo el trienio objeto de análisis (el equivalente a más de 69 días).

Tabla 3.19 Fondo de maniobra y períodos medios.

Descripción	Mediana				
	2020	2021	2022	% Variación 20-21	% Variación 21-22
Relación Fondo de maniobra y activo total	6,69%	8,77%	11,07%	31,09%	26,23%
Rotación del Fondo de maniobra	0,60	0,99	1,40	65,00%	41,41%
Período medio de cobro (días)	24,60	35,45	32,81	44,11%	-7,45%
Período medio de pago (días)	126,6	73,25	57,21	-42,14%	-21,90%

Fuente: Elaboración propia.

Si se analiza la relación del fondo de maniobra y activo total por segmentos (**Tabla 3.20 y Figura 3.17**), se puede comprobar que la mediana de dicho indicador es positiva para estas empresas, excepto para las pertenecientes al Grupo 2 en el año 2020. No obstante, en las empresas más pequeñas (Grupos 1.1 y 1.2) la ratio mejora en el trienio (especialmente en el subgrupo 1.2), mientras que en las empresas más grandes se tienen resultados diferentes, empeorando las empresas de mayor tamaño (Grupo 3) y mejorando, de forma ostensible, las incluidas en el Grupo 2.

¹¹ Resulta necesario explicar que, en el cálculo de los períodos medios, no ha sido posible incluir la información de todas las empresas de la muestra. Ello se debe a que, en la información utilizada, muchas de ellas no presentan cifras en las cuentas de clientes o proveedores. Por tanto, se han tenido que eliminar, para el cálculo de estos indicadores, todas las empresas que no recogen cifras en dichas partidas. Esto, lógicamente, afecta a las conclusiones que se pueden derivar de las cifras aportadas en este informe.

Por lo que respecta a la rotación del fondo de maniobra, en el trienio estudiado se incrementa su valor mediano en todos los segmentos, menos en el que está formado por las empresas del Grupo 3, donde se produce una reducción bastante pronunciada, especialmente entre los años 2020 y 2021.

La mediana del período medio de cobro se comportó de manera diferenciada en los distintos segmentos. De una parte, en las empresas más pequeñas (Grupo 1.1) disminuyó en más de 22 días, por solo 5 días en el Grupo 1.2. De otra, las empresas del Grupo 2 experimentaron un descenso de menos de 1 día en su periodo de cobro. Sin embargo, las empresas más grandes, en cifras medianas, aumentaron su período medio de cobro en más de 17 días en el trienio estudiado.

Por último, la mediana del período medio de pago disminuyó para las empresas más pequeñas (Grupo 1.1 y Grupo 1.2) en el trienio estudiado, destacando la reducción de 33 días de las empresas del Grupo 1.1. Por el contrario, el período medio de pago aumentó aproximadamente 4 días en las empresas medianas (Grupo 2) y más de 12 en las grandes (Grupo 3).

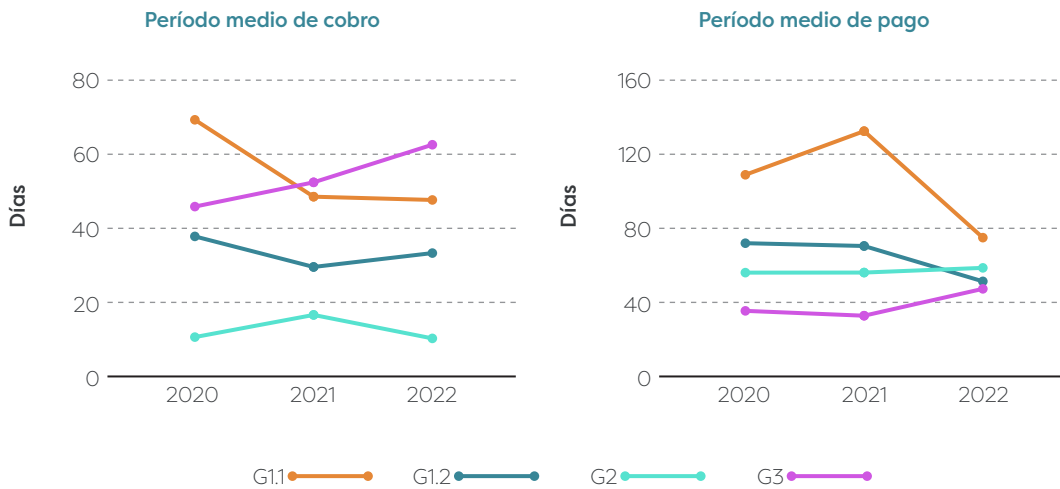
Tabla 3.20 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión.

Descripción	Grupo 1.1			Grupo 1.2		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Relación Fondo de maniobra y activo total	15,68%	19,81%	18,82%	1,89%	2,09%	6,97%
Rotación del Fondo de maniobra	1,32	1,4	1,47	-0,13	0,55	1,4
Período medio de cobro (días) ¹⁴	70,90	49,19	48,26	39,27	30,09	34,28
Período medio de pago (días) ¹⁴	106,70	129,63	73,72	72,8	71,2	51,53

Descripción	Grupo 2			Grupo 3		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Relación Fondo de maniobra y activo total	-2,23%	8,70%	10,48%	4,83%	10,50%	3,65%
Rotación del Fondo de maniobra	-3,47	2,77	0,71	-31,63	4,3	1,27
Período medio de cobro (días) ¹⁴	11,11	17,96	10,73	46,46	53,41	64,13
Período medio de pago (días) ¹⁴	56,00	56,01	60,27	36,93	34,09	49,64

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 3.21** y representadas en la **Figura 3.18**. Comenzando por el análisis del nivel de autonomía financiera se observa un aumento de casi el 43% entre los años 2020 y 2021 y una reducción entre 2021 y 2022 de más del 7%.

Por su parte, la mediana del indicador del endeudamiento del colectivo disminuye en más de un 14% en los dos primeros años para, posteriormente, incrementar ligeramente en un 2,64% en 2022.

Respecto a la ratio equilibrio económico financiero hay que indicar que un 50% de las empresas presenta una ratio de equilibrio económico financiero de más de 111% en 2020, aumentando progresivamente a lo largo del periodo de análisis.

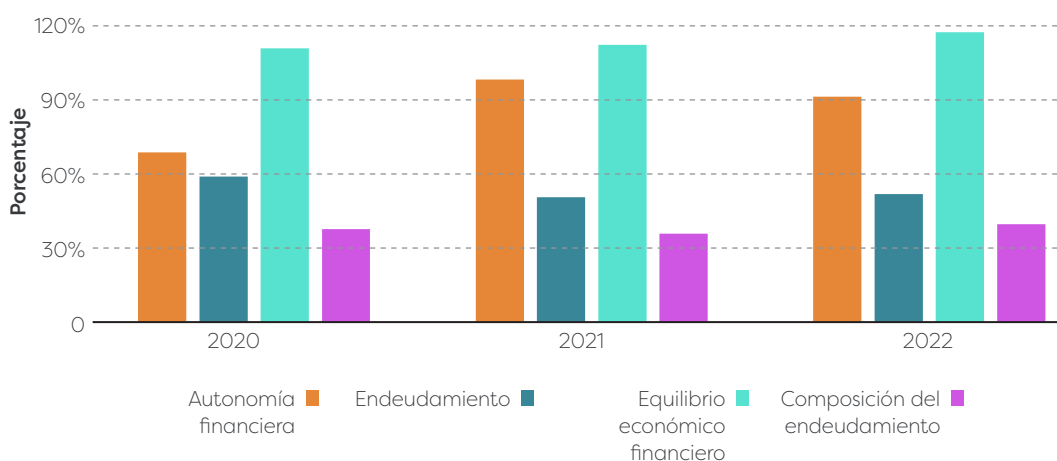
Por lo que respecta a la composición del endeudamiento, cabe reseñar que el correspondiente a largo plazo es superior al 37% para la mitad de las empresas en 2020, reduciéndose ese valor un 4,79% en 2021 e incrementándose, posteriormente, en un 10,93% en 2022.

Tabla 3.21 Ratios de solvencia a largo plazo.

Descripción	Mediana				
	2020	2021	2022	% Variación 20-21	% Variación 21-22
Autonomía financiera	69,17%	98,87%	91,83%	42,94%	-7,12%
Endeudamiento	59,19%	50,83%	52,17%	-14,12%	2,64%
Equilibrio económico financiero	111,56%	113,06%	118,17%	1,34%	4,52%
Composición del endeudamiento	37,76%	35,95%	39,88%	-4,79%	10,93%

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 3.22 a la 3.24; Figuras 3.19 a 3.21**).

Para la ratio de autonomía financiera, atendiendo a la mediana, se produce un aumento en todos los grupos, siendo especialmente significativo en las empresas incluidas en el Grupo 1.1. Por su parte, el endeudamiento disminuye en los cuatro grupos estudiados. En cuanto al equilibrio económico financiero se observa una reducción en las empresas de mayor tamaño (Grupo 3) y en las más pequeñas (Grupo 1.1), incrementándose en las de tamaño intermedio (grupos 1.2 y 2). Por último, la ratio de composición del endeudamiento aumenta en los Grupos 1.1 y 2, y disminuye en el resto.

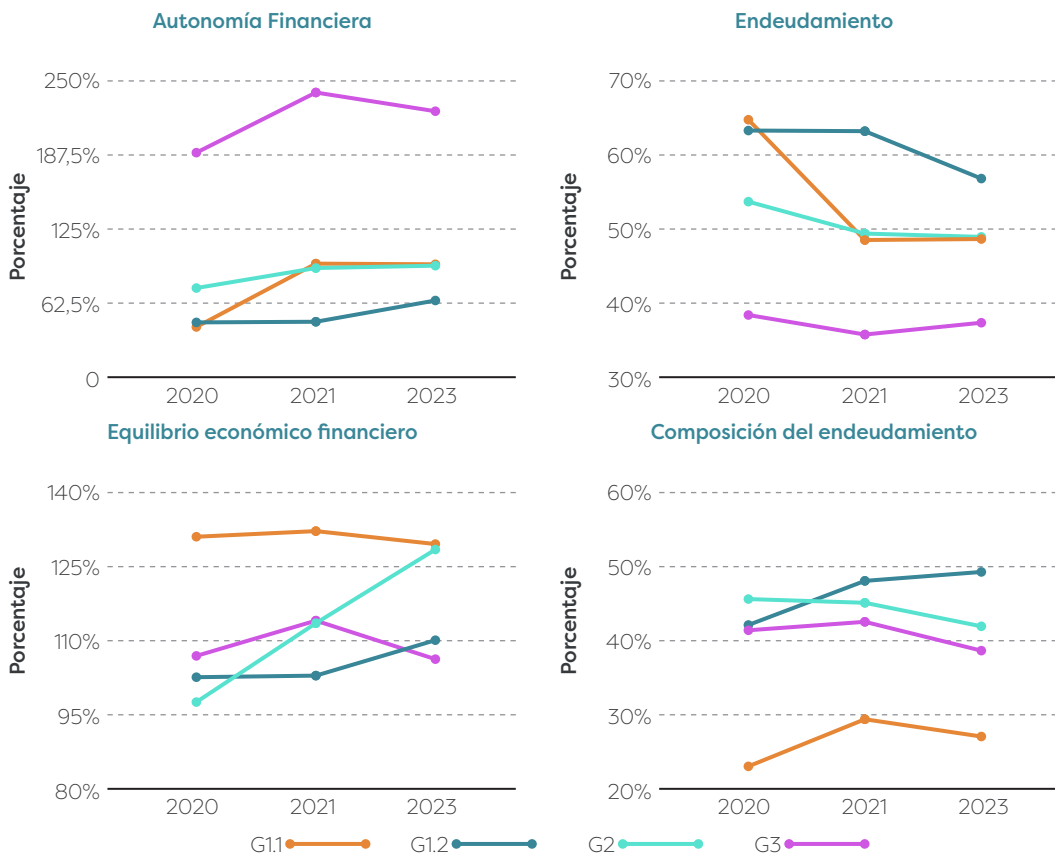
Tabla 3.22 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión. Solvencia a largo plazo.

Descripción	Grupo 1.1			Grupo 1.2		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Autonomía financiera	55,06%	106,07%	105,52%	58,63%	59,14%	77,09%
Endeudamiento	64,49%	48,53%	48,66%	63,08%	63,00%	56,49%
Equilibrio económico financiero	130,57%	132,03%	128,69%	102,27%	102,63%	110,39%
Composición del endeudamiento	22,77%	29,61%	27,10%	41,79%	48,15%	49,43%

Descripción	Grupo 2			Grupo 3		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Autonomía financiera	85,62%	102,42%	104,36%	191,56%	239,99%	224,95%
Endeudamiento	53,87%	49,40%	48,93%	39,20%	36,29%	38,06%
Equilibrio económico financiero	97,34%	113,40%	128,37%	106,57%	114,26%	105,85%
Composición del endeudamiento	45,78%	45,21%	41,62%	41,44%	42,72%	38,34%

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 3.23** 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 129% en 2020, aumentando progresivamente a lo largo de todo el periodo de análisis, hasta alcanzar un 140,81% en 2022.

Por otra parte, la ratio de liquidez evidencia valores superiores al 126% para la mitad de la muestra en 2020, valores que aumentan durante todo el intervalo estudiado, alcanzando, en 2022 un 138,70%.

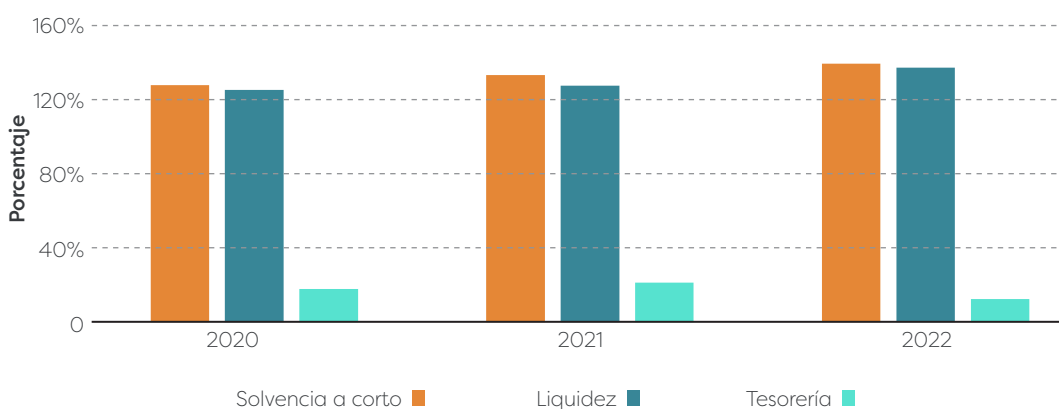
En cuanto a la tesorería, en el año 2020, esta representa un 18,06% del pasivo corriente, aumentando un 18,88% en 2021 y reduciéndose en más del 41% en el año 2022, hasta situarse en un 12,52%.

Tabla 3.23 Ratios de solvencia a corto plazo.

Descripción	Mediana				
	2020	2021	2022	% Variación 20-21	% Variación 21-22
Solvencia a corto	129,08%	134,54%	140,81%	4,23%	4,66%
Liquidez	126,47%	128,81%	138,70%	1,85%	7,68%
Tesorería	18,06%	21,47%	12,52%	18,88%	-41,69%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.20 Solvencia a corto plazo.



Fuente: Elaboración propia.

Del análisis de la **Tabla 3.24 (Figura 3.21)**, cabe señalar que los resultados del análisis de la ratio de solvencia a corto plazo presentan comportamientos diferentes en función del tamaño de las empresas. Si tomamos como referencia los extremos del intervalo temporal objeto de estudio (2020 y 2022), se observa que en las empresas de mayor tamaño (Grupo 3) la solvencia se reduce mientras que, en el resto de las empresas analizadas, estos valores aumentan. Cabe destacar especialmente el caso de las incluidas en el Grupo 1.1, donde el incremento fue más que considerable.

La misma tendencia siguen los grupos de empresas en cuanto a la liquidez, destacando, una vez más, el importante aumento de las empresas del Grupo 1.1. Por último, en relación con la ratio de tesorería, se observa una tendencia al alza entre los años 2020 y 2021, reduciéndose en el periodo comprendido entre 2021 y 2022, a excepción de las empresas del Grupo 1.2, que tuvieron un comportamiento inverso, reduciendo su mediana en 2021 y aumentando en 2022.

Tabla 3.24 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión. Solvencia a corto plazo.

Descripción	Grupo 1.1			Grupo 1.2		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Solvencia a corto	130,74%	150,92%	215,03%	114,31%	112,31%	127,66%
Liquidez	128,36%	148,01%	205,31%	100,05%	91,44%	121,57%
Tesorería	14,06%	25,63%	14,86%	19,95%	5,22%	8,14%

Descripción	Grupo 2			Grupo 3		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Solvencia a corto	89,42%	132,96%	132,85%	133,29%	168,59%	117,80%
Liquidez	88,36%	122,08%	120,79%	125,79%	160,57%	109,05%
Tesorería	24,56%	77,22%	63,08%	2,01%	29,32%	3,70%

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 observatorio¹².

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 autobuses¹³.

4.2. Entorno

La actividad y gestión de las empresas de transporte urbano colectivo, viene condicionada por variables demográficas, socioeconómicas, geográficas, políticas y medioambientales, como, por ejemplo, las políticas de contención de la contaminación en las grandes ciudades y de movilidad sostenible. 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.

12 Tal y como se señaló en la presentación del informe, las 21 empresas adheridas son: Autobuses de Córdoba, S.A.M (AUCORSA), 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 de Valencia, S.A.U., Empresa Municipal de Transportes Públicos de Tarragona, S.A (TEISA), Figueres de Serveis, S.A. (FISERSA), Guaguas Municipales, S.A. (Las Palmas de Gran Canaria), Transportes Interurbanos de Tenerife, S.A.U., Transportes Unidos de Asturias, S.L (Oviedo), Transportes de Barcelona, S.A, Empresa Municipal de Transportes de Fuenlabrada, S.A.M; Empresas de Autobuses Urbanos de Gijón, S.A (EMTUSA), Empresa de Autobuses Urbanos de Mieres (EMUTSA), Transportes Urbanos de Sevilla (TUSSAM), Corporación Municipal de Jerez, S.A (COMUJESA), Tranvías de la Coruña.

13 Empresas con más de 500 autobuses (Empresa Municipal de Transporte de Madrid, S.A. y Transportes de Barcelona, S.A.), empresas entre 200 y 500 autobuses (Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M., Guaguas Municipales, S.A., Empresa Municipal de Transportes de Valencia y Transportes Urbanos de Sevilla, S.A.M.) y empresas con menos de 200 autobuses (Autobuses de Córdoba, S.A.M., 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 Municipal de Transportes Públicos de Tarragona, S.A., Figueres de Serveis, S.A., Transportes Interurbanos de Tenerife, S.A.U., Transportes Unidos de Asturias, S.L., Empresa Municipal de Transportes de Fuenlabrada, S.A.M; Empresas de Autobuses Urbanos de Gijón, S.A (EMTUSA), Empresa de Autobuses Urbanos de Mieres (EMUTSA). Corporación Municipal de Jerez, S.A (COMUJESA), Tranvías de la Coruña).

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.

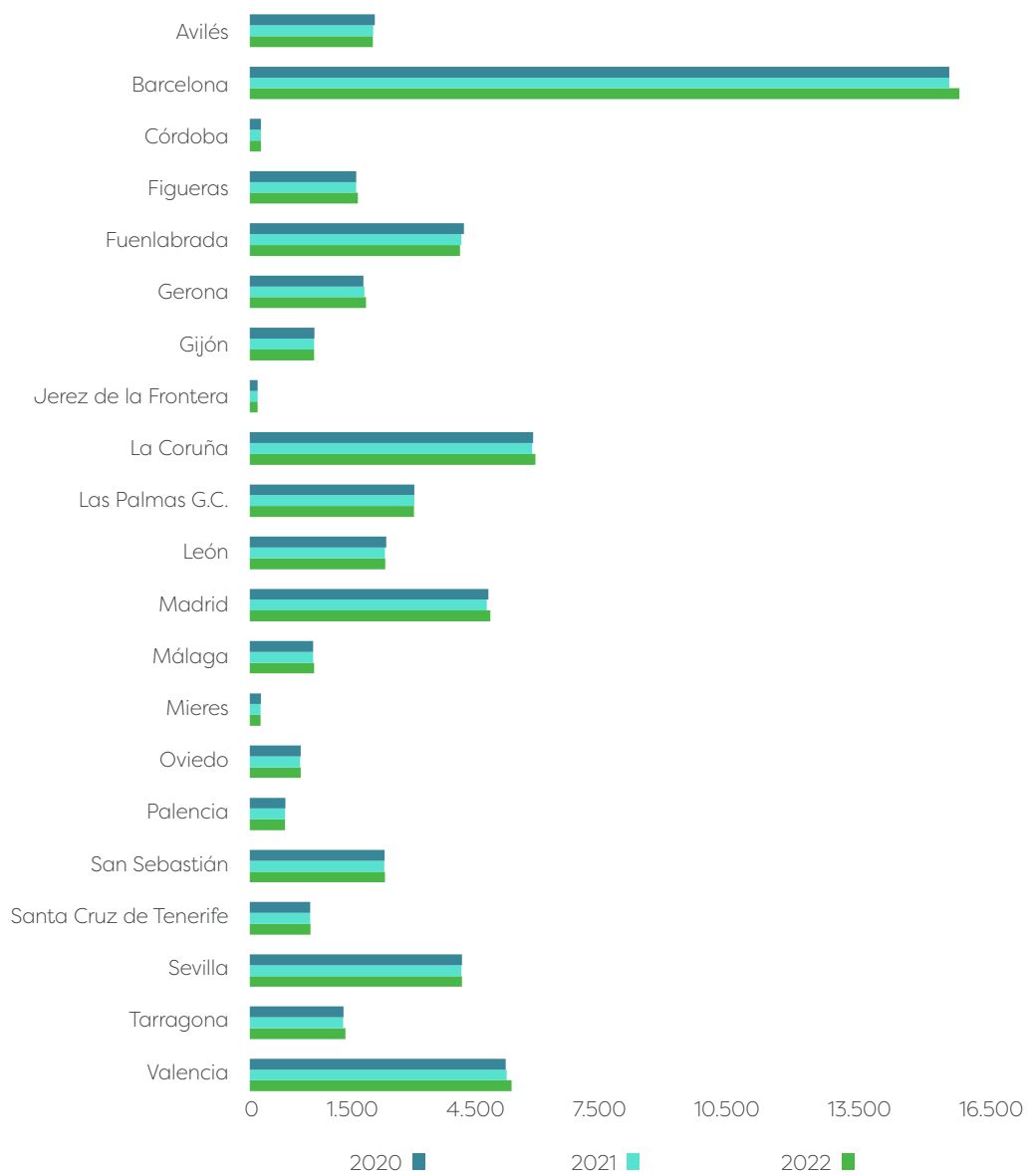
Ciudades	Datos entorno							
	Superficie (km ²)	Concentración población (%) *	Habitantes municipio			Densidad (hab/km ²)		
			2020	2021	2022	2020	2021	2022
Avilés	26,81	7,52%	76.874	75.877	75.518	2.867,36	2.830,18	2.816,78
Barcelona	101,90	28,98%	1.636.732	1.636.193	1.660.122	16.022,83	16.017,55	16.251,81
Córdoba	1.254,91	41,91%	322.071	319.515	323.763	256,58	254,54	257,93
Figueras	19,30	6,03%	47.043	47.088	47.879	2.436,20	2.438,53	2.479,49
Fuenlabrada	39,21	2,80%	192.233	189.891	188.736	4.902,65	4.842,92	4.813,47
Gerona	39,10	13,15%	101.932	102.666	104.320	2.604,29	2.623,05	2.665,30
Gijón	181,71	26,71%	268.896	267.706	268.313	1.479,89	1.473,34	1.476,68
Jerez de la Frontera	1.189,22	17,10%	212.801	212.730	213.231	179,43	179,37	179,79
La Coruña	37,60	22,10%	245.468	244.700	247.376	6.488,71	6.468,41	6.539,15
Las Palmas	100,55	33,47%	378.675	378.797	378.027	3.766,04	3.767,25	3.759,59
León	39,03	27,06%	122.051	120.951	121.281	3.127,11	3.098,92	3.107,38
Madrid	604,30	49,36%	3.305.408	3.280.782	3.332.035	5.468,46	5.427,71	5.512,51
Málaga	398,00	34,14%	577.405	579.076	586.384	1.449,86	1.454,05	1.472,40
Mieres	146,03	3,60%	37.026	36.574	36.195	253,60	250,46	247,86
Oviedo	186,70	21,66%	217.552	215.167	217.584	1.165,56	1.152,78	1.165,73
Palencia	94,95	48,31%	77.090	76.302	76.331	813,96	805,64	805,94
San Sebastián	60,89	26,05%	188.102	187.849	188.743	3.089,21	3.085,06	3.099,74
Santa Cruz de Tenerife	150,56	19,97%	208.563	208.688	209.395	1.384,88	1.385,71	1.390,41
Sevilla	140,80	35,11%	684.234	681.998	684.025	4.859,62	4.843,74	4.858,13
Tarragona	63,00	16,66%	135.436	134.883	138.262	2.149,78	2.141,00	2.194,63
Valencia	134,60	31,00%	789.744	792.492	807.693	5.865,16	5.885,57	5.998,46

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE
* calculada con los datos de población de 2022

El número de habitantes experimentó un ligero descenso en el 2021 respecto al año anterior en la mayoría de los municipios analizados como consecuencia de los efectos de la COVID-19, aunque podemos observar un leve incremento en el año 2022 en la mayoría de las poblaciones analizadas.

A excepción de Madrid y Barcelona, las poblaciones donde operan las empresas analizadas tienen menos de un millón de habitantes, el 80% no supera los 500.000 habitantes y 4 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 estable, aumentando ligeramente en los municipios en los que el incremento en el número de habitantes es más patente (Tarragona y Valencia).

Figura 4.1 Densidad población, 2020, 2021 y 2022.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Por otro lado, la alta densidad de población en el término municipal de Barcelona, claramente por encima de la media, es consecuencia de una superficie pequeña para su número de habitantes. Esta circunstancia 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. Por el contrario, la baja densidad de población en los municipios de Córdoba, Jerez de la Frontera y Mieres procede de la superficie total de dichos núcleos urbanos frente a los datos de población.

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 el 2020-2022, en las provincias a las que pertenecen los municipios en los que operan las empresas analizadas, comparándolo con la media nacional.

Tabla 4.2 Tasas de paro.

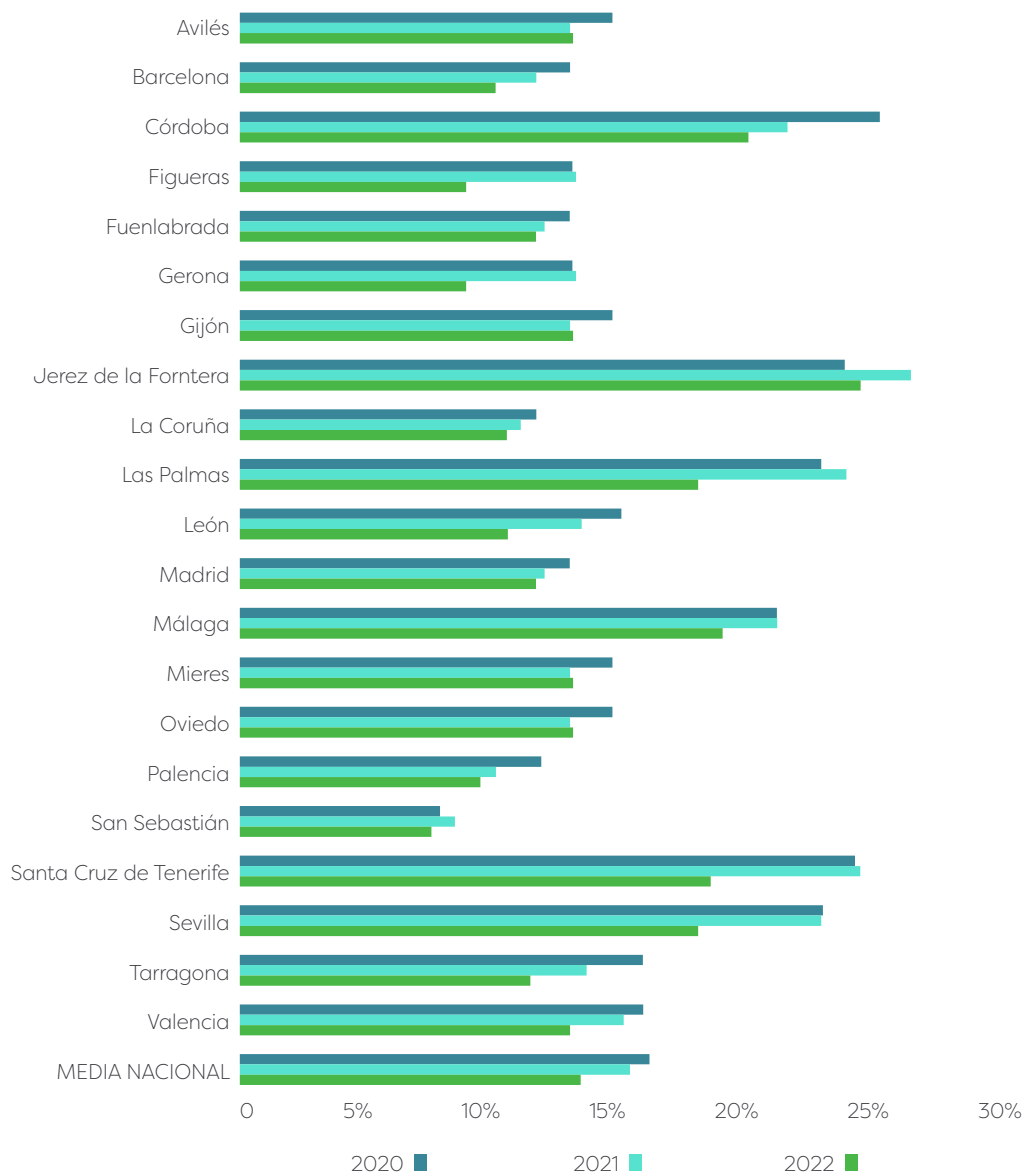
	Tasa de paro (%)			Variación período 20-22
	2020	2021	2022	
Barcelona	12,52%	11,23%	9,69%	-22,60%
Córdoba	24,26%	20,75%	19,28%	-20,52%
Figuera	12,60%	12,74%	8,57%	-31,98%
Gerona	12,60%	12,74%	8,57%	-31,98%
Cádiz (Jerez de la Frontera)	22,93%	25,43%	23,53%	2,62%
La Coruña	11,23%	10,64%	10,12%	-9,88%
Las Palmas	22,04%	22,99%	17,37%	-21,20%
León	14,46%	12,95%	10,15%	-29,81%
Madrid (Madrid y Fuenlabrada)	12,50%	11,55%	11,22%	-10,24%
Málaga	20,35%	20,37%	18,30%	-10,08%
Asturias (Avilés, Mieres, Oviedo y Gijón)	14,12%	12,52%	12,63%	-10,53%
Palencia	11,42%	9,70%	9,12%	-20,16%
San Sebastián	7,59%	8,15%	7,26%	-4,28%
Santa Cruz de Tenerife	23,31%	23,51%	17,84%	-23,48%
Sevilla	22,10%	22,03%	17,37%	-21,41%
Tarragona	15,27%	13,14%	11,01%	-27,92%
Valencia	15,29%	14,54%	12,51%	-18,14%
MEDIA NACIONAL	15,53%	14,79%	12,92%	-16,81%

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 práctica totalidad de las provincias estudiadas (salvo Cádiz). Esta evolución positiva en las tasas de desempleo es especialmente significativa al considerar que, como consecuencia del COVID-19, las tasas de paro incrementaron en el 2020 respecto al año anterior.

Gráficamente la **Figura 4.2**, permite comparar la evolución del desempleo en relación con la media nacional en los dos períodos analizados.

Figura 4.2 Evolución tasas de paro provinciales, 2020, 2021 y 2022.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

En cuanto a la evolución del PIB per cápita medio de las Comunidades Autónomas (CCAA) 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 CCAA donde operan estas empresas.

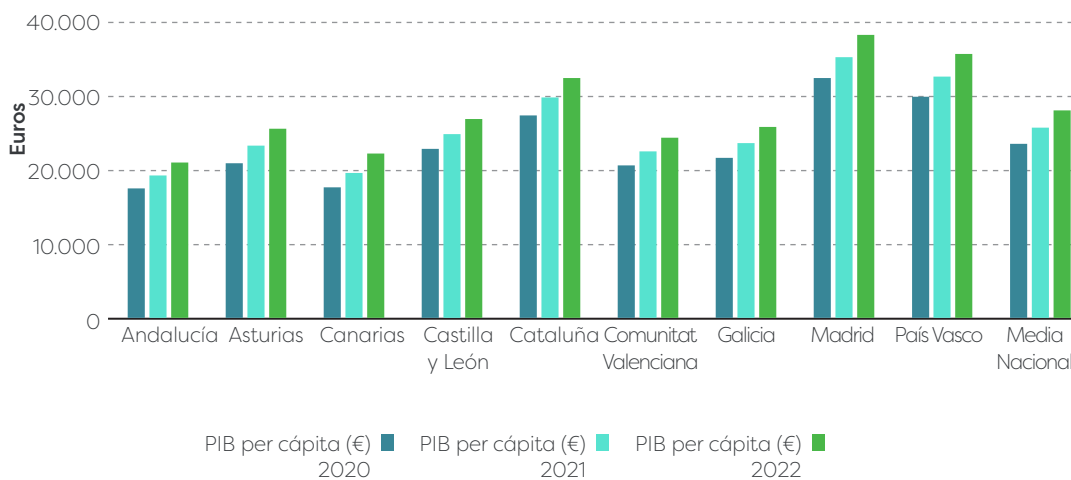
Tabla 4.3 PIB per cápita, media autonómica.

CCAA	PIB per cápita (€)			Variación período 20-22
	2020	2021	2022	
Andalucía	17.574	19.318	21.091	20,01%
Asturias	21.012	23.369	25.675	22,19%
Canarias	17.717	19.663	22.303	25,88%
Castilla y León	22.952	24.924	26.992	17,60%
Cataluña	27.505	29.942	32.550	18,34%
Comunidad Valenciana	20.720	22.619	24.473	18,11%
Galicia	21.737	23.717	25.906	19,18%
Comunidad de Madrid	32.551	35.380	38.435	18,08%
País Vasco	30.035	32.750	35.832	19,30%
MEDIA NACIONAL	23.635	25.801	28.162	9,16%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

El mayor incremento lo experimentan Asturias y Canarias. El incremento es sostenido en todas las Comunidades Autónomas analizadas, siendo Cataluña, Comunidad de Madrid y País Vasco las que mantienen unos niveles de renta per cápita superiores a la media nacional.

Figura 4.3 Evolución PIB per cápita, media autonómica.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

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.

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

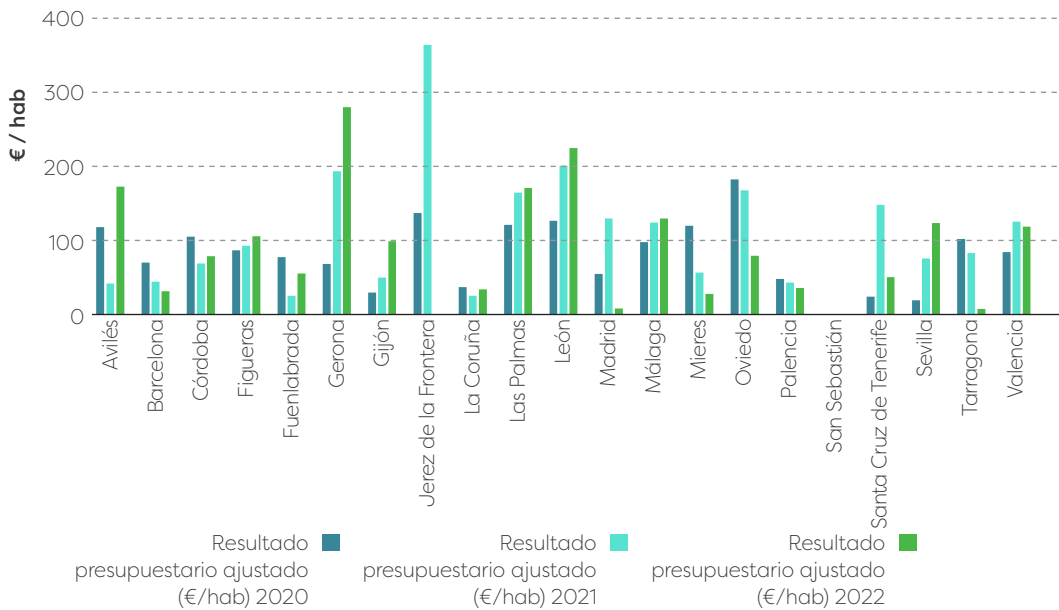
	Resultado presupuestario ajustado (€/hab)		
	2020	2021	2022
Avilés	119,94	43,13	175,72
Barcelona	71,67	45,81	32,48
Córdoba	107,13	70,47	80,61
Figuera	88,71	95,02	107,54
Fuenlabrada	78,97	26,13	56,93
Gerona	70,10	196,97	284,10
Gijón	30,51	51,50	101,14
Jerez de la Frontera	139,28	369,27	n.d.
La Coruña	37,96	26,46	34,94
Las Palmas	123,35	167,76	173,42
León	128,83	204,30	228,63
Madrid	56,14	132,17	9,27
Málaga	99,91	126,22	131,87
Mieres	121,89	58,16	28,58
Oviedo	185,52	170,87	80,86
Palencia	49,29	44,15	36,85
San Sebastián	n.d.	n.d.	n.d.
Santa Cruz de Tenerife	25,10	150,74	51,76
Sevilla	20,40	77,23	125,93
Tarragona	104,17	84,48	8,09
Valencia	86,12	127,81	120,75

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

Gráficamente, la **Figura 4.4** permite analizar la evolución del resultado del presupuesto por habitante para los tres años analizados, comprobando que ha sido desigual en los municipios analizados en el período del 2020 al 2022.

Cabe destacar el fuerte incremento en las ciudades de Avilés en 2022, Gerona en los dos últimos años y Jerez de la Frontera en el 2021 respecto al año anterior. Por el contrario, Madrid, Mieres y Oviedo son los municipios en los que más ha disminuido el resultado presupuestario ajustado por habitante, en el 2022 respecto al año anterior, siendo especialmente significativo Madrid.

Figura 4.4 Evolución del resultado presupuestario ajustado.



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

4.3. Operaciones

En este apartado se analizan magnitudes relacionadas con el tamaño del servicio ofrecido por parte de las empresas concesionarias. En este sentido se recogen, entre otros, los siguientes ítems: kilómetros totales y útiles, número de viajeros, tasas de ocupación de la red y el servicio, longitud de la red, puntos de paradas, número de líneas, expediciones, horas de servicio o velocidad promedio.

4.3.1. Kilómetros totales y útiles recorridos

Tabla 4.5 Kilómetros totales y útiles recorridos.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Km totales recorridos	11,33 Mill.	12,16 Mill.	12,54 Mill.	7,26%	3,14%
Km útiles recorridos	10,63 Mill.	11,04 Mill.	11,51 Mill.	3,80%	4,34%
Km útiles respecto a kilómetros totales	94,10%	92,73%	93,36%	-1,46%	0,68%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Km totales recorridos	2,78 Mill.	3,08 Mill.	3,12 Mill.	10,67%	1,32%
Km útiles recorridos	2,61 Mill.	2,87 Mill.	2,91 Mill.	9,88%	1,35%
Km útiles respecto a kilómetros totales	94,17%	93,34%	93,51%	-0,88%	0,18%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Km totales recorridos	14,26 Mill.	15,20 Mill.	15,91 Mill.	6,62%	4,69%
Km útiles recorridos	13,30 Mill.	14,17 Mill.	14,98 Mill.	6,55%	5,70%
Km útiles respecto a kilómetros totales	93,17%	93,02%	94,23%	-0,16%	1,30%

Fuente: Elaboración propia.

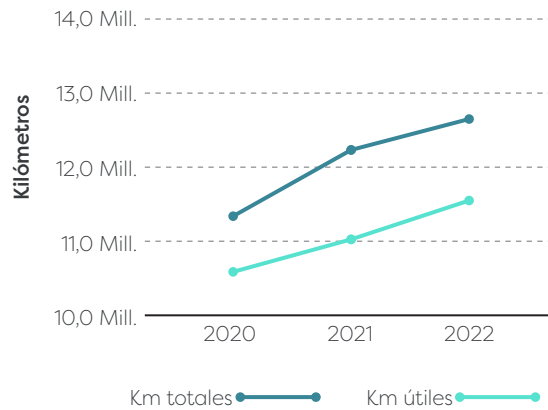
Tabla 4.8 Kilómetros totales y útiles recorridos. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Km totales recorridos	69,62 Mill.	74,16 Mill.	76,43 Mill.	6,51%	3,07%
Km útiles recorridos	65,47 Mill.	66,04 Mill.	69,16 Mill.	0,86%	4,73%
Km útiles respecto a kilómetros totales	95,47%	87,55%	90,46%	-8,29%	3,32%

Fuente: Elaboración propia.

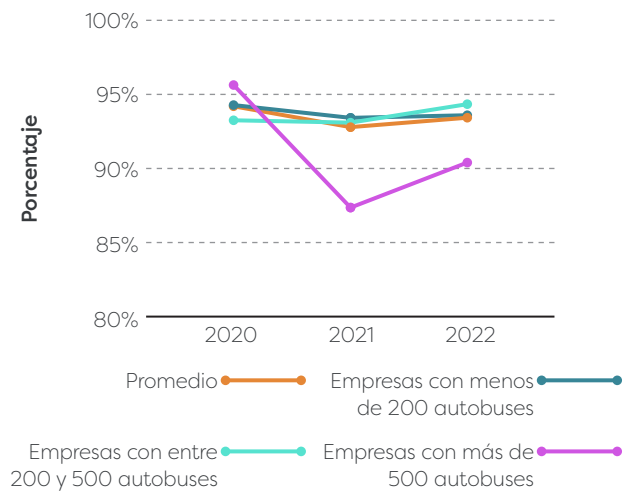
Como se puede observar en las **tablas 4.5 a 4.8**, además de las diferencias significativas entre las magnitudes de kilómetros totales y útiles de los diferentes segmentos analizados, existen comportamientos diferenciados en la proporción de kilómetros útiles respecto a totales, con un promedio cercano al 93%. La evolución entre años de kilómetros totales y útiles es siempre ascendente debido al confinamiento por la pandemia de COVID-19 sufrida en el año 2020.

Figura 4.5 Kilómetros totales y útiles promedio.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.6 Kilómetros útiles respecto a totales.



Fuente: Elaboración propia.

4.3.1.1. Kilómetros totales y útiles. Evolución 2018-2022

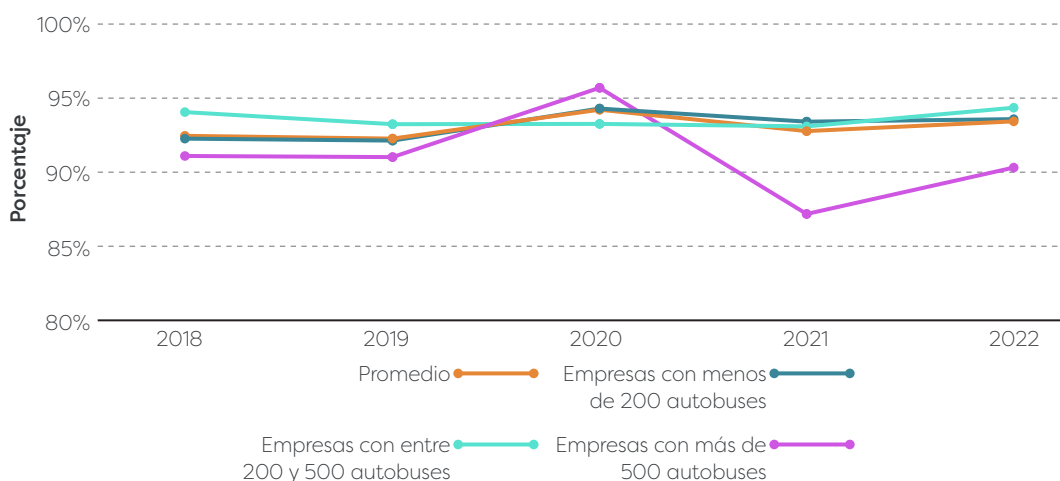
A continuación, se muestra una comparación de los kilómetros totales respecto a los útiles de los años 2018 a 2022. Es preciso tener en cuenta que los datos se refieren a diferentes muestras de empresas por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Tabla 4.9 Kilómetros útiles respecto a totales. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	92,43%	92,25%	94,10%	92,73%	93,36%	1,00%
Empresas con menos de 200 autobuses	92,26%	92,14%	94,17%	93,34%	93,51%	1,35%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	93,94%	93,17%	93,17%	93,02%	94,23%	0,31%
Empresas con más de 500 autobuses	91,19%	91,11%	95,47%	87,55%	90,46%	-0,81%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.7 Kilómetros útiles respecto a totales. Evolución 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia.

4.3.2. Viajeros transportados

Con relación a los viajeros transportados, se puede observar que la menor cantidad de viajeros transportados ocurre no solo en 2020 sino también en 2021, teniendo una parcial recuperación de los niveles de demanda en el año 2022.

En el presente epígrafe también se muestran las ratios de ocupación de la red (viajeros transportados por kilómetro útil) y ocupación del servicio (viajeros transportados por hora de servicio).

Tabla 4.10 Datos referentes a los viajeros transportados.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Viajeros transportados	32,74 Mill.	32,64 Mill.	40,92 Mill.	-0,29%	25,37%
Tasa ocupación red	2,18	2,26	2,65	3,92%	17,12%
Tasa ocupación servicio	32,77	34,12	40,52	4,12%	18,78%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.11 Datos referentes a los viajeros transportados. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Viajeros transportados	5,56 Mill.	6,74 Mill.	8,01 Mill.	21,20%	18,87%
Tasa ocupación red	1,79	1,95	2,25	8,48%	15,82%
Tasa ocupación servicio	28,05	31,71	37,10	13,05%	16,97%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.12 Datos referentes a los viajeros transportados. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Viajeros transportados	36,77 Mill.	43,11 Mill.	54,78 Mill.	17,24%	27,07%
Tasa ocupación red	2,76	3,04	3,60	9,96%	18,74%
Tasa ocupación servicio	35,29	39,25	46,84	11,22%	19,35%

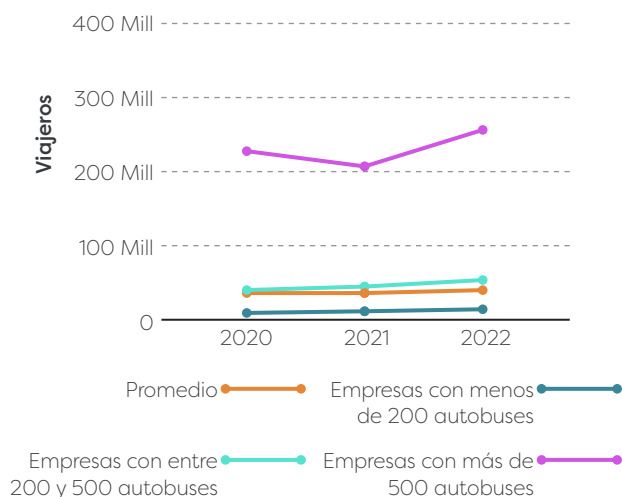
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.13 Datos referentes a los viajeros transportados. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Viajeros transportados	228,48 Mill.	205,98 Mill.	260,07 Mill.	-9,85%	26,26%
Tasa ocupación red	3,87	3,07	3,69	-20,56%	20,05%
Tasa ocupación servicio	46,59	34,67	43,30	-25,57%	24,89%

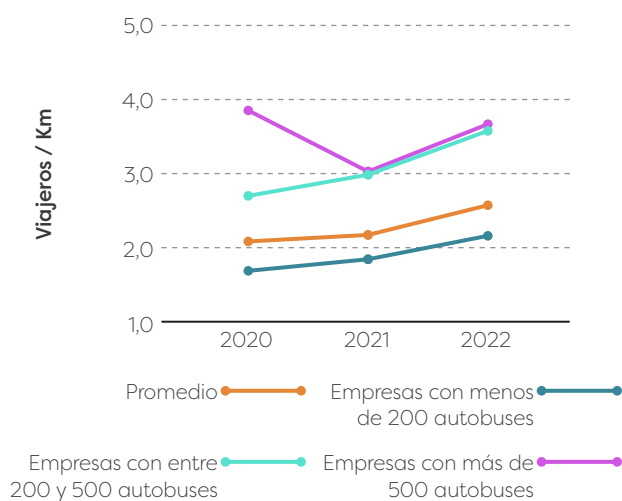
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.8 Viajeros transportados.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.9 Tasa de ocupación de red.



Fuente: Elaboración propia.

4.3.2.1. Viajeros transportados. Evolución 2018-2022

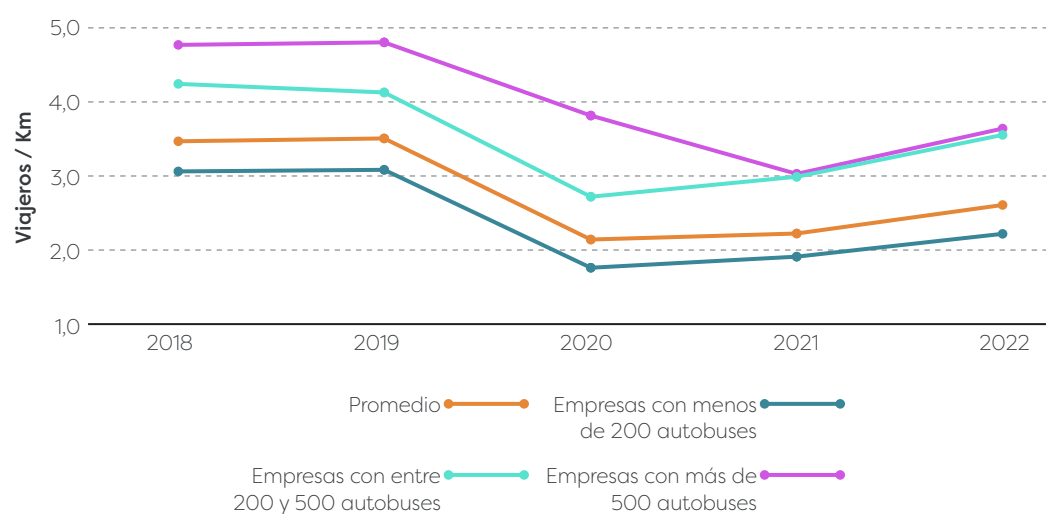
A continuación, se muestra comparativo de las tasas de ocupación de la red y del servicio de los años 2018 a 2022. Es preciso tener en cuenta que los datos se refieren a diferentes muestras de empresas por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Tabla 4.14 Tasa ocupación de la red. Evolución 2018-2022¹⁴.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	3,52	3,56	2,18	2,26	2,65	-24,80%
Empresas con menos de 200 autobuses	3,11	3,13	1,79	1,95	2,25	-27,45%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	4,30	4,19	2,76	3,04	3,60	-16,21%
Empresas con más de 500 autobuses	4,84	4,87	3,87	3,07	3,69	-23,70%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.10 Tasa ocupación de la red. Evolución 2018-2022¹⁵.



Fuente: Elaboración propia.

14 Los datos reflejados en la tabla 4.14 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

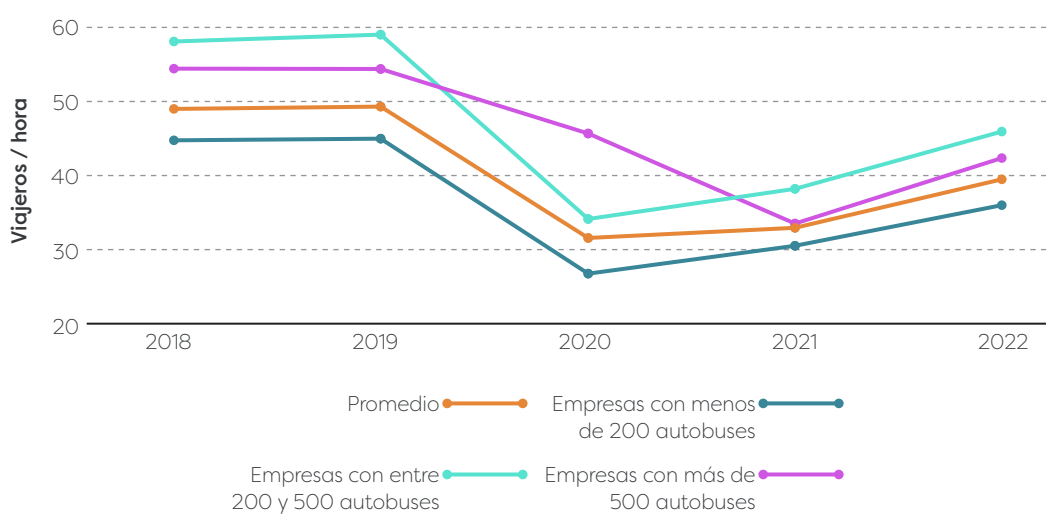
15 Los datos reflejados en la figura 4.10 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Tabla 4.15 Tasa ocupación del servicio. Evolución 2018-2022¹⁶.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	49,82	50,14	32,77	34,12	40,52	-18,66%
Empresas con menos de 200 autobuses	45,66	45,87	28,05	31,71	37,10	-18,75%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	58,74	59,63	35,29	39,25	46,84	-20,26%
Empresas con más de 500 autobuses	55,15	55,09	46,59	34,67	43,30	-21,49%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.11 Tasa ocupación del servicio. Evolución 2018-2022¹⁷.



Fuente: Elaboración propia.

16 Los datos reflejados en la tabla 4.15 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

17 Los datos reflejados en la figura 4.11 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

4.3.3. Otros parámetros relacionados con la prestación del servicio

4.3.3.1. Red de Servicio

Tabla 4.16 Datos referentes a la red de servicio.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Longitud de la red de servicio	604,04	613,72	608,35	1,60%	-0,88%
Puntos parada totales	1.100,10	1.107,10	1.115,81	0,64%	0,79%
Promedio puntos parada por línea	24,47	24,45	24,40	-0,09%	-0,19%
Promedio km por puntos de parada ofertada	0,71	0,71	0,71	1,09%	-0,90%
Km carril bus	5.011,54	5.012,75	5.013,33	0,02%	0,01%
Km carril bus/longitud red de servicio	10,22	10,17	12,02	-0,50%	18,14%

Fuente: Elaboración propia.

Nota: Existen diferencias entre los valores de los indicadores, si bien no se reflejan por cuestiones de redondeo a dos decimales.

Tabla 4.17 Datos referentes a la red de servicio. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Longitud de la red de servicio	286,11	291,92	298,05	2,03%	2,10%
Puntos parada totales	375,93	371,20	374,80	-1,26%	0,97%
Promedio puntos parada por línea	23,66	23,56	22,97	-0,42%	-2,51%
Promedio km por puntos de parada ofertada	0,72	0,74	0,74	1,80%	0,90%
Km carril bus	2,07	2,07	2,02	0,00%	-2,81%
Km carril bus/longitud red de servicio	0,01	0,01	0,01	-4,25%	-5,89%

Fuente: Elaboración propia.

Nota: Existen diferencias entre los valores de los indicadores, si bien no se reflejan por cuestiones de redondeo a dos decimales.

Tabla 4.18 Datos referentes a la red de servicio. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Longitud de la red de servicio	844,62	856,00	794,37	1,35%	-7,20%
Puntos parada totales	1.039,00	1.068,25	1.068,25	2,82%	0,00%
Promedio puntos parada por línea	20,92	21,35	23,34	2,02%	9,35%
Promedio km por puntos de parada ofertada	0,83	0,82	0,76	-0,93%	-6,72%
Km carril bus	22.448,36	22.448,63	22.449,63	0,00%	0,00%
Km carril bus/longitud red de servicio	25,47	25,34	29,95	-0,51%	18,21%

Fuente: Elaboración propia.

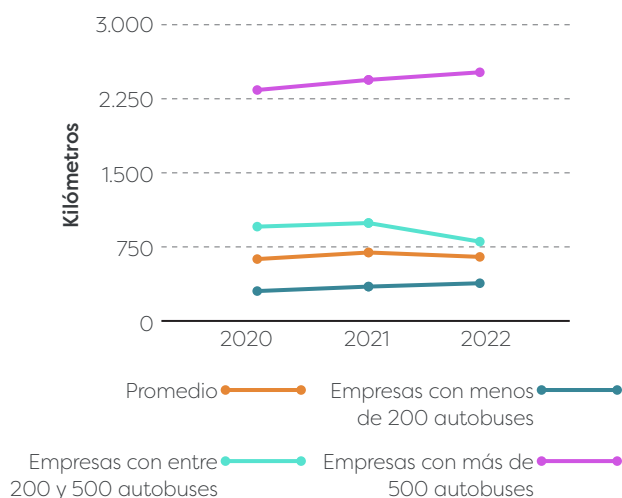
Tabla 4.19 Datos referentes a la red de servicio. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Longitud de la red de servicio	2.348,37	2.381,78	2.408,44	1,42%	1,12%
Puntos parada totales	6.653,50	6.704,00	6.768,50	0,76%	0,96%
Promedio puntos parada por línea	37,65	37,31	37,25	-0,88%	-0,17%
Promedio km por puntos de parada ofertada	0,34	0,34	0,34	0,28%	-0,29%
Km carril bus	194,68	205,06	208,66	5,33%	1,76%
Km carril bus/longitud red de servicio	0,15	0,16	0,16	4,04%	0,58%

Fuente: Elaboración propia.

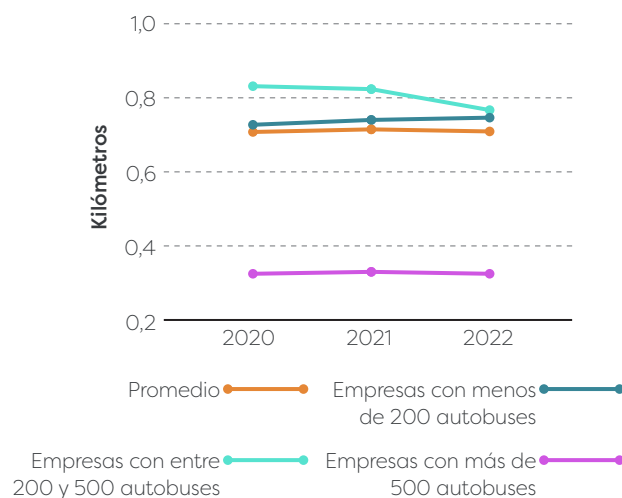
Nota: Existen diferencias entre los valores de los indicadores, si bien no se reflejan por cuestiones de redondeo a dos decimales.

Figura 4.12 Longitud de la red de servicio.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.13 Kilómetros por puntos de parada ofertada.



Fuente: Elaboración propia.

4.3.3.1.1. Red de Servicio. Evolución 2018-2022

A continuación, se muestra comparativo de la red de servicio de los años 2018 a 2022. Es preciso tener en cuenta que los datos se refieren a diferentes muestras de empresas por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

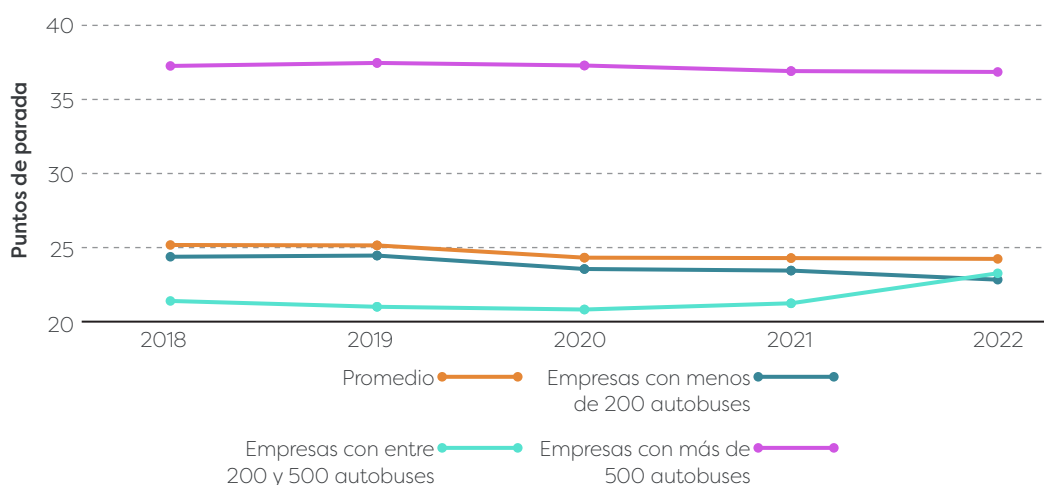
Tabla 4.20 Puntos de parada por línea. Evolución 2018-2022¹⁸.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	25,28	25,26	24,47	24,45	24,40	-3,46%
Empresas con menos de 200 autobuses	24,48	24,56	23,66	23,56	22,97	-6,19%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	21,48	21,09	20,92	21,35	23,34	8,67%
Empresas con más de 500 autobuses	37,62	37,80	37,65	37,31	37,25	-0,99%

Fuente: Elaboración propia.

¹⁸ Los datos reflejados en la tabla 4.20 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Figura 4.14 Puntos de parada por línea. Evolución 2018-2022¹⁹.



Fuente: Elaboración propia.

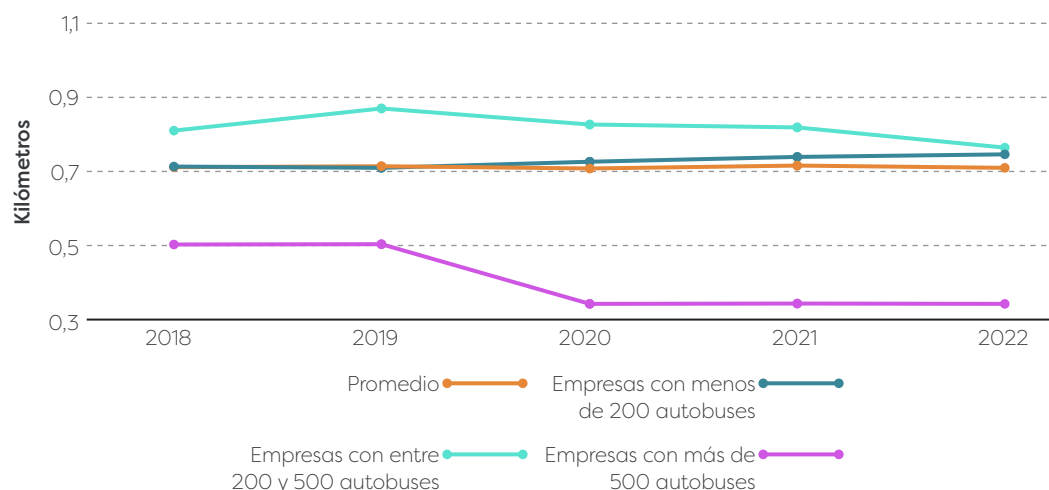
Tabla 4.21 Promedio de km por puntos de parada. Evolución 2018-2022²⁰.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	0,71	0,71	0,71	0,71	0,71	-0,29%
Empresas con menos de 200 autobuses	0,71	0,71	0,72	0,74	0,74	4,59%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	0,81	0,87	0,83	0,82	0,76	-5,71%
Empresas con más de 500 autobuses	0,50	0,50	0,34	0,34	0,34	-31,93%

Fuente: Elaboración propia.

Nota: Existen diferencias entre los valores de los indicadores, si bien no se reflejan por cuestiones de redondeo a dos decimales.

Figura 4.15 Promedio de km por puntos de parada. Evolución 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia.

19 Los datos reflejados en la figura 4.14 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

20 Los datos reflejados en la tabla 4.21 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

4.3.3.2. Otras características del servicio

Tabla 4.22 Datos referentes a otras características del servicio.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Líneas	36,29	36,48	36,24	0,52%	-0,65%
Vehículos por línea	4,65	4,59	4,73	-1,22%	2,92%
Velocidad de servicio	14,40	14,78	14,82	2,60%	0,28%
Horas de servicio	1,18 Mill.	1,20 Mill.	1,23 Mill.	1,14%	2,61%
Expediciones	0,97 Mill.	1,03 Mill.	1,07 Mill.	6,71%	3,81%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.23 Datos referentes a otras características del servicio. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Líneas	16,40	16,27	16,80	-0,81%	3,28%
Vehículos por línea	3,11	3,08	3,09	-0,90%	0,06%
Velocidad de servicio	15,25	15,67	15,66	2,75%	-0,10%
Horas de servicio	0,22 Mill.	0,24 Mill.	0,25 Mill.	6,76%	3,42%
Expediciones	0,20 Mill.	0,22 Mill.	0,22 Mill.	9,42%	3,51%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.24 Datos referentes a otras características del servicio. Empresas con entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Líneas	49,75	50,00	45,75	0,50%	-8,50%
Vehículos por línea	7,11	7,02	7,77	-1,30%	10,78%
Velocidad de servicio	12,68	12,87	13,05	1,48%	1,38%
Horas de servicio	1,05 Mill.	1,12 Mill.	1,17 Mill.	6,59%	5,03%
Expediciones	1,63 Mill.	1,71 Mill.	1,79 Mill.	5,03%	4,48%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.25 Datos referentes a otras características del servicio. Empresas con más de 500 autobuses.

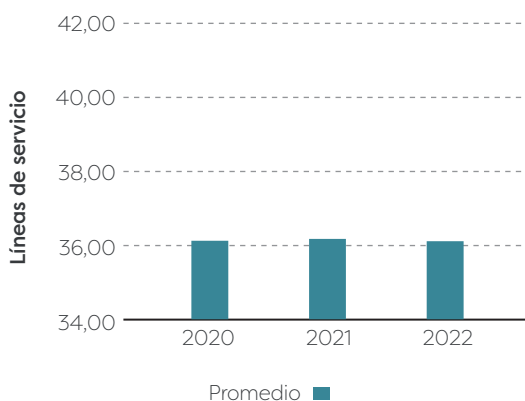
Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Líneas	158,50	161,00	163,00	1,58%	1,24%
Vehículos por línea	10,48	10,29	10,10	-1,80%	-1,79%
Velocidad de servicio	12,33	12,35	12,51	0,12%	1,32%
Horas de servicio	5,28 Mill.	5,65 Mill.	5,74 Mill.	7,08%	1,50%
Expediciones	9,90 Mill.	10,59 Mill.	10,96 Mill.	7,00%	3,46%

Fuente: Elaboración propia.

En el parámetro de la velocidad de servicio se observa una diferencia significativa entre el segmento de las empresas con menos de 200 autobuses, con un promedio superior a 15 km/h, al del resto de segmentos, con promedios entre los 12 y 13 km/h.

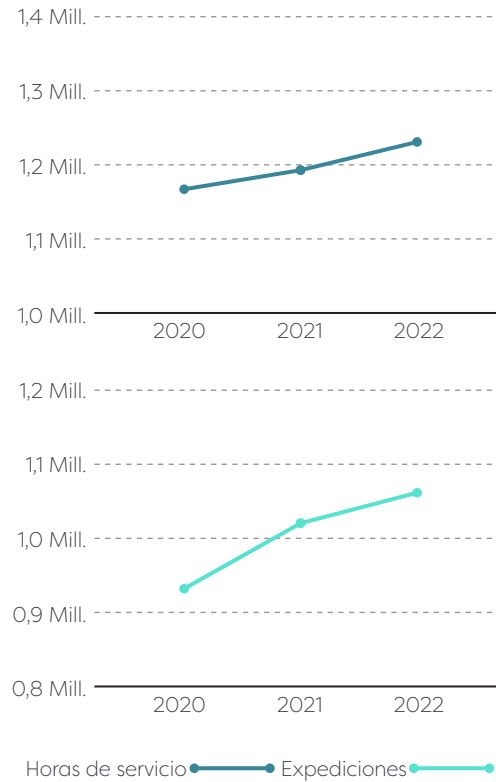
Por otro lado, los vehículos por línea ofrecen promedios muy dispares entre segmentos, siendo su valor directamente proporcional al tamaño de las empresas, con promedios que varían desde los 3 vehículos por línea en las empresas de menos de 200 autobuses, a 7 en el segmento de las intermedias, o 10 en el caso de las más grandes.

Figura 4.16 Líneas promedio.



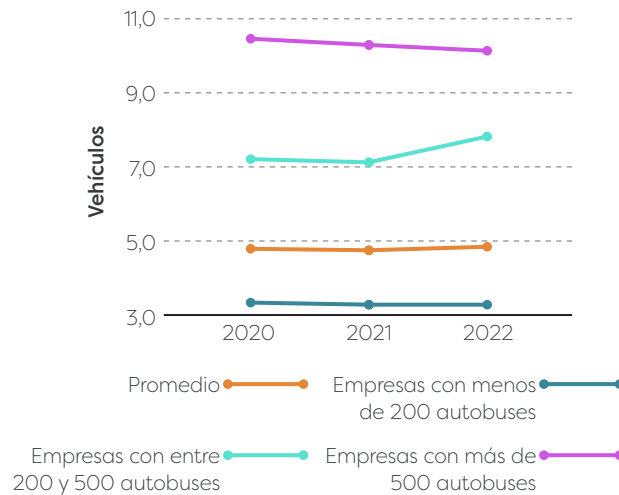
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.17 Otras características del servicio.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.18 Vehículos por línea.



Fuente: Elaboración propia.

4.3.3.2.1. Otras características del servicio. Evolución 2018-2022

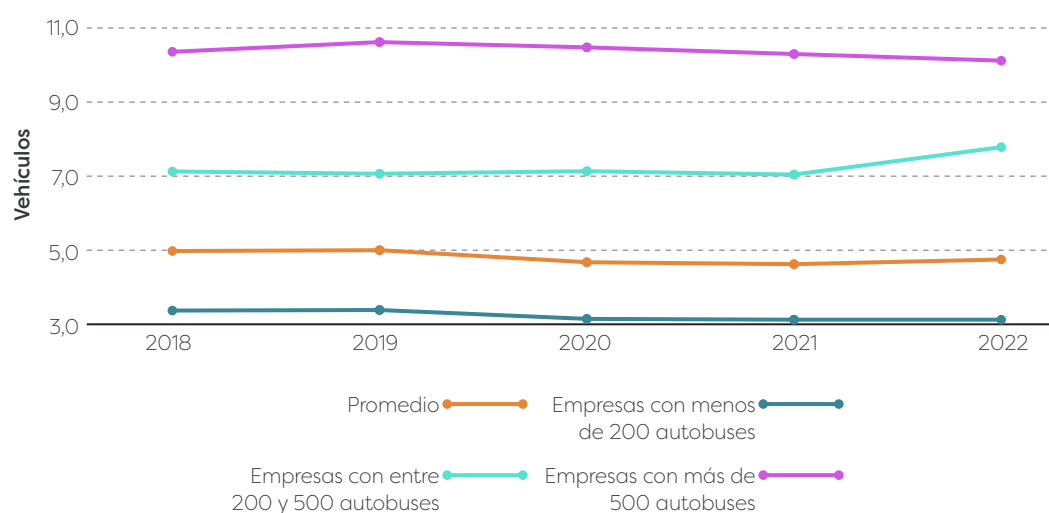
A continuación, se muestra comparativo de los indicadores respecto a otras características del servicio de los años 2018 a 2022. Es preciso tener en cuenta que los datos se refieren a diferentes muestras de empresas por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Tabla 4.26 Vehículos por línea. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	4,96	4,99	4,65	4,59	4,73	-4,76%
Empresas con menos de 200 autobuses	3,35	3,36	3,11	3,08	3,09	-7,83%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	7,11	7,04	7,11	7,02	7,77	9,40%
Empresas con más de 500 autobuses	10,35	10,62	10,48	10,29	10,10	-2,40%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.19 Vehículos por línea. Evolución 2018-2022.



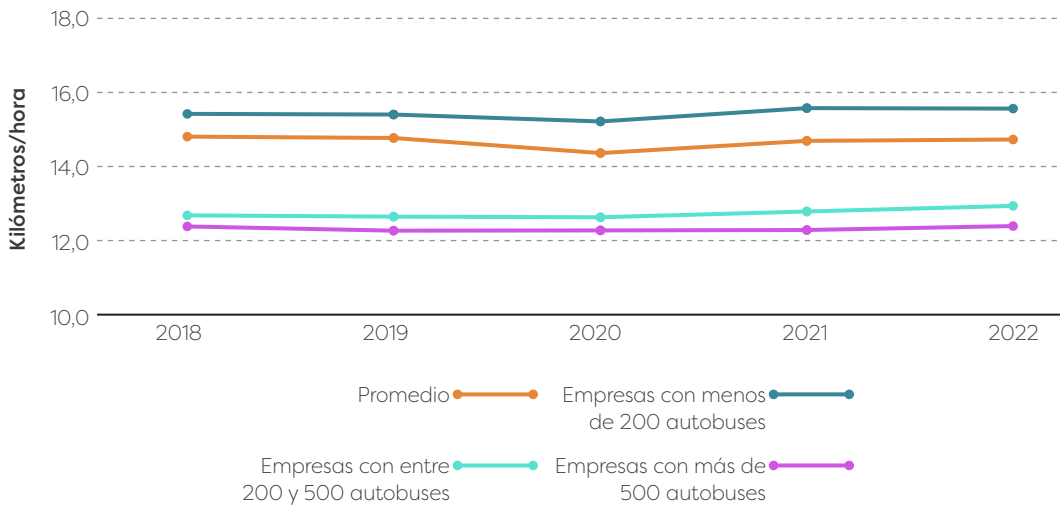
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.27 Velocidad de servicio. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	14,91	14,87	14,40	14,78	14,82	-0,59%
Empresas con menos de 200 autobuses	15,49	15,47	15,25	15,67	15,66	1,07%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	12,74	12,70	12,68	12,87	13,05	2,39%
Empresas con más de 500 autobuses	12,49	12,32	12,33	12,35	12,51	0,14%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.20 Velocidad de servicio. Evolución 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia.

4.4. Personal

En este apartado, se estudia la estructura de personal en las concesionarias del servicio dividido en dos epígrafes. Se analiza en el primero la composición de la plantilla, diferenciando entre conductores y resto de empleados y, en segundo lugar, se reflejan parámetros del servicio como, por ejemplo, las horas o los kilómetros realizados por conductor.

4.4.1. Plantilla

Tabla 4.28 Datos absolutos y relativos de la plantilla.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Empleados	1.334,00	1.333,70	1.359,81	-0,02%	1,96%
Conductores	804,99	806,88	824,20	0,23%	2,15%
Conductores/plantilla total	82,73%	81,27%	81,23%	-1,77%	-0,04%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.29 Datos absolutos y relativos de la plantilla. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Empleados	211,76	226,15	230,91	6,80%	2,10%
Conductores	151,96	157,21	162,96	3,45%	3,66%
Conductores/plantilla total	85,85%	83,06%	83,25%	-3,25%	0,24%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.30 Datos absolutos y relativos de la plantilla. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Empleados	1.204,62	1.191,92	1.237,45	-1,05%	3,82%
Conductores	887,10	886,59	936,93	-0,06%	5,68%
Conductores/plantilla total	74,81%	75,80%	77,22%	1,32%	1,87%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.31 Datos absolutos y relativos de la plantilla. Empresas con más de 500 autobuses.

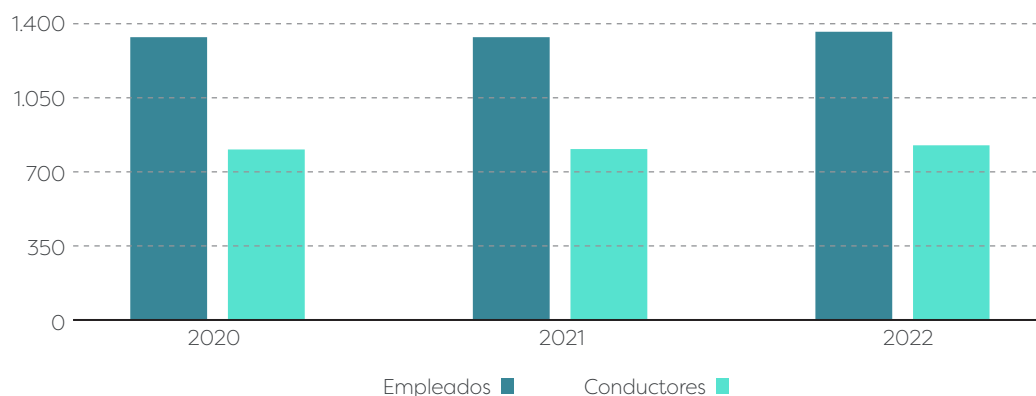
Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Empleados	7.204,00	7.155,00	7.249,00	-0,68%	1,31%
Conductores	5.538,50	5.520,00	5.558,00	-0,33%	0,69%
Conductores/plantilla total	82,98%	83,23%	82,86%	0,30%	-0,45%

Fuente: Elaboración propia.

Sobre la información general de conductores y total de empleados, se aprecia un aumento generalizado de ambas magnitudes para el periodo analizado en todos los segmentos objeto de estudio.

Por otra parte, en cuanto a la proporción conductores/plantilla total no existen grandes diferencias entre los distintos segmentos, necesitándose un mayor porcentaje de personal de tipo administrativo, directivo y técnico en empresas entre 200 y 500 autobuses.

Figura 4.21 Plantilla.



Fuente: Elaboración propia.

4.4.2. Parámetros servicio personal

Tabla 4.32 Datos absolutos de los parámetros servicio personal.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Horas por conductor	1.130,58	1.198,80	1.193,22	6,03%	-0,47%
Promedio km. totales conductor	17.727,38	19.140,90	18.813,29	7,97%	-1,71%
Promedio km. útiles conductor	16.680,24	17.810,73	17.599,65	6,78%	-1,19%
Promedio conductores por autobús	2,53	2,59	2,63	2,60%	1,33%
Promedio empleados por autobús	3,28	3,43	3,46	4,59%	0,98%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.33 Datos absolutos de los parámetros servicio personal. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Horas por conductor	1.151,82	1.213,22	1.204,02	5,33%	-0,76%
Promedio km. totales conductor	18.863,93	20.404,69	19.926,83	8,17%	-2,34%
Promedio km. útiles conductor	17.781,73	19.069,81	18.664,23	7,24%	-2,13%
Promedio conductores por autobús	2,39	2,48	2,49	3,82%	0,36%
Promedio empleados por autobús	3,00	3,28	3,27	9,09%	-0,09%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.34 Datos absolutos de los parámetros servicio personal. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Horas por conductor	1.187,15	1.263,52	1.260,87	6,43%	-0,21%
Promedio km. totales conductor	16.267,89	17.492,40	17.434,56	7,53%	-0,33%
Promedio km. útiles conductor	15.154,97	16.266,33	16.427,57	7,33%	0,99%
Promedio conductores por autobús	2,49	2,50	2,63	0,41%	4,91%
Promedio empleados por autobús	3,36	3,32	3,42	-1,06%	3,02%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.35 Datos absolutos de los parámetros servicio personal. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Horas por conductor	932,49	1.004,43	1.009,32	7,71%	0,49%
Promedio km. totales conductor	12.122,23	12.959,44	13.219,21	6,91%	2,00%
Promedio km. útiles conductor	11.469,58	11.456,39	11.959,49	-0,12%	4,39%
Promedio conductores por autobús	3,56	3,56	3,59	-0,06%	1,00%
Promedio empleados por autobús	4,37	4,34	4,40	-0,64%	1,48%

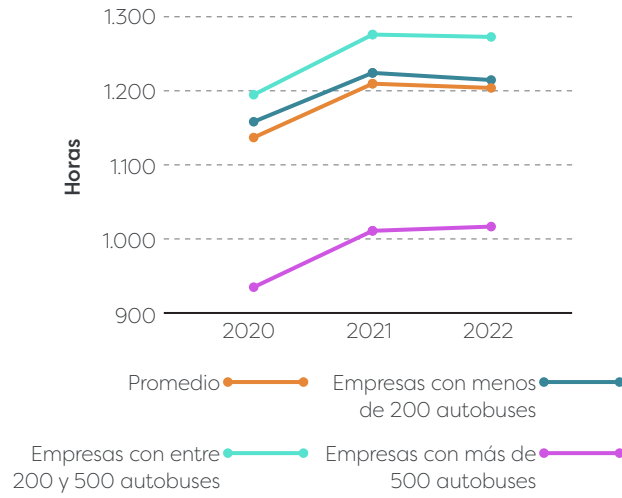
Fuente: Elaboración propia.

Respecto a otros parámetros relacionados con el personal, en las tablas 4.32 a 4.35 se reflejan unas horas de servicio por conductor cuyo promedio se encuentra en torno a las 1.190 horas, llegando hasta un nivel de 1.260 en las empresas con entre 200 y 500 autobuses para 2022.

Sin embargo, los kilómetros realizados por conductor se relacionan de manera inversamente proporcional con el tamaño de los tipos de empresa, con datos que van desde los casi 20.000 en las empresas con menos de 200 autobuses hasta los 13.200 kilómetros por conductor en las empresas de mayor tamaño.

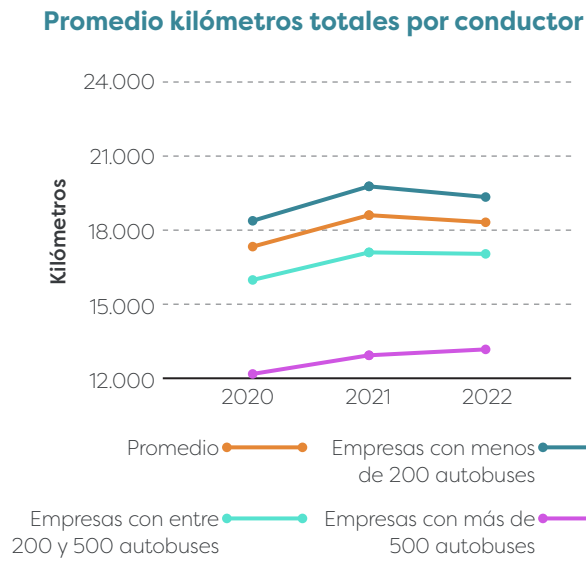
En cuanto al número de conductores por autobús, los promedios se sitúan en valores homogéneos, si bien proporcionalmente existe un mayor número de conductores en las empresas con más de 500 autobuses.

Figura 4.22 Horas por conductor.

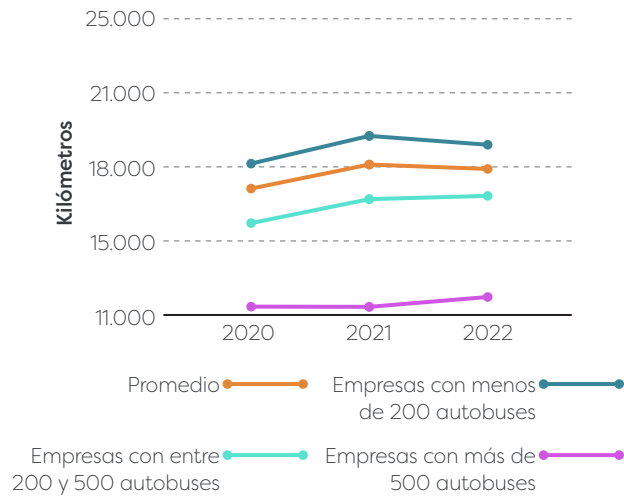


Fuente: Elaboración propia.

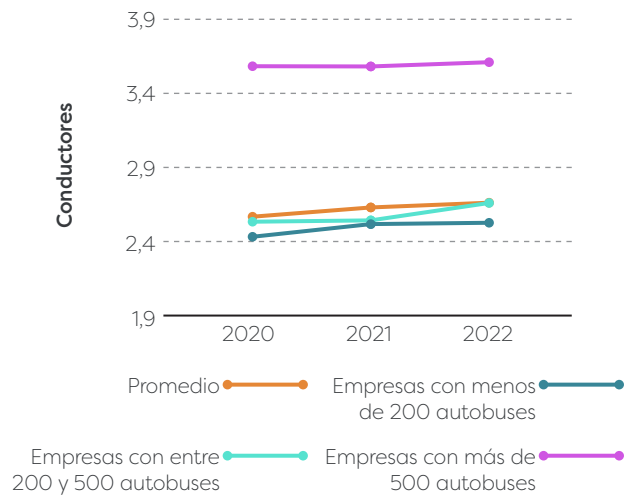
Figura 4.23 Otros parámetros de servicio personal.



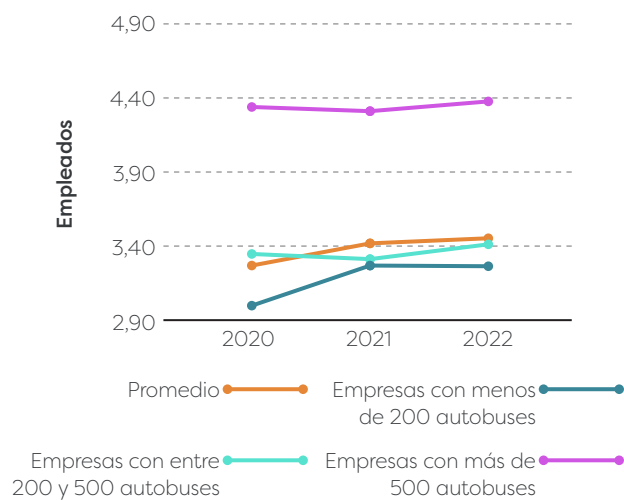
Promedio kilómetros útiles por conductor



Promedio conductores por autobús



Promedio empleados por autobús



Fuente: Elaboración propia.

4.4.2.1. Parámetros servicio personal. Evolución 2018-2022

A continuación, se muestra el comparativo de los parámetros del servicio con relación al personal para los años 2018 a 2022. Es preciso tener en cuenta que los datos se refieren a diferentes muestras de empresas por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Tabla 4.36 Plantilla. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Conductores/plantilla total	0,82	0,81	0,83	0,81	0,81	-1,22%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.37 Promedio km totales por conductor. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	18.563,32	18.425,15	17.727,38	19.140,90	18.813,29	1,35%
Empresas con menos de 200 autobuses	19.774,92	19.530,79	18.863,93	20.404,69	19.926,83	0,77%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	18.769,26	18.315,09	16.267,89	17.492,40	17.434,56	-7,11%
Empresas con más de 500 autobuses	15.230,71	15.971,10	12.122,23	12.959,44	13.219,21	-13,21%

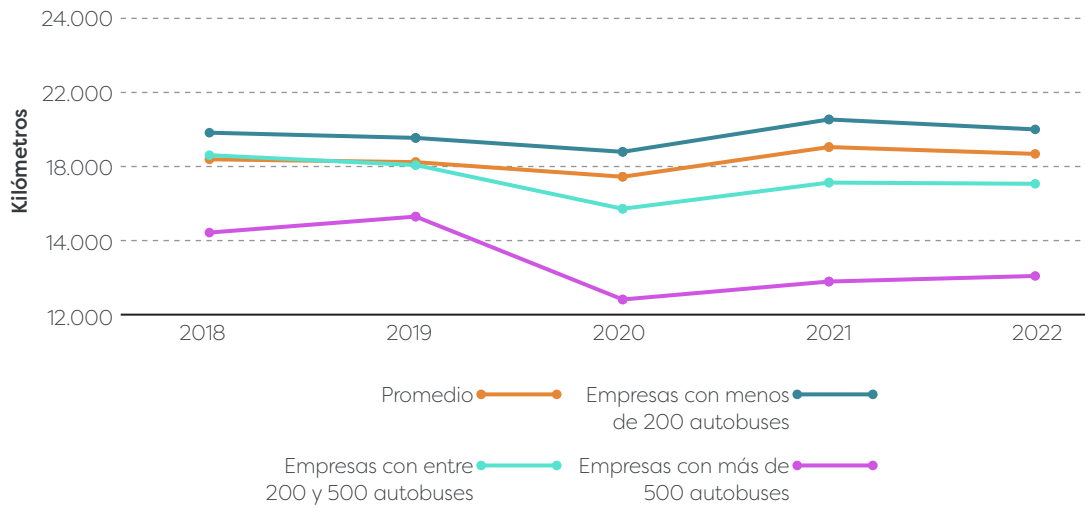
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.38 Promedio conductores por autobús. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	2,42	2,44	2,53	2,59	2,63	8,44%
Empresas con menos de 200 autobuses	2,28	2,31	2,39	2,48	2,49	9,52%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	2,56	2,60	2,49	2,50	2,63	2,47%
Empresas con más de 500 autobuses	2,89	2,77	3,56	3,56	3,59	24,22%

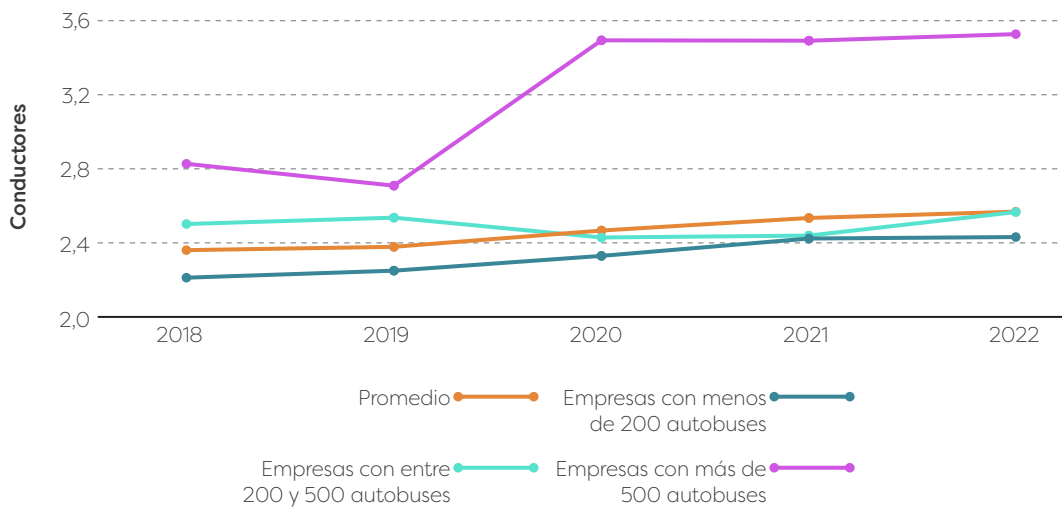
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.24 Promedio km totales por conductor. Evolución 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.25 Promedio conductores por autobús. Evolución 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia.

4.5. Material móvil

En el presente epígrafe, se trata la estructura, composición y utilización del material móvil en las empresas adheridas al Observatorio. De una parte, se muestra la estructura de la flota con el promedio de autobuses total y desgranado por tipo de combustible. De otra, se incluyen parámetros del servicio, midiendo el promedio de kilómetros realizados por autobús, tanto totales recorridos como útiles.

4.5.1. Estructura de la flota

Tabla 4.39 Datos absolutos de la estructura de la flota.

Descripción	Promedio					
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22	
Autobuses	272,45	271,80	273,30	-0,24%	0,55%	
Autobuses por tipo de combustible	Gasoil	126,38	108,81	99,67	-13,90%	-8,41%
	Biodiesel	225,00	225,00	212,00	0,00%	-5,78%
	Gas natural	351,00	364,57	387,14	3,87%	6,19%
	Eléctrico	14,29	21,00	31,14	47,00%	48,30%
	Híbrido	97,33	118,17	109,71	21,40%	-7,15%
	Otros					
Promedio antigüedad de la flota	9,23	9,41	9,73	2,00%	3,32%	
Inversión anual en flota	8,53 Mill.	16,40 Mill.	13,06 Mill.	92,18%	-20,32%	

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.40 Datos absolutos de la estructura de la flota. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Promedio					
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22	
Autobuses	58,21	57,29	59,07	-1,60%	3,12%	
Autobuses por tipo de combustible	Gasoil	57,09	54,91	56,18	-3,82%	2,32%
	Biodiesel					
	Gas natural	21,33	22,67	22,67	6,25%	0,00%
	Eléctrico	2,33	1,67	1,67	-28,57%	0,00%
	Híbrido	27,00	31,50	24,33	16,67%	-22,75%
	Otros					
Promedio antigüedad de la flota	9,36	9,97	10,35	6,50%	3,80%	
Inversión anual en flota	0,24 Mill.	0,48 Mill.	1,32 Mill.	101,83%	172,71%	

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.41 Datos absolutos de la estructura de la flota. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Promedio					
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22	
Autobuses	352,75	351,25	353,50	-0,43%	0,64%	
Autobuses por tipo de combustible	Gasoil	214,67	177,67	175,33	-17,24%	-1,31%
	Biodiesel	225,00	225,00	212,00	0,00%	-5,78%
	Gas natural	178,50	176,00	184,50	-1,40%	4,83%
	Eléctrico	1,50	1,50	1,50	0,00%	0,00%
	Híbrido	61,00	97,33	101,33	59,56%	4,11%
	Otros					
Promedio antigüedad de la flota	9,86	9,13	9,87	-7,48%	8,11%	
Inversión anual en flota	7,60 Mill.	13,87 Mill.	1,76 Mill.	82,50%	-87,28%	

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.42 Datos absolutos de la estructura de la flota. Empresas con más de 500 autobuses.

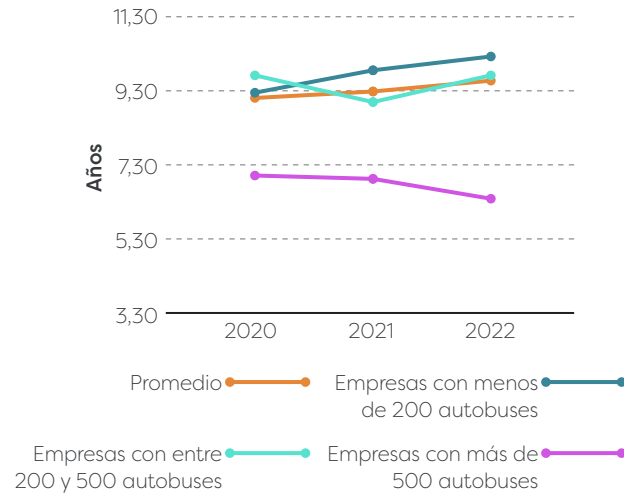
Descripción	Promedio					
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22	
Autobuses	1.611,50	1.614,50	1.612,50	0,19%	-0,12%	
Autobuses por tipo de combustible	Gasoil	375,00	302,00	351,00	-19,47%	16,23%
	Biodiesel					
	Gas natural	1.018,00	1.066,00	1.136,50	4,72%	6,61%
	Eléctrico	45,00	69,50	105,00	54,44%	51,08%
	Híbrido	347,00	354,00	391,00	2,02%	10,45%
	Otros					
Promedio antigüedad de la flota	7,29	7,20	6,64	-1,30%	-7,78%	
Inversión anual en flota	43,57 Mill.	69,19 Mill.	82,65 Mill.	58,82%	19,45%	

Fuente: Elaboración propia.

La evolución de la inversión en flota en los años analizados refleja un incremento en todos los segmentos excepto en las empresas entre 200 y 500 autobuses, que en 2022 experimentan un notable descenso con relación a las inversiones realizadas en los ejercicios anteriores.

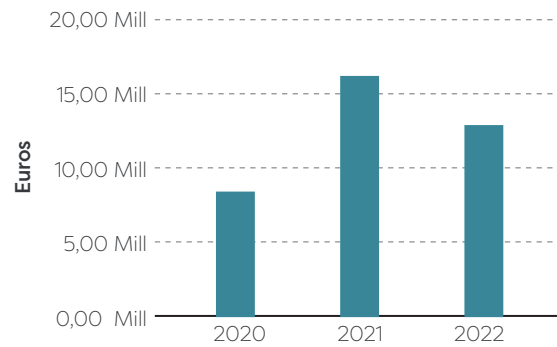
Por otro lado, se observa que se mantiene la tendencia de una constante y paulatina disminución de los vehículos diésel en contraposición a otras tipologías de combustible menos contaminantes, exceptuando las empresas con menos de 200 autobuses, donde se puede apreciar un aumento de los vehículos gasoil de 2021 a 2022.

Figura 4.26 Antigüedad de la flota.



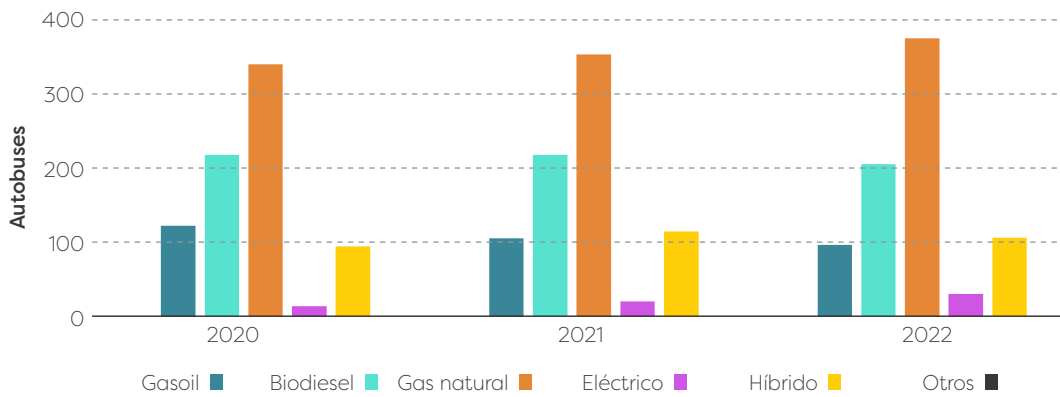
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.27 Inversión anual en flota.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.28 Autobuses por tipo de combustible.



Fuente: Elaboración propia.

4.5.1.1. Estructura de la flota. Evolución 2018-2022

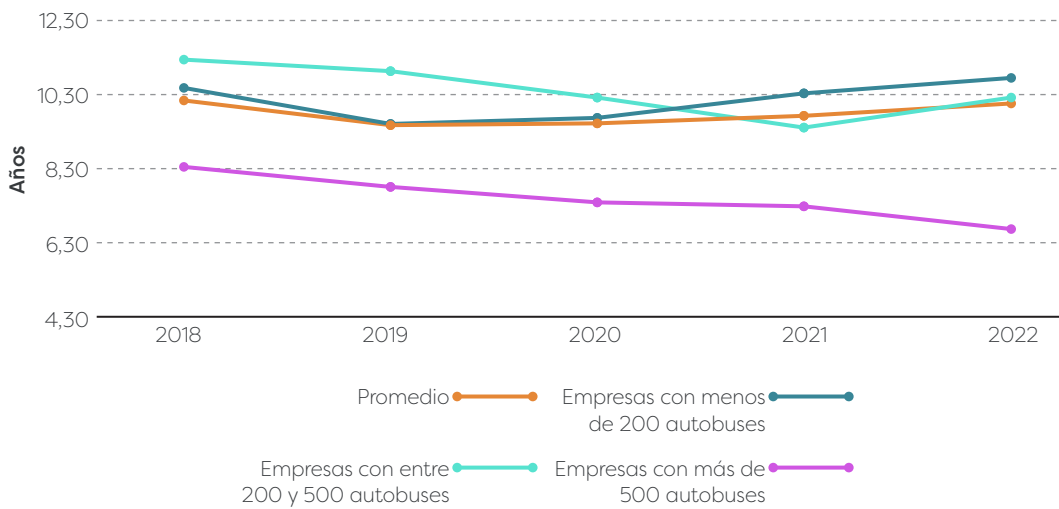
A continuación, se muestra mediante tablas y gráficos el comparativo del promedio de antigüedad de la flota en el periodo 2018-2022. Es preciso tener en cuenta que los datos se refieren a diferentes muestras de empresas por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Tabla 4.43 Promedio antigüedad de la flota. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	9,80	9,19	9,23	9,41	9,73	-0,76%
Empresas con menos de 200 autobuses	10,11	9,22	9,36	9,97	10,35	2,42%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	10,80	10,52	9,86	9,13	9,87	-8,68%
Empresas con más de 500 autobuses	8,17	7,68	7,29	7,20	6,64	-18,74%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.29 Promedio antigüedad de la flota. Evolución 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia.

4.5.2. Parámetros servicio flota

Tabla 4.44 Datos Parámetros servicio flota.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Promedio km totales por autobús	42.906,74	48.066,80	47.497,50	12,03%	-1,18%
Promedio km útiles por autobús	40.457,90	44.703,34	44.480,01	10,49%	-0,50%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.45 Datos Parámetros servicio flota. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Promedio km totales por autobús	43.732,13	49.767,65	48.264,96	13,80%	-3,02%
Promedio km útiles por autobús	41.310,77	46.597,96	45.309,69	12,80%	-2,76%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.46 Datos Parámetros servicio flota. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Promedio km totales por autobús	40.485,14	43.730,85	45.604,86	8,02%	4,29%
Promedio km útiles por autobús	37.750,19	40.723,25	43.050,27	7,88%	5,71%

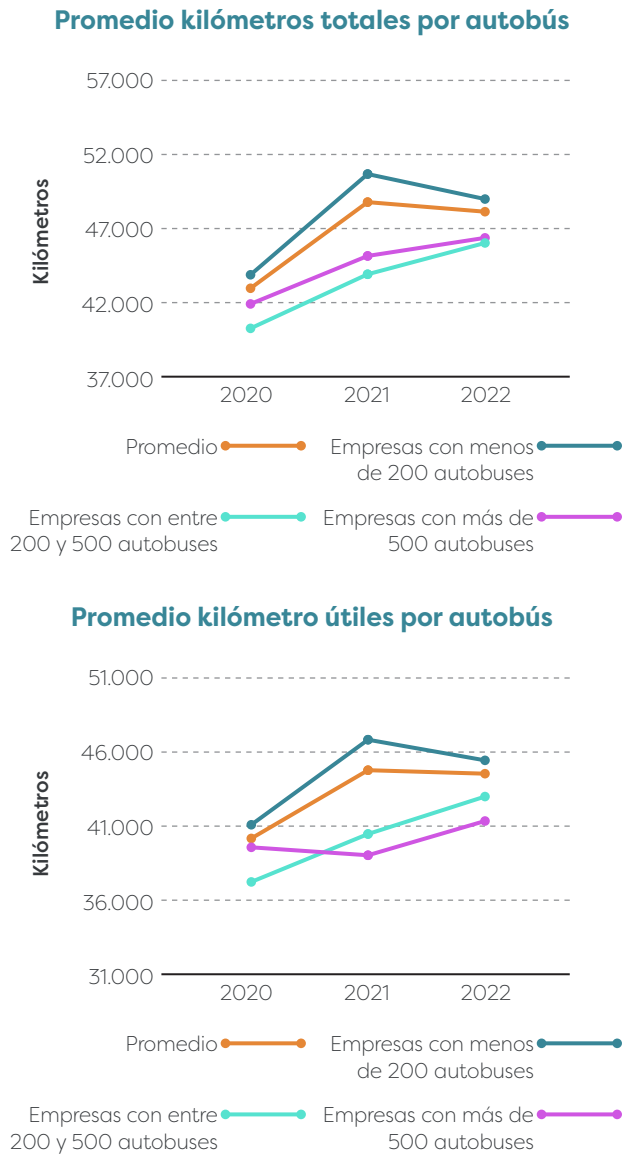
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.47 Datos Parámetros servicio flota. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Promedio km totales por autobús	41.972,19	44.832,75	45.910,60	6,82%	2,40%
Promedio km útiles por autobús	39.903,27	39.401,24	41.531,78	-1,26%	5,41%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.30 Promedios totales y útiles por autobús.



Fuente: Elaboración propia.

4.5.2.1. Parámetros servicio flota. Evolución 2018-2022

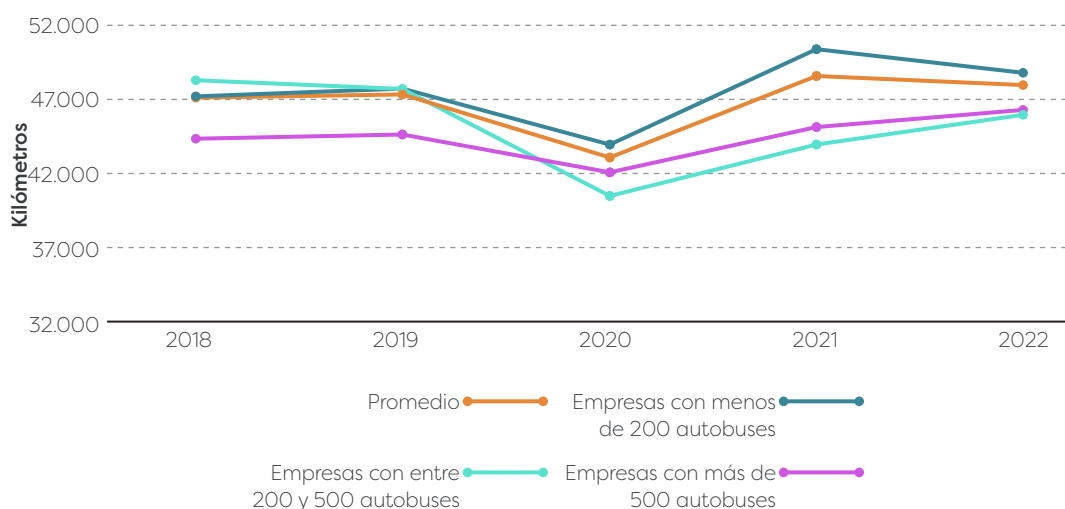
A continuación, se muestra la evolución de los kilómetros totales por autobús para los años 2018 a 2022. Es preciso tener en cuenta que los datos se refieren a diferentes muestras de empresas por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Tabla 4.48 Promedio km totales y útiles por autobús. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio Km totales por autobús	46.694,94	46.905,41	42.906,74	48.066,80	47.497,50	1,72%
Promedio Km útiles por autobús	43.056,74	43.167,05	40.457,90	44.703,34	44.480,01	3,31%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.31 Promedios km totales por autobús. Evolución 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia.

4.6. Gastos y costes

En el presente epígrafe se analiza la estructura de gastos y costes de las empresas concesionarias en tres apartados diferenciados: Combustibles, coste de personal y gastos de explotación y totales.

4.6.1. Gastos y costes

4.6.1.1. Gastos y costes

Tabla 4.49 Datos de consumo de combustible.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Consumo total combustible	3,51 Mill.	3,69 Mill.	3,48 Mill.	5,04%	-5,63%
Consumo combustible por km. total	0,39	0,40	0,40	1,20%	2,11%
Consumo combustible por km. útil	0,42	0,43	0,43	2,89%	1,21%
Consumo combustible por viajero	0,22	0,21	0,19	-4,08%	-12,09%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.50 Datos de consumo de combustible. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Consumo total combustible	1,34 Mill.	1,50 Mill.	1,57 Mill.	12,19%	4,90%
Consumo combustible por km. total	0,43	0,41	0,43	-2,68%	2,66%
Consumo combustible por km. útil	0,45	0,44	0,46	-2,27%	3,81%
Consumo combustible por viajero	0,13	0,27	0,26	116,31%	-4,85%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.51 Datos de consumo de combustible. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Consumo total combustible	5,45 Mill.	5,78 Mill.	6,24 Mill.	5,99%	7,94%
Consumo combustible por km. total	0,42	0,41	0,43	-1,05%	2,96%
Consumo combustible por km. útil	0,45	0,45	0,45	-0,76%	1,29%
Consumo combustible por viajero	0,16	0,15	0,13	-8,99%	-13,80%

Fuente: Elaboración propia.

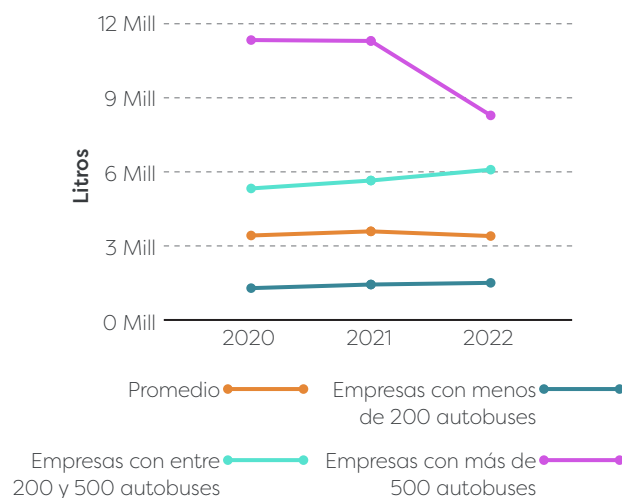
Tabla 4.52 Datos de consumo de combustible. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Consumo total combustible	11,59 Mill.	11,54 Mill.	8,46 Mill.	-0,39%	-26,74%
Consumo combustible por km. total	0,21	0,20	0,16	-5,73%	-16,45%
Consumo combustible por km. útil	0,21	0,23	0,18	7,82%	-21,29%
Consumo combustible por viajero	0,05	0,08	0,05	49,07%	-33,15%

Fuente: Elaboración propia.

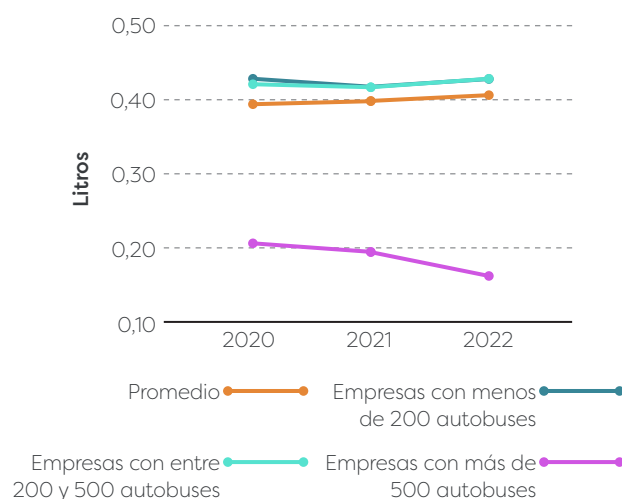
Exceptuando el segmento de empresas con más de 500 autobuses, que sufren un importante descenso de consumo de combustible en litros por la renovación energética del material móvil, llegando hasta el 27% de variación entre el 20-22, el resto de empresas muestran un aumento del consumo en litros debido al incremento de kilómetros recorridos desde el año 2020 al 2022.

Figura 4.32 Consumo total de combustible (Millones de litros).



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.33 Consumo de combustible por Km total.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.1.2. Coste de combustible

Tabla 4.53 Datos sobre costes de combustible.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Coste total combustible	3,29 Mill.	3,96 Mill.	8,39 Mill.	20,84%	111,00%
Coste combustible por km. total	0,33	0,39	0,59	16,54%	52,06%
Coste combustible por km. útil	0,36	0,42	0,63	17,54%	51,53%
Coste combustible por viajero	0,20	0,21	0,27	6,78%	27,24%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.54 Datos sobre costes de combustible. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Coste total combustible	0,99 Mill.	1,30 Mill.	1,99 Mill.	31,44%	53,64%
Coste combustible por km. total	0,34	0,40	0,58	16,61%	46,53%
Coste combustible por km. útil	0,36	0,43	0,62	17,95%	46,26%
Coste combustible por viajero	0,23	0,25	0,31	7,08%	25,04%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.55 Datos sobre costes de combustible. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Coste total combustible	4,74 Mill.	5,90 Mill.	9,24 Mill.	24,46%	56,73%
Coste combustible por km. total	0,34	0,40	0,59	18,14%	47,01%
Coste combustible por km. útil	0,37	0,43	0,63	18,42%	44,88%
Coste combustible por viajero	0,13	0,14	0,18	8,02%	21,63%

Fuente: Elaboración propia.

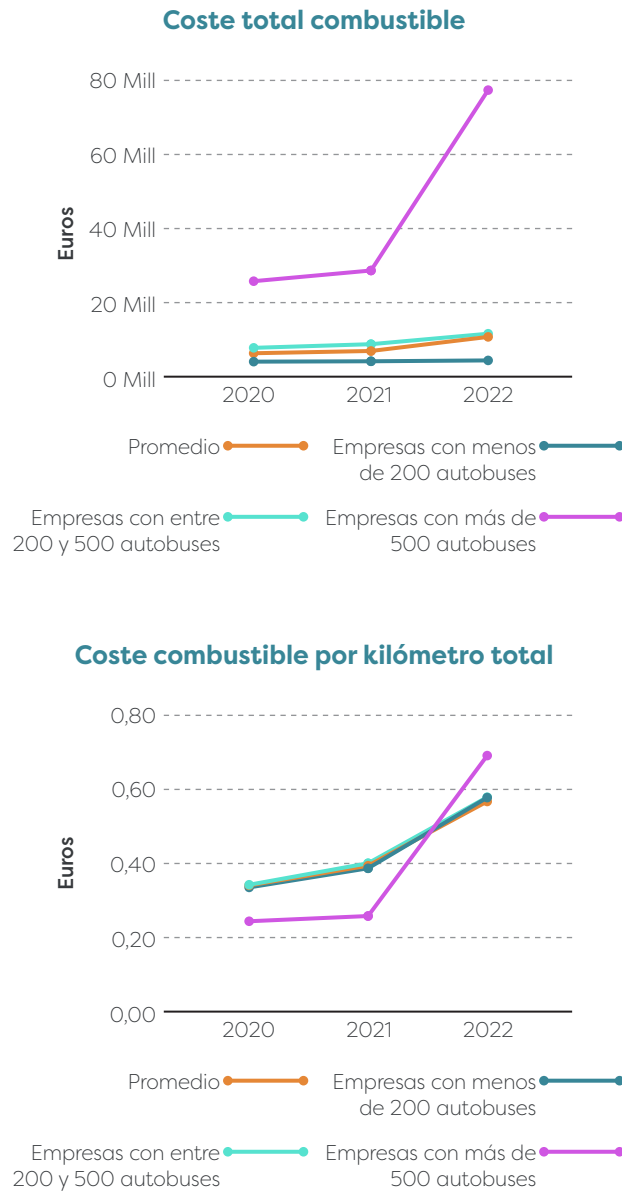
Tabla 4.56 Datos sobre costes de combustible. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Coste total combustible	22,84 Mill.	25,76 Mill.	75,34 Mill.	12,79%	192,46%
Coste combustible por km. total	0,24	0,25	0,71	6,23%	179,22%
Coste combustible por km. útil	0,26	0,28	0,78	6,30%	182,53%
Coste combustible por viajero	0,09	0,09	0,20	-8,10%	132,56%

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en la **tabla 4.52** el coste total del combustible ha aumentado desde el 2020 al 2022 como promedio en un 101%, debido al aumento de los kilómetros realizados. Esto ocurre en todos los segmentos analizados, aunque excepcionalmente elevado es el aumento en las empresas de más de 500 autobuses, alcanzando el incremento del 229%. En cuanto a la ratio de coste por kilómetro, también se ha producido un aumento generalizado alcanzando un nivel promedio de 0,59 € por kilómetro.

Figura 4.34 Coste total y por kilómetro de combustible.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.1.3. Combustibles. Evolución 2018-2022

A continuación, se muestra el comparativo sobre combustibles²¹ para los años 2018 a 2022. Es preciso tener en cuenta que los datos se refieren a diferentes muestras de empresas por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

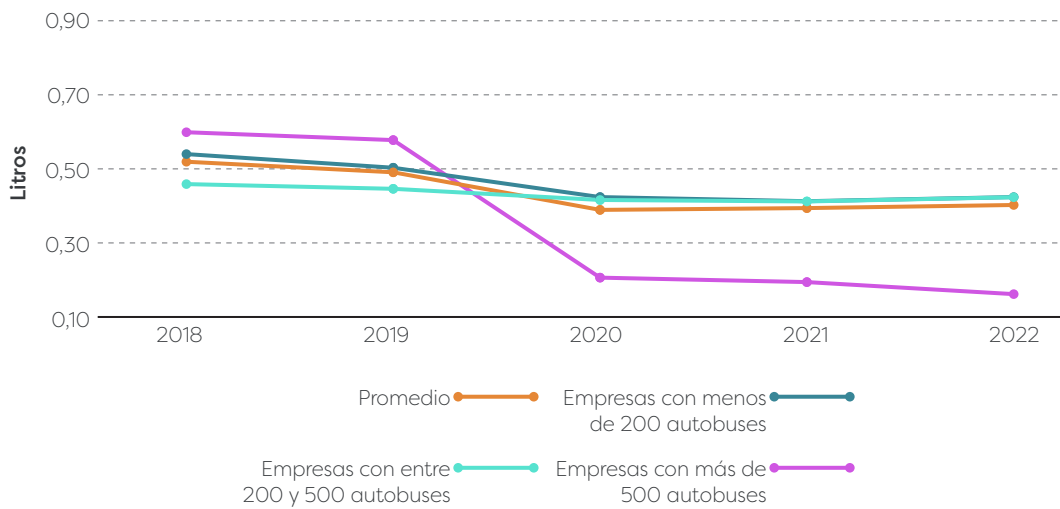
21 El consumo de combustible viene expresado en litros por kilómetro y se compone del total de las diferentes tipologías de combustible que pueden medirse en litros.

Tabla 4.57 Consumo de combustible por kilómetro total. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	0,52	0,49	0,39	0,40	0,40	-22,83%
Empresas con menos de 200 autobuses	0,54	0,51	0,43	0,41	0,43	-21,77%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	0,46	0,45	0,42	0,41	0,43	-8,10%
Empresas con más de 500 autobuses	0,60	0,58	0,21	0,20	0,16	-72,75%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.35 Consumo de combustible por kilómetro total. Evolución 2018-2022.



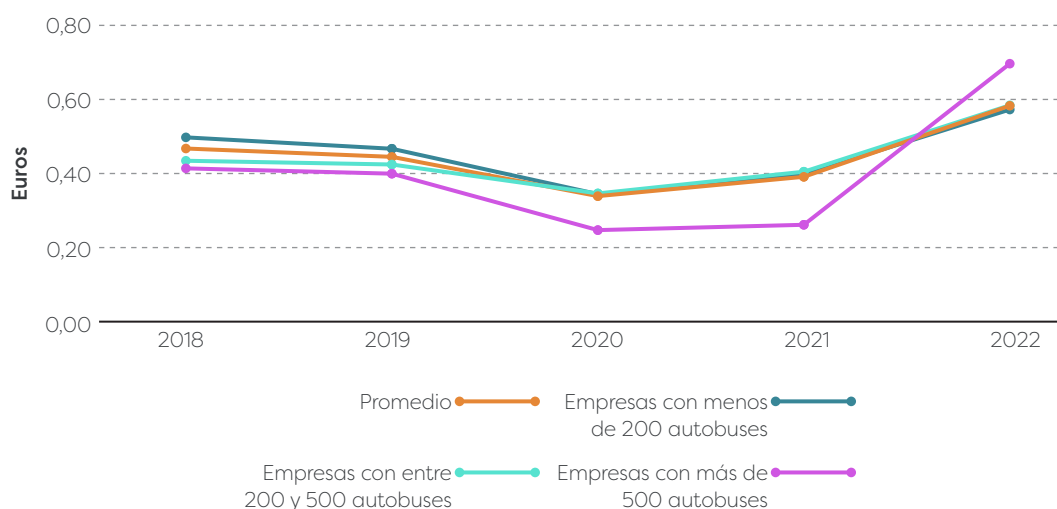
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.58 Coste de combustible por kilómetro total. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	0,47	0,45	0,33	0,39	0,59	25,96%
Empresas con menos de 200 autobuses	0,50	0,47	0,34	0,40	0,58	15,81%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	0,43	0,42	0,34	0,40	0,59	36,43%
Empresas con más de 500 autobuses	0,41	0,40	0,24	0,25	0,71	71,39%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.36 Coste de combustible por kilómetro total. Evolución 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.2. Coste de personal

Tabla 4.59 Coste de personal.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Coste plantilla conductores	36,86	37,24	35,92	1,03%	-3,55%
Coste promedio conductores/ autobús	101.323,16	105.069,93	103.225,11	3,70%	-1,76%
Coste promedio conductores/ Km. totales	2,40	2,26	2,19	-5,83%	-3,04%
Coste promedio conductores/ Km. útiles	2,57	2,44	2,36	-5,23%	-3,20%
Coste promedio conductores/ viajero	1,34	1,15	0,97	-14,23%	-15,37%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.60 Coste de personal. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Coste plantilla conductores	7,30 Mill.	7,68 Mill.	8,31 Mill.	5,20%	8,24%
Coste promedio conductores/ autobús	92.975,95	97.406,41	102.763,82	4,77%	5,50%
Coste promedio conductores/ Km. totales	2,21	2,06	2,17	-6,54%	5,41%
Coste promedio conductores/ Km. útiles	2,36	2,23	2,35	-5,64%	5,39%
Coste promedio conductores/ viajero	1,44	1,23	1,11	-14,16%	-9,55%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.61 Coste de personal. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Coste plantilla conductores	38,19 Mill.	39,35 Mill.	28,76 Mill.	3,02%	-26,92%
Coste promedio conductores/ autobús	106.445,58	110.167,81	86.247,41	3,50%	-21,71%
Coste promedio conductores/ Km. totales	2,60	2,50	1,92	-3,92%	-23,08%
Coste promedio conductores/ Km. útiles	2,79	2,68	2,04	-3,80%	-24,08%
Coste promedio conductores/ viajero	1,02	0,89	0,56	-12,73%	-36,83%

Fuente: Elaboración propia.

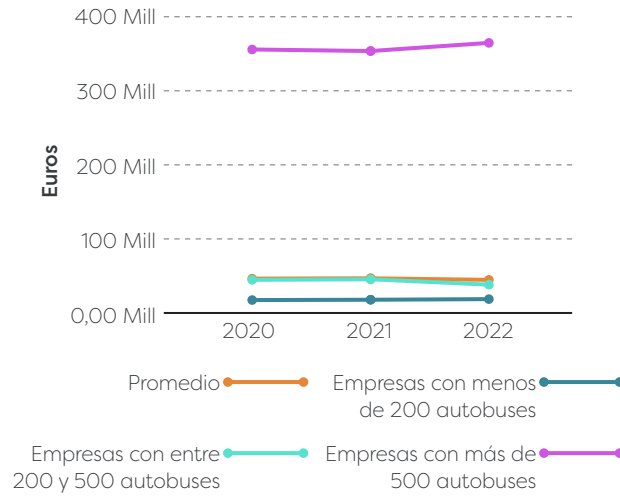
Tabla 4.62 Coste de personal. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Coste plantilla conductores	356,70 Mill.	354,01 Mill.	368,28 Mill.	-0,76%	4,03%
Coste promedio conductores/ autobús	172.652,73	168.977,19	176.210,17	-2,13%	4,28%
Coste promedio conductores/ Km. totales	3,73	3,48	3,46	-6,53%	-0,68%
Coste promedio conductores/ Km. útiles	4,07	3,80	3,82	-6,47%	0,50%
Coste promedio conductores/ viajero	1,48	1,19	0,99	-19,14%	-17,28%

Fuente: Elaboración propia.

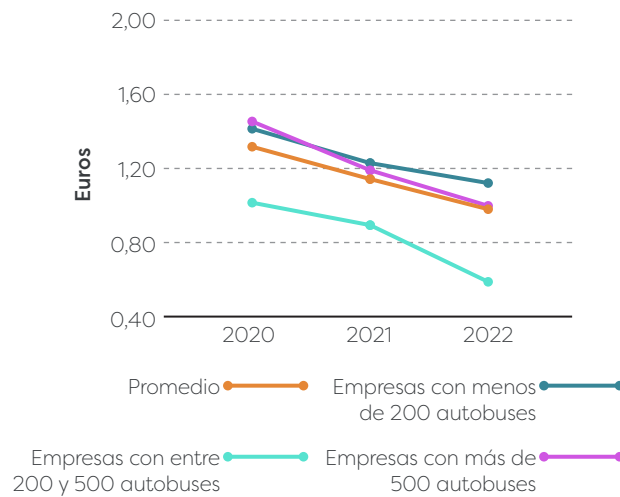
Respecto al coste de la plantilla de conductores, se puede observar en las **tablas 4.59 a 4.62**, que el comportamiento del coste de los conductores total y las ratios de dichos costes en relación a autobuses, kilómetros y viajeros tienen comportamientos muy diferentes según el segmento analizado. Así, los mayores costes por viajero se encuentran en las empresas con menos de 200 autobuses (de 1,11 a 1,44 euros), mientras que los menores se encuentran en el segmento de empresas con entre 200 y 500 autobuses (entre 0,52 y 1,02 euros). En todos los casos se observa sin embargo una disminución de las ratios unitarias de coste de conductores para el periodo analizado 2020-2022.

Figura 4.37 Coste plantilla de conductores.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.38 Coste promedio de conductores por viajero.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.2.1. Coste de personal. Evolución 2018-2022

A continuación, se muestra el comparativo en relación al coste de personal los años 2018 a 2022. Es preciso tener en cuenta que los datos se refieren a diferentes muestras de empresas por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Tabla 4.63 Coste de personal. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Coste promedio conductores/ autobús	109.780,16	115.965,88	101.323,16	105.069,93	103.225,11	-5,97%
Coste promedio conductores/ Km. totales	2,27	2,39	2,40	2,26	2,19	-3,27%
Coste promedio conductores/ Km. útiles	2,50	2,61	2,57	2,44	2,36	-5,58%

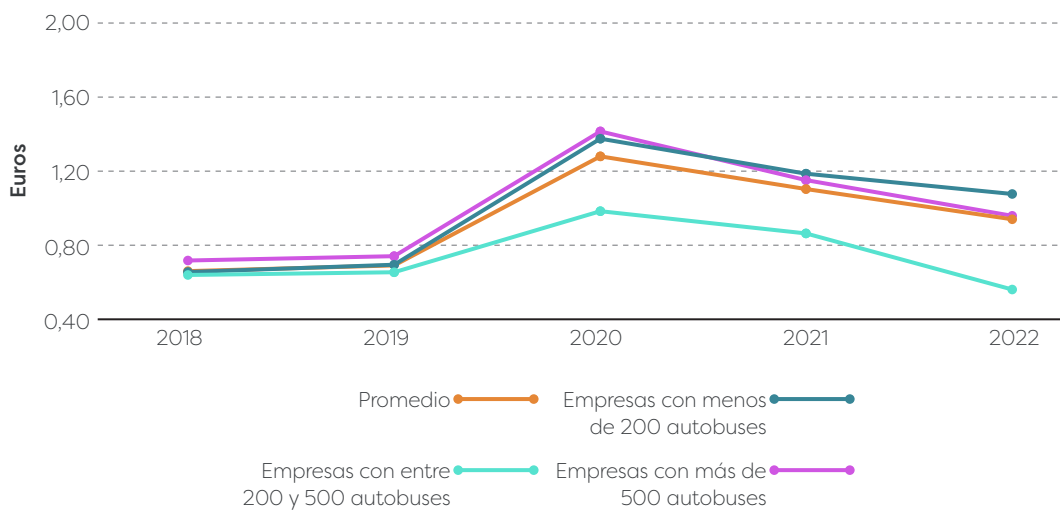
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.64 Coste de conductores por viajero. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	0,67	0,70	1,34	1,15	0,97	44,91%
Empresas con menos de 200 autobuses	0,66	0,71	1,44	1,23	1,11	68,07%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	0,65	0,67	1,02	0,89	0,56	-13,18%
Empresas con más de 500 autobuses	0,73	0,75	1,48	1,19	0,99	35,50%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.39 Coste de conductores por viajero. Evolución 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.3. Explotación y totales

4.6.3.1. Importes

Tabla 4.65 Distribución de los gastos.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Aprovisionamientos	5,72 Mill.	6,31 Mill.	10,84 Mill.	10,34%	71,82%
Personal	63,31 Mill.	64,63 Mill.	70,88 Mill.	2,09%	9,66%
Gastos explotación	85,08 Mill.	88,23 Mill.	103,91 Mill.	3,70%	17,78%
Costes explotación	84,66 Mill.	87,98 Mill.	102,66 Mill.	3,91%	16,69%
Amortizaciones	7,17 Mill.	7,77 Mill.	8,79 Mill.	8,42%	13,13%
Totales	85,31 Mill.	88,46 Mill.	98,67 Mill.	3,70%	11,54%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.66 Distribución de los gastos. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Aprovisionamientos	1,70 Mill.	1,99 Mill.	2,76 Mill.	17,23%	38,75%
Personal	10,98 Mill.	12,04 Mill.	11,75 Mill.	9,67%	-2,42%
Gastos explotación	15,42 Mill.	16,87 Mill.	17,94 Mill.	9,38%	6,37%
Costes explotación	15,39 Mill.	16,79 Mill.	17,89 Mill.	9,06%	6,56%
Amortizaciones	1,02 Mill.	1,13 Mill.	1,18 Mill.	11,30%	3,75%
Totales	15,54 Mill.	16,98 Mill.	9,51 Mill.	9,31%	-44,01%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.67 Distribución de los gastos. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Aprovisionamientos	8,04 Mill.	8,92 Mill.	12,66 Mill.	10,96%	41,93%
Personal	60,89 Mill.	61,71 Mill.	66,49 Mill.	1,36%	7,75%
Gastos explotación	84,26 Mill.	87,73 Mill.	97,31 Mill.	4,12%	10,91%
Costes explotación	84,03 Mill.	87,45 Mill.	96,93 Mill.	4,08%	10,83%
Amortizaciones	6,17 Mill.	7,34 Mill.	7,49 Mill.	18,94%	2,00%
Totales	84,50 Mill.	88,03 Mill.	97,65 Mill.	4,17%	10,93%

Fuente: Elaboración propia.

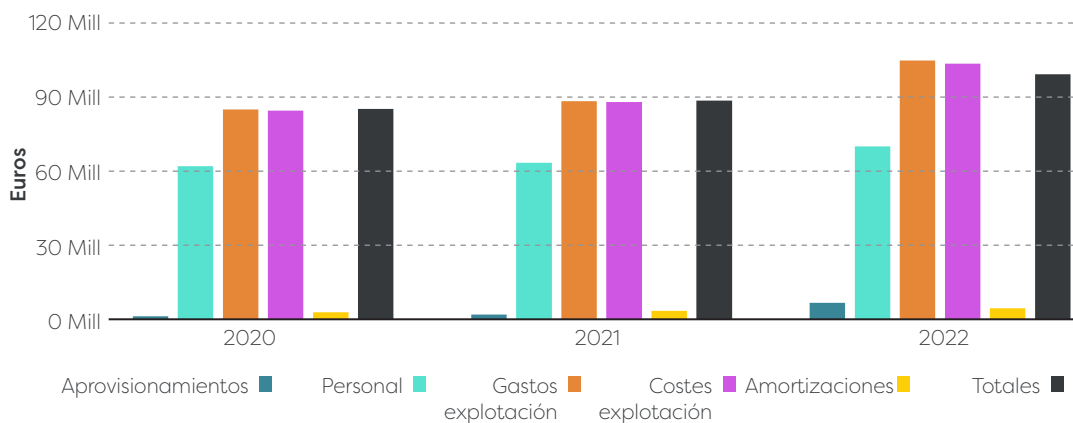
Tabla 4.68 Distribución de los gastos. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Aprovisionamientos	25,19 Mill.	26,99 Mill.	51,62 Mill.	7,17%	91,24%
Personal	382,14 Mill.	386,01 Mill.	404,85 Mill.	1,01%	4,88%
Gastos explotación	504,62 Mill.	517,36 Mill.	589,93 Mill.	2,52%	14,03%
Costes explotación	501,58 Mill.	516,19 Mill.	580,40 Mill.	2,91%	12,44%
Amortizaciones	46,04 Mill.	48,44 Mill.	53,27 Mill.	5,21%	9,97%
Totales	505,55 Mill.	518,23 Mill.	591,09 Mill.	2,51%	14,06%

Fuente: Elaboración propia.

El análisis de los gastos de las empresas adheridas por tipología, salvo algún caso puntual, muestra un significativo incremento de las diferentes partidas desde 2020 a 2022 para todos los segmentos.

Figura 4.40 Gastos por tipología.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.3.2. Promedios

4.6.3.2.1. Gastos por viajero

Tabla 4.69 Datos distribución de gastos por viajeros.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Aprovisionamiento / viajero	0,27	0,27	0,31	0,25%	12,27%
Personal / viajero	2,04	4,56	1,41	124,06%	-69,12%
Amortizaciones / viajero	0,18	0,18	0,15	-1,08%	-12,34%
Explotación / viajero	2,81	2,72	2,19	-3,40%	-19,24%
Totales / viajero	2,84	2,73	1,99	-3,75%	-27,10%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.70 Datos distribución de gastos por viajeros. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Aprovisionamiento / viajero	0,32	0,32	0,36	0,62%	12,38%
Personal / viajero	2,24	2,13	1,44	-5,15%	-32,09%
Amortizaciones / viajero	0,18	0,17	0,15	-5,85%	-9,01%
Explotación / viajero	3,11	2,96	2,32	-4,70%	-21,78%
Totales / viajero	3,14	2,97	1,99	-5,18%	-32,92%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.71 Datos distribución de gastos por viajeros. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Aprovisionamiento / viajero	0,22	0,21	0,23	-4,11%	11,27%
Personal / viajero	1,62	1,41	1,20	-13,07%	-14,99%
Amortizaciones / viajero	0,17	0,16	0,13	-1,03%	-20,46%
Explotación / viajero	2,26	2,01	1,76	-11,00%	-12,42%
Totales / viajero	2,26	2,02	1,77	-10,96%	-12,42%

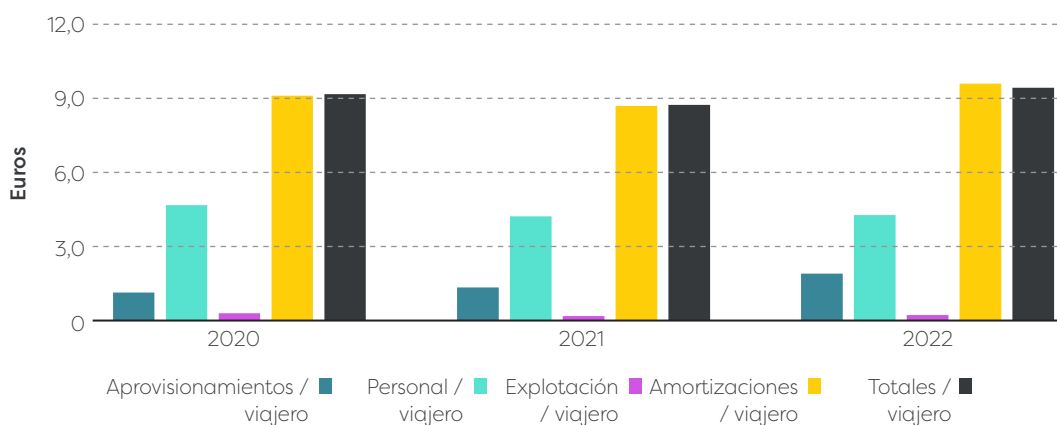
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.72 Datos distribución de gastos por viajeros. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Aprovisionamiento / viajero	0,11	0,12	0,16	11,37%	36,07%
Personal / viajero	1,64	1,97	1,64	19,89%	-16,64%
Amortizaciones / viajero	0,20	0,25	0,21	24,66%	-15,42%
Explotación / viajero	2,17	2,69	2,40	23,54%	-10,44%
Totales / viajero	2,18	2,69	2,41	23,62%	-10,43%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.41 Distribución de gastos por viajeros.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.3.2.1.1. Gastos por viajero. Evolución 2018-2022

A continuación, se muestra el comparativo de los de gastos por viajero de 2018 a 2022. Es preciso tener en cuenta que los datos se refieren a diferentes muestras de empresas por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Cabe destacar que las significativas variaciones producidas tienen su justificación, por un lado, en el incremento generalizado de los gastos de las empresas en todos los segmentos, fundamentalmente en los aprovisionamientos. Por otro lado, el número de viajeros experimentó un notable descenso en el ejercicio 2020 debido a la pandemia sanitaria COVID-19. A pesar de ir aumentando esta cifra, en 2022 aún no se habían recuperado los niveles anteriores a la pandemia.

Tabla 4.73 Gastos de explotación promedio por viajero. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Aprovisionamiento / viajero	0,21	0,20	1,71	1,90	2,41	1.076,10%
Personal / viajero	0,96	0,99	4,99	4,56	4,61	381,05%
Amortizaciones / viajero	0,10	0,11	0,92	0,81	0,85	716,15%
Explotación / viajero	1,47	1,50	9,09	8,71	9,55	551,75%
Totales / viajero	1,47	1,50	9,15	8,75	9,40	538,73%

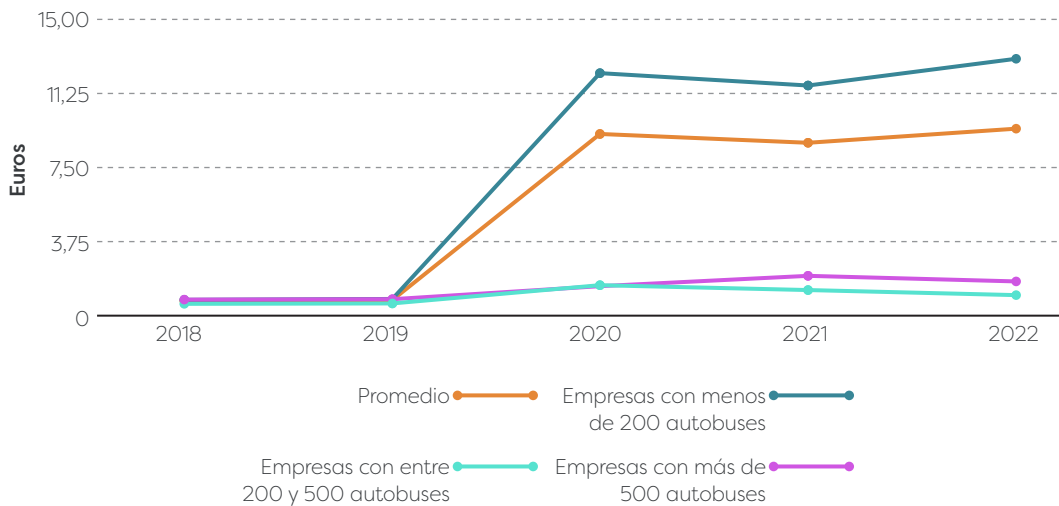
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.74 Gastos totales / viajero. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	1,47	1,50	9,15	8,75	9,40	538,73%
Empresas con menos de 200 autobuses	1,51	1,55	11,92	11,35	12,58	733,32%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	1,33	1,35	2,26	2,02	1,77	32,69%
Empresas con más de 500 autobuses	1,53	1,54	2,18	2,69	2,41	58,04%
Coste promedio conductores/ Km. útiles	2,50	2,61	2,57	2,44	2,36	-5,58%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.42 Gastos totales / viajero. Evolución 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.3.2.2. Gastos por kilómetro

Tabla 4.75 Datos distribución de gastos por kilómetro.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Aprovisionamiento / km	2,17	2,66	3,72	22,71%	39,85%
Personal / km	7,48	7,42	8,41	-0,87%	13,35%
Amortizaciones / km	1,18	1,18	1,35	0,19%	14,17%
Explotación / km	12,82	13,40	16,25	4,46%	21,29%
Totales / km	12,90	13,45	15,63	4,26%	16,21%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.76 Datos distribución de gastos por kilómetro. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Aprovisionamiento / km	2,83	3,51	4,99	23,93%	42,22%
Personal / km	8,51	8,45	9,92	-0,78%	17,43%
Amortizaciones / km	1,44	1,42	1,69	-1,20%	18,46%
Explotación / km	15,27	16,04	20,14	5,06%	25,58%
Totales / km	15,37	16,11	19,25	4,82%	19,52%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.77 Datos distribución de gastos por kilómetro. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Aprovisionamiento / km	0,59	0,62	0,83	5,34%	32,98%
Personal / km	4,47	4,25	4,31	-4,88%	1,44%
Amortizaciones / km	0,45	0,51	0,48	11,29%	-5,32%
Explotación / km	6,21	6,07	6,33	-2,18%	4,22%
Totales / km	6,23	6,10	6,36	-2,12%	4,21%

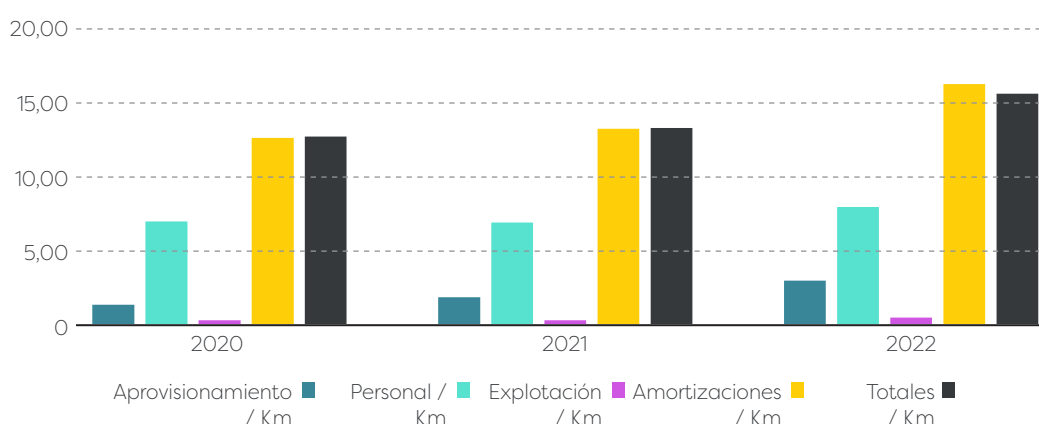
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.78 Datos distribución de gastos por kilómetro. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Aprovisionamiento / km	0,35	0,37	0,61	6,70%	66,09%
Personal / km	5,79	6,03	6,02	4,26%	-0,11%
Amortizaciones / km	0,71	0,76	0,77	7,05%	1,71%
Explotación / km	7,73	8,21	8,82	6,22%	7,40%
Totales / km	7,75	8,23	8,84	6,23%	7,42%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.43 Distribución de gastos por kilómetro.



Fuente: Elaboración propia.

Cabe destacar que las significativas variaciones producidas tienen su justificación, por un lado, en el incremento generalizado de los gastos de las empresas en todos los segmentos, fundamentalmente en los aprovisionamientos y, por otro lado, el número de viajeros experimentó un notable descenso en el ejercicio 2020 debido a la pandemia sanitaria COVID-19 que, a pesar de ir aumentando, en 2022 aún no se habían alcanzado los niveles anteriores a la pandemia.

4.6.3.2.1. Gastos por kilómetro. Evolución 2018-2022

A continuación, se muestra el comparativo de los gastos por kilómetro de 2018 a 2022. Es preciso tener en cuenta que los datos se refieren a diferentes muestras de empresas por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Tabla 4.79 Gastos de explotación promedio por kilómetro. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Aprovisionamiento / km	0,68	0,66	2,17	2,66	3,72	448,62%
Personal / km	3,31	3,44	7,48	7,42	8,41	153,63%
Amortizaciones / km	0,36	0,37	1,18	1,18	1,35	277,36%
Explotación / km	4,97	5,12	12,82	13,40	16,25	226,85%
Totales / km	4,99	5,14	12,90	13,45	15,63	213,22%

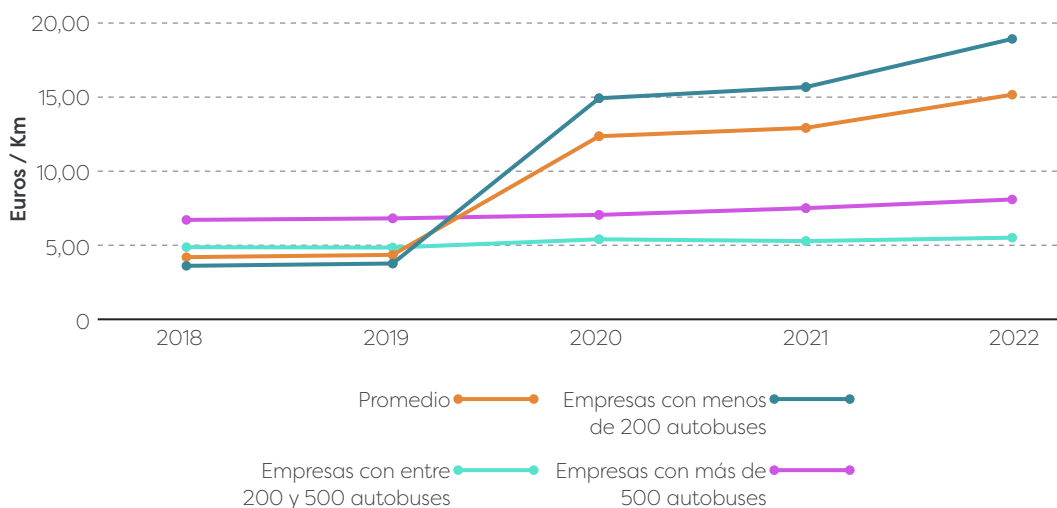
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.80 Gastos totales / km. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	4,99	5,14	12,90	13,45	15,63	213,22%
Empresas con menos de 200 autobuses	4,43	4,58	15,37	16,11	19,25	335,04%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	5,64	5,62	6,23	6,10	6,36	12,66%
Empresas con más de 500 autobuses	7,41	7,51	7,75	8,23	8,84	19,35%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.44 Gastos totales / km. Evolución 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.3.2.3. Gastos por habitante

Tabla 4.81 Datos gastos totales por habitante.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Gasto total / habitante	130,00	140,58	137,18	8,14%	-2,42%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.82 Datos gastos totales por habitante. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Gasto total / habitante	118,33	130,44	117,34	10,24%	-10,05%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.83 Datos gastos totales por habitante. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Gasto total / habitante	136,19	142,56	156,13	4,68%	9,52%

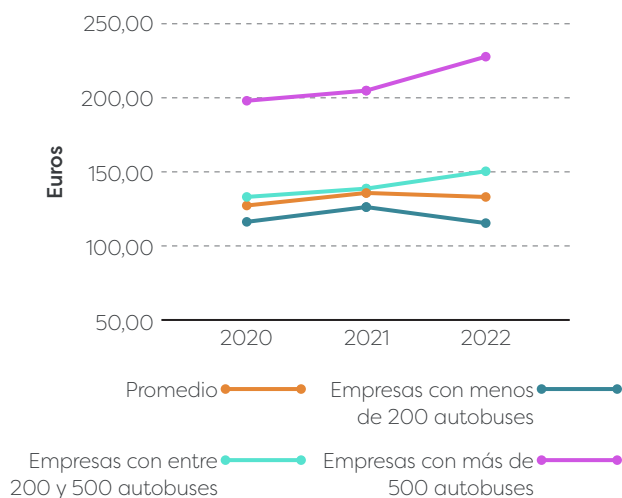
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.84 Datos gastos totales por habitante. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var. 20-21	% Var. 21-22
Gasto total / habitante	205,09	212,67	238,18	3,70%	11,99%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.45 Gastos totales por habitante.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.3.2.3.1. GASTOS POR HABITANTE. EVOLUCIÓN 2018-2022

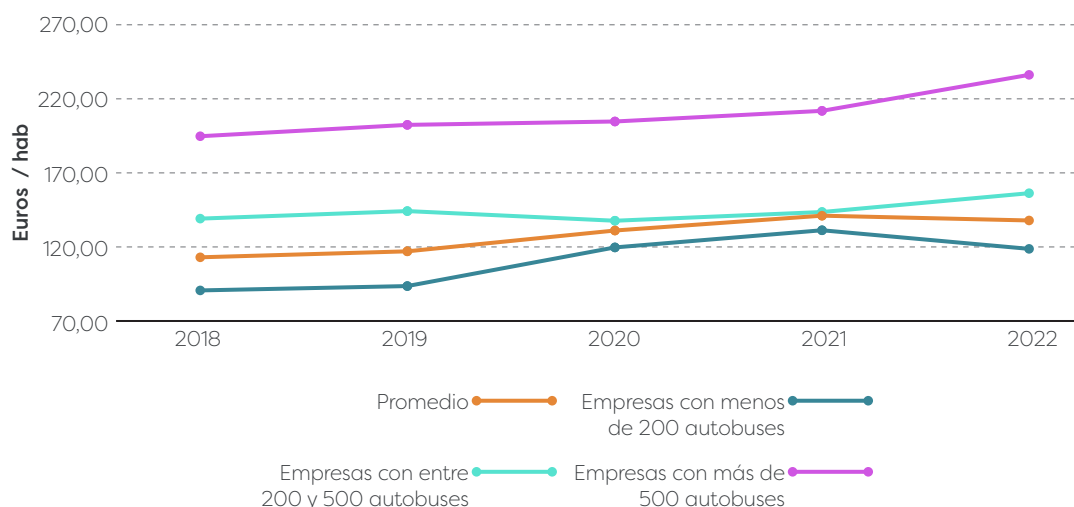
A continuación, se muestra el comparativo de los gastos por habitante de 2018 a 2022. Es preciso tener en cuenta que los datos se refieren a diferentes muestras de empresas por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Tabla 4.85 Gastos totales / habitante. Evolución 2018-2022.

	2018	2019	2020	2021	2022	% Var.
Promedio	110,81	115,04	130,00	140,58	137,18	23,80%
Empresas con menos de 200 autobuses	87,89	91,05	118,33	130,44	117,34	33,51%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	137,64	143,13	136,19	142,56	156,13	13,44%
Empresas con más de 500 autobuses	194,72	202,75	205,09	212,67	238,18	22,32%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.46 Gastos totales / habitante. Evolución 2018-2022.



Fuente: Elaboración propia.

4.7. Financiación

En este apartado se analizan las magnitudes relacionadas con la financiación de las empresas concesionarias. 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 en términos relativos y unitarios.

4.7.1. Financiación a la inversión

Principalmente, se analizan las inversiones en infraestructuras, flota y resto de inversiones, vinculadas a largo plazo a la actividad de las empresas y su financiación²².

4.7.1.1. Inversiones

Tabla 4.86 Inversiones anuales y acumuladas.

Descripción	Promedio en €				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Total Inversiones año	12,01 Mill.	20,12 Mill.	21,51 Mill.	67,47%	6,93%
Inversión neta acumulada	81,39 Mill.	88,78 Mill.	98,08 Mill.	9,08%	10,47%

Fuente: Elaboración propia.

²² No se ha podido tener en cuenta los datos facilitados por dos de las empresas adheridas ya que no ha sido posible diferenciar los datos correspondientes a sus actividades de transporte urbano e interurbano en materia de inversiones y financiación.

Tabla 4.87 Inversiones anuales y acumuladas. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses (€)				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Total Inversiones año	0,93 Mill.	1,37 Mill.	0,67 Mill.	48,38%	-51,26%
Inversión neta acumulada	9,84 Mill.	10,23 Mill.	11,16 Mill.	4,06%	9,02%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.88 Inversiones anuales y acumuladas. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses (€)				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Total Inversiones año	9,88 Mill.	16,66 Mill.	7,11 Mill.	68,53%	-57,35%
Inversión neta acumulada	54,50 Mill.	62,93 Mill.	62,83 Mill.	15,47%	-0,16%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.89 Datos de Inversiones anuales y acumuladas. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses (€ / unidad)				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Total Inversiones año	66,17 Mill.	111,41 Mill.	144,13 Mill.	68,36%	29,38%
Inversión neta acumulada	421,37 Mill.	454,66 Mill.	472,77 Mill.	7,90%	3,98%

Fuente: Elaboración propia.

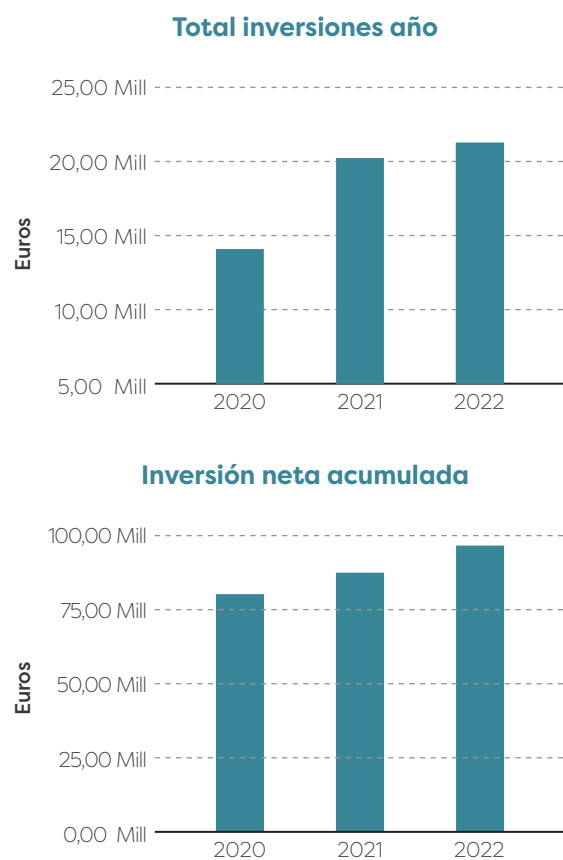
Las inversiones anuales han aumentado en el trienio analizado destacando el incremento del año 2021 con respecto al año 2020 debido a la baja inversión de este año y que puede ser consecuencia del efecto de la pandemia del COVID-19. Las inversiones netas acumuladas han aumentado de forma homogénea en el trienio analizado.

En el caso de las inversiones anuales, la subida es generalizada en todos los tramos, del año 2020 al 2021, sin embargo, del año 2021 al 2022 esa inversión se mantiene o es menor en las empresas con menos de 200 autobuses y aquellas que se encuentran entre los 200 y 500 autobuses.

Respecto al análisis de las inversiones netas acumuladas, el aumento es generalizado en los tres tramos analizados.

Los gráficos siguientes nos muestran cuáles han sido las variaciones de los datos promedio generales tanto de la inversión anual como de la acumulada.

Figura 4.47 Evolución de las inversiones anuales y acumuladas del periodo 2020-2022.



Fuente: Elaboración propia.

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

Tabla 4.90 Subvenciones de capital anuales y acumuladas.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Subvenciones de capital del ejercicio	10,66 Mill.	21,27 Mill.	15,94 Mill.	99,42%	-25,06%
Subvenciones de capital acumuladas	34,85 Mill.	44,84 Mill.	48,78 Mill.	28,67%	8,78%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.91 Subvenciones de capital anuales y acumuladas. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses (€)				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Subvenciones de capital del ejercicio	0,43 Mill.	3,42 Mill.	1,08 Mill.	702,14%	-68,29%
Subvenciones de capital acumuladas	2,04 Mill.	3,80 Mill.	3,72 Mill.	85,97%	-2,12%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.92 Subvenciones de capital anuales y acumuladas. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses (€)				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Subvenciones de capital del ejercicio	2,83 Mill.	2,87 Mill.	5,81 Mill.	1,30%	102,82%
Subvenciones de capital acumuladas	20,83 Mill.	21,01 Mill.	22,46 Mill.	0,88%	6,89%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.93 Subvenciones de capital anuales y acumuladas. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses (€)				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Subvenciones de capital del ejercicio	53,13 Mill.	102,41 Mill.	75,68 Mill.	92,76%	-26,10%
Subvenciones de capital acumuladas	226,91 Mill.	297,69 Mill.	326,71 Mill.	31,19%	9,75%

Fuente: Elaboración propia.

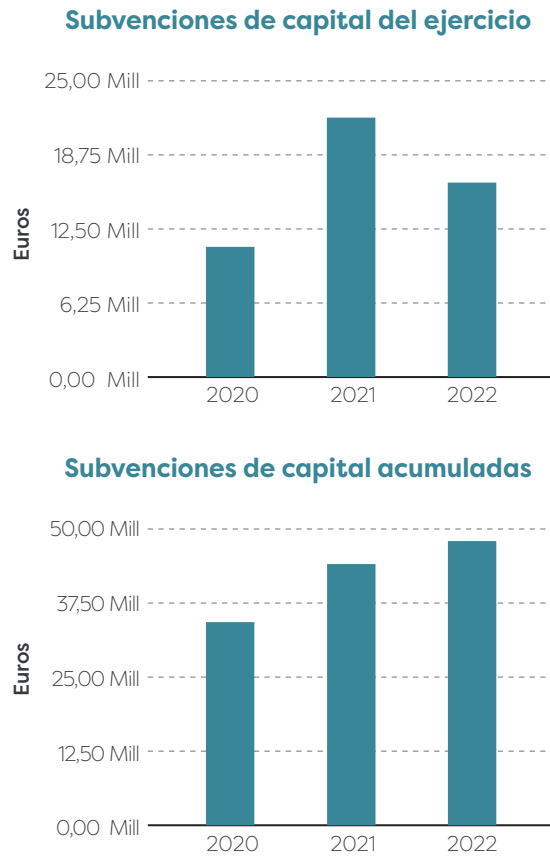
La **Tabla 4.90** muestra un mayor esfuerzo financiador público de las inversiones en 2021, con un incremento promedio de las subvenciones de capital concedidas en el ejercicio del año 2021 y la disminución de estas en el año 2022. Mientras que las subvenciones de capital acumuladas se incrementan en el trienio analizado.

El incremento de las subvenciones de capital, en el año 2021, tiene una variación más significativa en los tramos de empresas con menos de 200 autobuses, que experimentan un incremento del 702,14 %, y en las empresas con más de 500 autobuses, con un 92,76%.

Por otro lado, las subvenciones acumuladas tienen un incremento mantenido de forma generalizada en todos los tramos, siendo ese incremento más acusado en el tramo de mayores de 500 autobuses, con una variación el periodo 21-20 de un 31,19% y en el 22-21 de 9,75%.

Los gráficos siguientes reflejan la evolución del promedio general, tanto de las subvenciones de capital anuales como de las acumuladas en el periodo 2020-2022.

Figura 4.48 Evolución de las subvenciones promedio de capital anuales y acumuladas del periodo 2020-2022.



Fuente: Elaboración propia.

4.7.1.3. Parámetros de financiación de inversiones

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

Tabla 4.94 Parámetros de financiación de las inversiones.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Cobertura inversiones año:					
% Inversiones subvencionadas	41,16%	70,57%	65,56%	71,44%	-7,10%
% Financiación ajena activo fijo	58,84%	29,43%	34,44%	-49,98%	17,03%
Inversión neta acumulada:					
% Inversiones subvencionadas	47,88%	52,43%	48,67%	9,49%	-7,17%
% Financiación ajena activo fijo	52,12%	47,57%	51,33%	-8,72%	7,91%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.95 Parámetros de financiación de las inversiones. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Cobertura inversiones año:					
% Inversiones subvencionadas	38,29%	89,48%	73,68%	133,66%	-17,66%
% Financiación ajena activo fijo	61,71%	10,52%	26,32%	-82,95%	150,19%
Inversión neta acumulada:					
% Inversiones subvencionadas	52,42%	58,07%	49,70%	10,78%	-14,41%
% Financiación ajena activo fijo	47,58%	41,93%	50,30%	-11,88%	19,96%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.96 Parámetros de financiación de las inversiones. Empresas entre 200 autobuses y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Cobertura inversiones año:					
% Inversiones subvencionadas	40,15%	34,78%	52,72%	-13,38%	51,59%
% Financiación ajena activo fijo	59,85%	65,22%	47,28%	8,98%	-27,51%
Inversión neta acumulada:					
% Inversiones subvencionadas	38,51%	37,88%	39,35%	-1,65%	3,90%
% Financiación ajena activo fijo	61,49%	62,12%	60,65%	1,03%	-2,38%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.97 Parámetros de financiación de las inversiones. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Cobertura inversiones año:					
% Inversiones subvencionadas	54,67%	66,52%	62,82%	21,66%	-5,56%
% Financiación ajena activo fijo	45,33%	33,48%	37,18%	-26,13%	11,04%
Inversión neta acumulada:					
% Inversiones subvencionadas	48,47%	58,95%	63,66%	21,63%	7,98%
% Financiación ajena activo fijo	51,53%	41,05%	36,34%	-20,34%	-11,47%

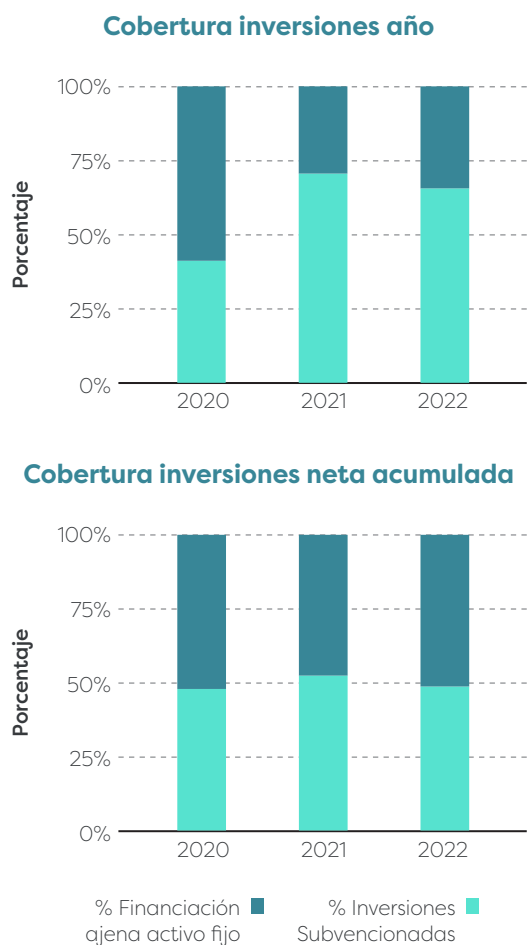
Fuente: Elaboración propia.

Tanto las cifras promedio generales (**Tabla 4.94**) como las parciales (**Tablas 4.95-4.97**), muestran que las empresas en el año 2020 financiaban sus inversiones mayoritariamente con fuentes de financiación ajena pero esta situación cambia en el año 2021 y 2022 donde las inversiones cambian la tendencia pasando a ser financiadas a través de subvenciones. En el caso de las inversiones acumuladas la financiación ajena es muy superior a la financiación pública en los años 2020 y 2022.

Respecto a las inversiones subvencionadas anuales, las empresas con menos de 200 autobuses y más de 500 son las que marcan la tendencia con un aumento en el año 2021 con respecto a los otros dos años analizados. Las empresas entre 200 y 500 autobuses son las únicas donde el año 2021 la cobertura de inversiones por subvenciones disminuye hasta llegar a un 34,78%. Por el contrario, en las inversiones netas acumuladas son las empresas con más de 500 autobuses las que disminuyen su financiación ajena en un 11,47% entre los años 21 y 22.

En las figuras siguientes podemos observar la tendencia de estas coberturas en el periodo 2020 – 2022 en el promedio general.

Figura 4.49 Evolución de la cobertura de inversiones anuales y acumuladas del período 2020-2022



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. La **Tabla 4.98** indica el valor promedio de la tarifa de billete ordinario, por ser el dato común en todas las empresas analizadas, ya que los sistemas de tarifas son muy diferentes en cada área geográfica tanto por tipología como por denominación.

Tabla 4.98 Evolución de las tarifas.

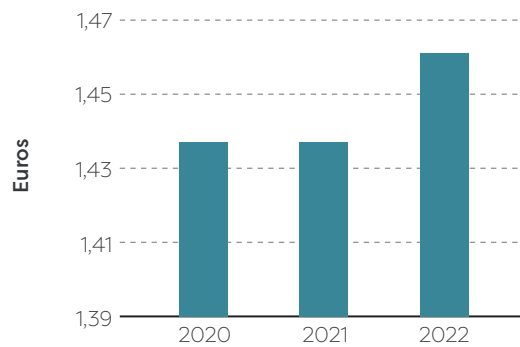
Descripción	Promedio en €				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Billete Ordinario	1,44	1,44	1,46	0,00%	1,62%

Fuente: Elaboración propia.

La tarifa promedio se ha mantenido constante en los años 2020 y 2021 con un ligero aumento del 1,62% en el año 2022, ascendiendo la misma a 1,46 €. Se puede pensar que la necesidad de mantener la demanda del transporte público o incluso fomentarla tras la pandemia, hacen que las tarifas se hayan tratado de mantener.

La **Figura 4.50** permite apreciar gráficamente la evolución del billete ordinario analizado.

Figura 4.50 Evolución de tarifa del billete ordinario.



Fuente: Elaboración propia.

4.7.3. Estructura de la financiación del servicio o actividad

El estudio de la financiación del servicio viene determinado, básicamente, 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. Como se menciona siempre en estos informes, la mayor parte de la información viene reflejada en las partidas de ingresos de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de la información contable, salvo en algunos casos que se ha tenido que 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 4.99** muestra los datos promedio de la estructura de ingresos y aportaciones públicas obtenidas por las empresas para cubrir gastos y/o pérdidas.

Tabla 4.99 Datos estructura de la financiación de la explotación.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Recaudación directa	17,45 Mill.	20,31 Mill.	23,64 Mill.	16,36%	16,40%
Aportaciones públicas para prestación del servicio	46,64 Mill.	47,68 Mill.	51,97 Mill.	2,24%	9,00%
Otros ingresos de explotación	1,15 Mill.	1,44 Mill.	1,70 Mill.	24,92%	18,17%
Otras subvenciones de explotación	0,27 Mill.	0,67 Mill.	4,63 Mill.	150,98%	590,76%
Cobertura recaudación directa / recursos obtenidos de la actividad principal	30,19%	30,97%	32,24%	2,57%	4,12%
Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio /recursos obtenidos de la actividad principal	69,81%	69,03%	67,76%	-1,11%	-1,85%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.100 Datos estructura de la financiación de la explotación. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses (€ / unidad)				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Recaudación directa	4,16 Mill.	4,76 Mill.	5,47 Mill.	14,27%	14,83%
Aportaciones públicas para prestación del servicio	8,35 Mill.	8,59 Mill.	9,75 Mill.	2,95%	13,42%
Otros ingresos de explotación	0,20 Mill.	0,28 Mill.	0,36 Mill.	37,99%	27,67%
Otras subvenciones de explotación	0,19 Mill.	0,55 Mill.	0,67 Mill.	199,24%	20,58%
Cobertura recaudación directa / recursos obtenidos de la actividad principal	28,61%	30,32%	30,56%	5,99%	0,78%
Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio /recursos obtenidos de la actividad principal	71,39%	69,68%	69,44%	-2,40%	-0,34%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.101 Datos estructura de la financiación de la explotación. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses (€/unidad)				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Recaudación directa	23,79 Mill.	27,11 Mill.	33,61 Mill.	13,95%	23,95%
Aportaciones públicas para prestación del servicio	44,94 Mill.	55,56 Mill.	54,85 Mill.	23,63%	-1,28%
Otros ingresos de explotación	2,12 Mill.	2,62 Mill.	2,74 Mill.	23,63%	4,53%
Otras subvenciones de explotación	n.d	1,06 Mill.	3,18 Mill.	100%	199,48%
Cobertura recaudación directa / recursos obtenidos de la actividad principal	40,05%	35,76%	40,88%	-10,70%	14,31%
Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio /recursos obtenidos de la actividad principal	59,95%	64,24%	59,12%	7,15%	-7,97%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.102 Estructura y datos de la financiación de la explotación. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses (€ / unidad)				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Recaudación directa	104,45 Mill.	123,34 Mill.	140,05 Mill.	18,08%	13,54%
Aportaciones públicas para prestación del servicio	337,20 Mill.	325,07 Mill.	362,89 Mill.	-3,60%	11,63%
Otros ingresos de explotación	6,32 Mill.	7,75 Mill.	9,67 Mill.	22,63%	24,82%
Otras subvenciones de explotación	0,35 Mill.	0,40 Mill.	10,05 Mill.	13,80%	2428,40%
Cobertura recaudación directa / recursos obtenidos de la actividad principal	22,36%	26,23%	27,62%	17,30%	5,30%
Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio /recursos obtenidos de la actividad principal	77,64%	73,77%	72,38%	-4,98%	-1,88%

Fuente: Elaboración propia.

En la **Tabla 4.99** anterior se aprecia de forma más clara los efectos de la pandemia en 2020 y 2021, donde las cifras promedio por recaudación están muy por debajo de los anteriores años. Y no es hasta 2022 que se vuelven a alcanzar los 23 millones de euros de promedio, más cercanos a cifras de años anteriores a 2020.

Estos recortes en los ingresos por recaudación se manifiestan principalmente en las empresas que operan en ciudades más grandes y habitualmente más dependientes del transporte público (**ver tablas 4.101 y 4.102**). Las cifras de subvenciones de explotación han sufrido variaciones más o menos parecidas a las recaudaciones por lo que se mantienen las proporciones de recaudaciones y subvenciones respecto al total de recursos obtenidos por la actividad principal, en cada uno de los tramos analizados.

Son los tramos más pequeños y los más grandes los que tienen una mayor dependencia respecto a las subvenciones. En las pequeñas ciudades, en las pequeñas ciudades el servicio puede ser más deficitario por el menor uso del transporte público y por tanto el esfuerzo por unos servicios mínimos públicos es mayor. Por otro lado, en las grandes ciudades, la dependencia del transporte público es mucho mayor y los servicios han de ser muy superiores en calidad, tecnología, sostenibilidad, etc. Todo ello hace que la inversión pública sea mucho mayor.

Todas estas apreciaciones se pueden ver más claramente en las figuras siguientes.

Figura 4.51 Estructura de la financiación de la explotación.

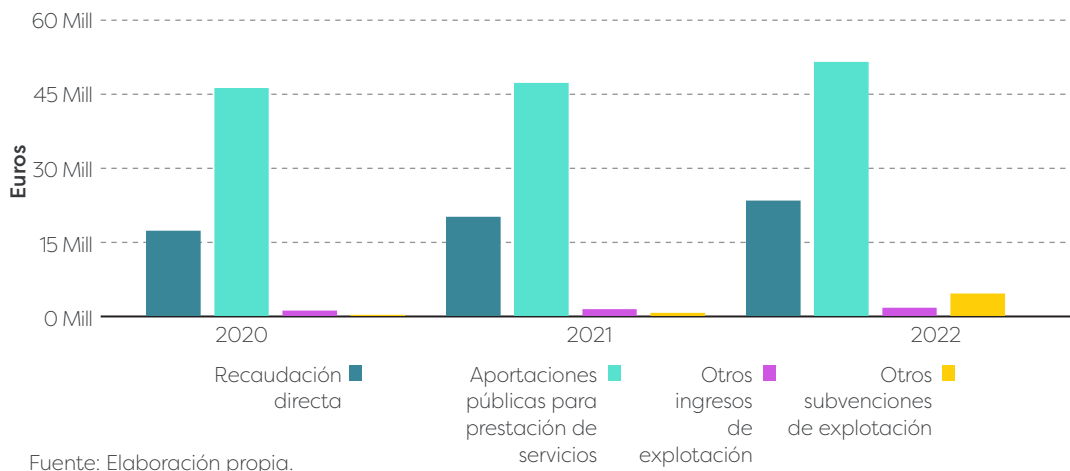


Figura 4.52 Evolución de la recaudación directa.

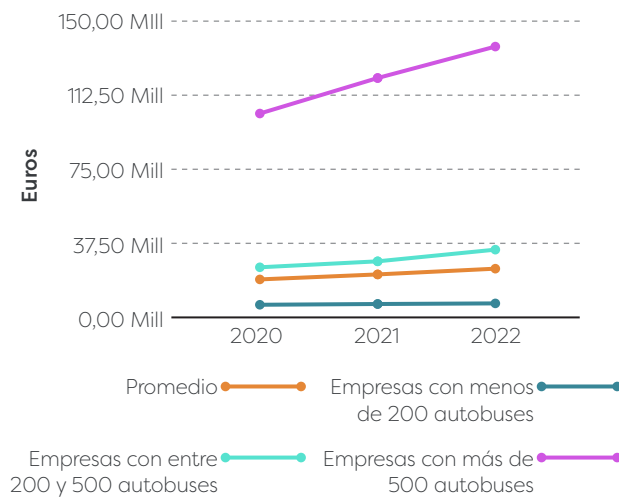
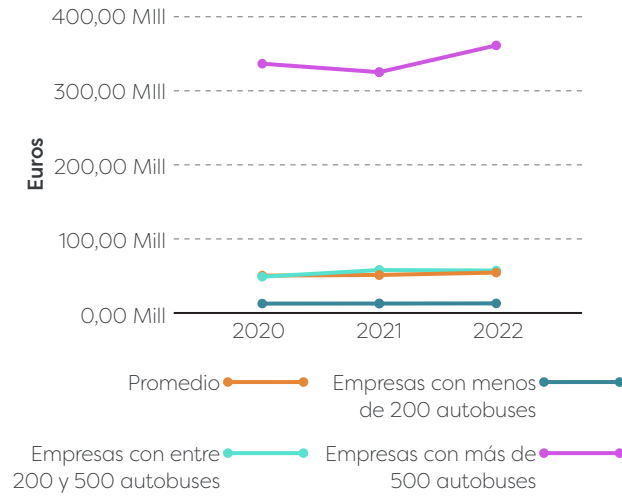
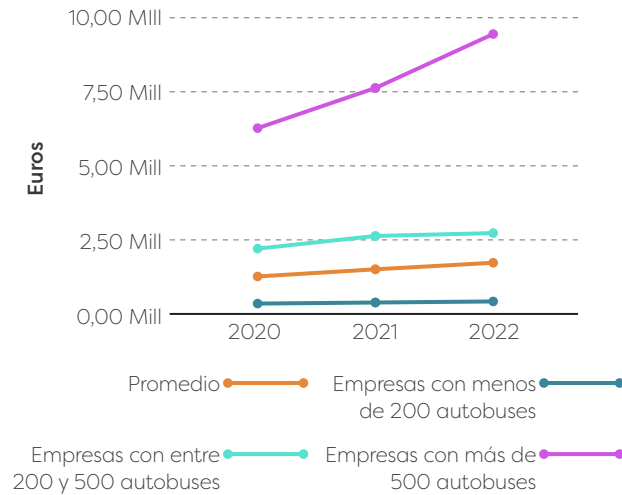


Figura 4.53 Evolución de las aportaciones públicas.



Fuente: Elaboración propia.

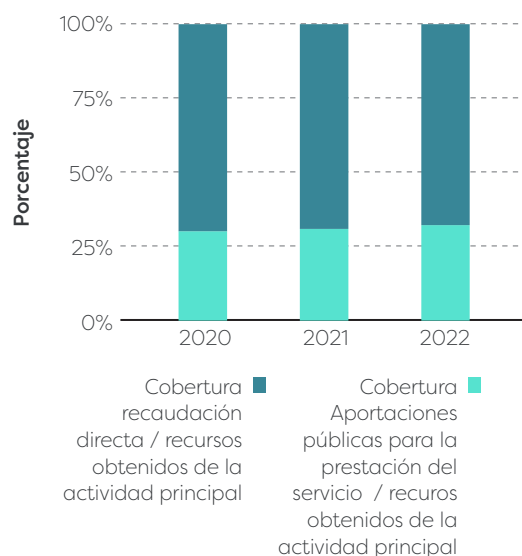
Figura 4.54 Evolución de otros ingresos de explotación.



Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, se recogen las tasas de contribución de la recaudación y las subvenciones respecto al total de recursos obtenidos para la actividad principal.

Figura 4.55 Recursos obtenidos de la actividad principal.



Fuente: Elaboración propia.

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

La Tabla 4.103 muestra la estructura de las aportaciones públicas para la prestación del servicio recibidas por las empresas adheridas, por una u otra vía.

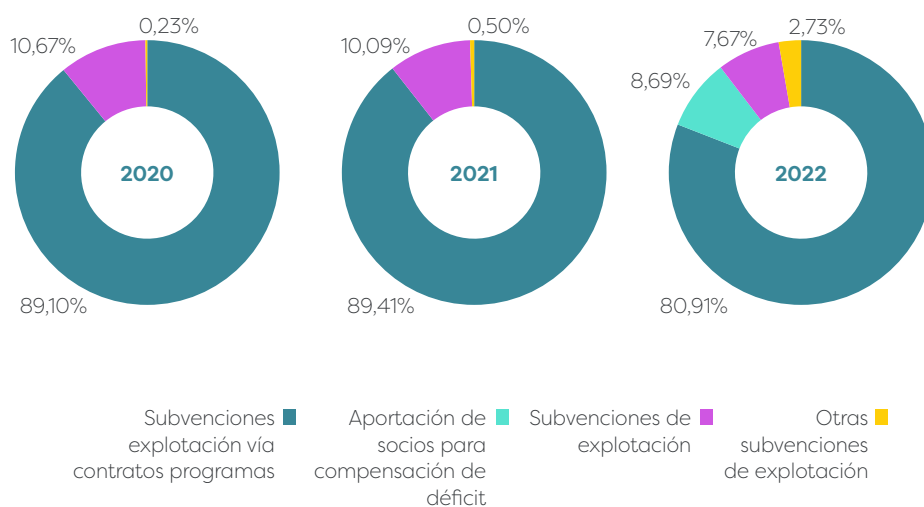
Tabla 4.103 Datos aportaciones públicas para la financiación del servicio.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Subvenciones explotación vía Contratos Programas	89,10%	89,41%	80,91%	0,35%	-9,51%
Aportación de socios para compensación de déficit	0,00%	0,00%	8,69%	0,00%	-
Subvenciones de explotación	10,67%	10,09%	7,67%	-5,45%	-23,96%
Otras subvenciones de explotación	0,23%	0,50%	2,73%	118,66%	444,22%
Total importes	100,00%	100,00%	100,00%	0,00%	0,00%

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 explicado al comienzo de este epígrafe. Esto hace muy difícil la comparabilidad de la información entre empresas.

Figura 4.56 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 la estructura ingresos y subvenciones del servicio en el periodo 2020-2022, corresponde ahora su comparación respecto a los costes del servicio a fin de determinar la sostenibilidad económica y financiera de esta actividad.

Tabla 4.104 Datos de ingresos respecto a costes del servicio.

Descripción	Promedio en € / unidad				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Cobertura recaudación sobre costes explotación	27,99%	29,85%	32,19%	6,64%	7,85%
Cobertura aportaciones públicas para prestación del servicio sobre costes explotación	60,01%	60,37%	58,97%	0,59%	-2,31%
Déficit-superávit del servicio	12,00%	9,79%	8,84%	-18,46%	-9,70%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.105 Datos de ingresos respecto a costes del servicio. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses (€ / unidad)				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Cobertura recaudación sobre costes explotación	28,40%	30,10%	32,28%	5,98%	7,24%
Cobertura aportaciones públicas para prestación del servicio sobre costes explotación	62,33%	59,43%	60,42%	-4,64%	1,66%
Déficit-superávit del servicio	9,27%	10,46%	7,30%	12,89%	-30,26%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.106 Datos de ingresos respecto a costes del servicio. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses (€/unidad)				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Cobertura recaudación sobre costes explotación	30,84%	32,53%	35,88%	5,50%	10,28%
Cobertura aportaciones públicas para prestación del servicio sobre costes explotación	48,19%	60,56%	52,52%	25,69%	-13,28%
Déficit-superávit del servicio	20,98%	6,90%	11,60%	-67,09%	68,02%

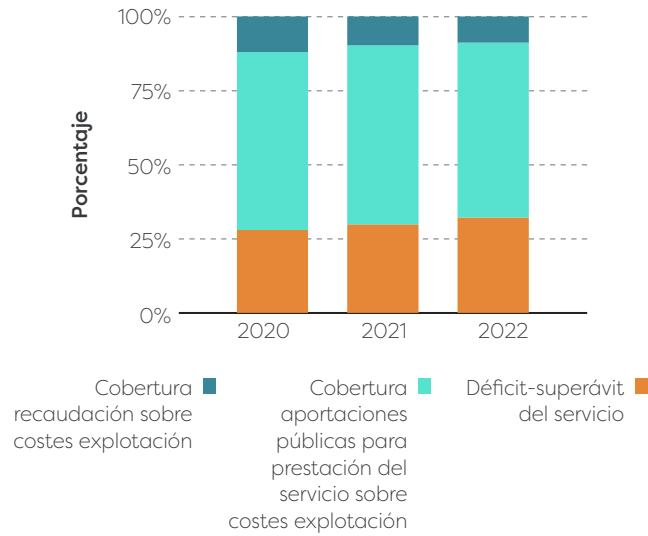
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.107 Datos de ingresos respecto a costes del servicio. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses (€ / unidad)				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Cobertura recaudación sobre costes explotación	19,82%	22,96%	24,32%	15,83%	5,95%
Cobertura aportaciones públicas para prestación del servicio sobre costes explotación	69,75%	65,57%	63,91%	-5,99%	-2,53%
Déficit-superávit del servicio	10,43%	11,47%	11,77%	10,00%	2,57%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.57 Costes de explotación sobre el total de ingresos de explotación.

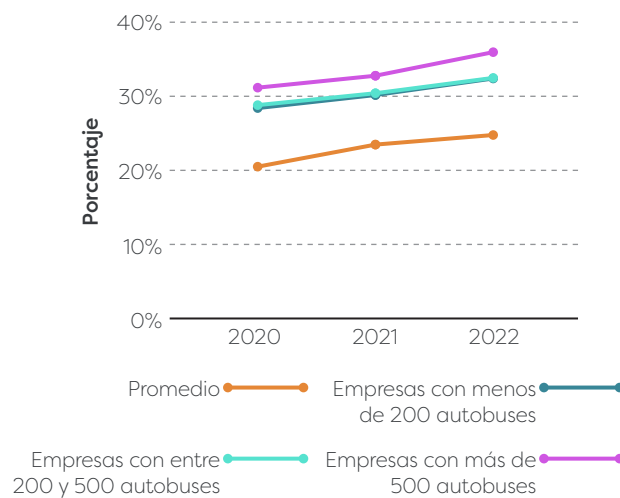


Fuente: Elaboración propia.

De forma general, las empresas en cifra promedio mantienen sus tasas de déficits al servicio ya que tanto las cifras de recaudación como de aportaciones públicas son inferiores a las cifras de costes de explotación. Se observa un mayor déficit en el año 2020 porque las cifras de recaudación son menores de lo habitual, plenamente justificada por la situación sanitaria del momento. Esta cifra va recuperándose gradualmente, por lo que el déficit disminuye, pasando de un 12% sobre costes en 2020 a un 8,8% en 2022.

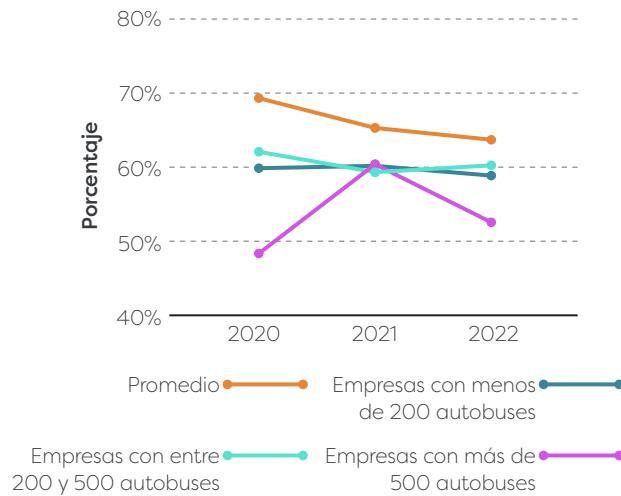
Por más que las administraciones incrementan gradualmente sus aportaciones públicas, sigue existiendo un déficit estructural en el servicio que suele estar en torno al 10%. No obstante, los tramos menos deficitarios son los extremos, es decir, los de empresas que operan en pequeñas y en grandes ciudades.

Figura 4.58 Evolución de la cobertura de la recaudación por costes de explotación por segmentos.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.59 Evolución de la cobertura de las subvenciones por costes de explotación por segmentos.



Fuente: Elaboración propia.

Se observa que, en el tramo de empresas entre 200 y 500 autobuses, hay un repunte de aportaciones públicas en 2021 mayor de lo habitual, que compensan los peores resultados del año 2020, y que se nivel en 2022.

4.7.4.1. Indicadores de costes y financiación del servicio - parámetros de operaciones

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

Tabla 4.108 Parámetros unitarios de costes y financiación servicio-operaciones.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Parámetros viajero					
Recaudación directa al viajero/ viajero	0,66	0,65	0,65	-1,12%	0,23%
Aportaciones públicas prestación del servicio/viajeros	1,79	1,65	1,51	-7,80%	-8,18%
Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero	2,44	2,30	2,16	-6,00%	-5,80%
Costes explotación / viajeros	2,81	2,71	2,06	-3,47%	-23,85%
Parámetros kilómetros					
Recaudación directa viajero /km útil	1,36	1,43	1,65	5,67%	14,89%
Aportaciones públicas prestación del servicio/km útiles	3,41	3,38	3,58	-0,87%	5,88%
Recursos obtenidos de actividad principal/ Km útil	4,77	4,81	5,22	0,99%	8,57%
Costes explotación / Km útil	5,78	5,85	5,53	1,18%	-5,47%
Parámetros autobuses					
Recaudación directa viajero /autobús	53.492,11	63.945,78	73.908,08	19,54%	15,58%
Aportaciones públicas prestación del servicio/autobuses	137.083,01	145.908,64	155.115,19	6,44%	6,31%
Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	190.575,12	209.854,42	229.023,28	10,12%	9,13%
Costes explotación / autobús	242.360,80	262.737,84	256.967,00	8,41%	-2,20%
Habitantes					
Aportaciones públicas prestación del servicio/habitantes	58,90	62,94	67,72	6,86%	7,60%
Costes explotación / habitantes	106,78	114,87	119,85	7,57%	4,34%

Fuente: Elaboración propia.

Nota: Existen diferencias entre los valores de los indicadores, si bien no se reflejan por cuestiones de redondeo a dos decimales

Tabla 4.109 Parámetros unitarios de costes y financiación servicio-operaciones. Empresas con menos de 200 autobuses.

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Parámetros viajero					
Recaudación directa al viajero/ viajero	0,67	0,65	0,66	-3,02%	1,51%
Aportaciones públicas prestación del servicio/viajeros	2,01	1,74	1,67	-13,57%	-4,18%
Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero	2,68	2,39	2,33	-10,92%	-2,63%
Costes explotación / viajeros	3,10	2,95	2,11	-4,83%	-28,33%
Parámetros kilómetros					
Recaudación directa viajero /km útil	1,20	1,24	1,43	3,96%	14,81%
Aportaciones públicas prestación del servicio/km útiles	3,24	3,02	3,36	-7,04%	11,23%
Recursos obtenidos de actividad principal/ Km útil	4,44	4,26	4,78	-4,08%	12,28%
Costes explotación / Km útil	5,32	5,39	4,74	1,22%	-12,07%
Parámetros autobuses					
Recaudación directa viajero /autobús	47.114,98	58.045,92	65.105,22	23,20%	12,16%
Aportaciones públicas prestación del servicio/autobuses	132.336,86	135.420,09	147.884,30	2,33%	9,20%
Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	179.451,84	193.466,02	212.989,52	7,81%	10,09%
Costes explotación / autobús	233.761,27	258.958,97	233.859,86	10,78%	-9,69%
Habitantes					
Aportaciones públicas prestación del servicio/habitantes	45,29	46,77	52,59	3,27%	12,44%
Costes explotación / habitantes	81,17	89,87	89,08	10,72%	-0,89%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.110 Parámetros unitarios de costes y financiación servicio-operaciones. Empresas entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Parámetros viajero					
Recaudación directa al viajero/ viajero	0,69	0,65	0,63	-5,86%	-2,71%
Aportaciones públicas prestación del servicio/viajeros	1,10	1,23	0,93	11,66%	-24,93%
Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero	1,80	1,88	1,56	4,91%	-17,25%
Costes explotación / viajeros	2,25	2,00	1,75	-11,02%	-12,47%
Parámetros kilómetros					
Recaudación directa viajero /km útil	1,88	1,94	2,23	3,23%	15,21%
Aportaciones públicas prestación del servicio/km útiles	3,04	3,71	3,40	21,83%	-8,27%
Recursos obtenidos de actividad principal/ Km útil	4,92	5,65	5,63	14,73%	-0,20%
Costes explotación / Km útil	6,19	6,05	6,30	-2,22%	4,16%
Parámetros autobuses					
Recaudación directa viajero /autobús	71.925,75	79.974,37	98.146,19	11,19%	22,72%
Aportaciones públicas prestación del servicio/autobuses	115.940,90	151.511,99	143.697,77	30,68%	-5,16%
Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	187.866,65	231.486,36	241.843,96	23,22%	4,47%
Costes explotación / autobús	233.892,84	245.449,21	269.954,94	4,94%	9,98%
Habitantes					
Aportaciones públicas prestación del servicio/habitantes	68,36	85,44	83,26	24,99%	-2,56%
Costes explotación / habitantes	135,25	141,46	154,85	4,59%	9,47%

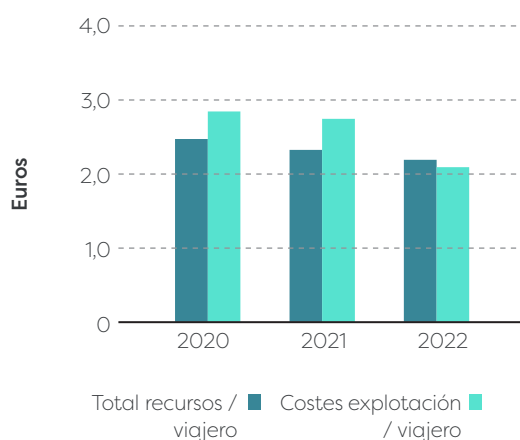
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.111 Parámetros unitarios de costes y financiación servicio-operaciones. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
Parámetros viajero					
Recaudación directa al viajero/ viajero	0,45	0,60	0,58	35,05%	-3,81%
Aportaciones públicas prestación del servicio/viajeros	1,46	1,79	1,53	22,41%	-14,24%
Recursos obtenidos de actividad principal/ viajero	1,91	2,39	2,11	25,37%	-11,61%
Costes explotación / viajeros	2,16	2,68	2,38	23,95%	-11,26%
Parámetros kilómetros					
Recaudación directa viajero /km útil	1,52	1,85	2,12	21,79%	14,62%
Aportaciones públicas prestación del servicio/km útiles	5,37	5,45	5,60	1,42%	2,90%
Recursos obtenidos de actividad principal/ Km útil	6,89	7,30	7,73	5,92%	5,88%
Costes explotación / Km útil	7,69	8,19	8,71	6,52%	6,37%
Parámetros autobuses					
Recaudación directa viajero /autobús	61.264,72	73.187,54	87.051,94	19,46%	18,94%
Aportaciones públicas prestación del servicio/autobuses	212.590,30	208.121,78	228.566,27	-2,10%	9,82%
Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	273.855,02	281.309,32	315.618,22	2,72%	12,20%
Costes explotación / autobús	306.594,10	318.098,90	358.080,42	3,75%	12,57%
Habitantes					
Aportaciones públicas prestación del servicio/habitantes	142,06	139,19	150,15	-2,02%	7,87%
Costes explotación / habitantes	203,51	211,65	234,53	4,00%	10,81%

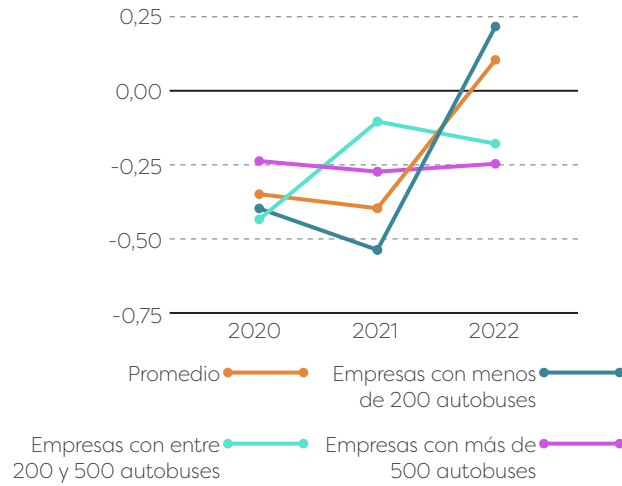
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.60 Recursos obtenidos y costes de explotación por viajeros.



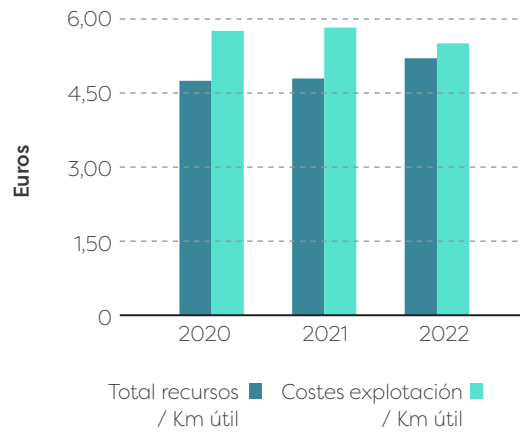
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.61 Margen/viajero por segmentos.



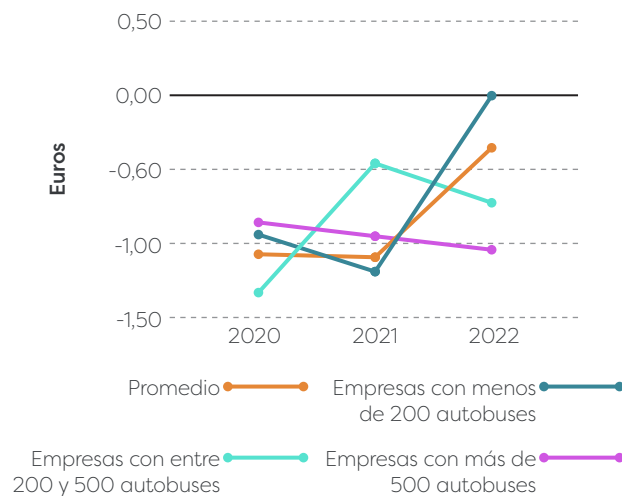
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.62 Recursos obtenidos y costes de explotación por km-útil.



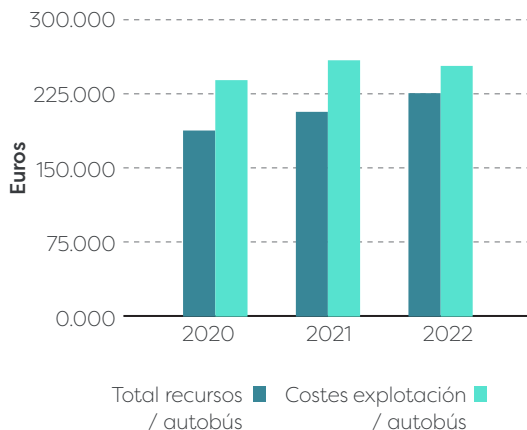
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.63 Margen/kilómetro útil por segmentos.



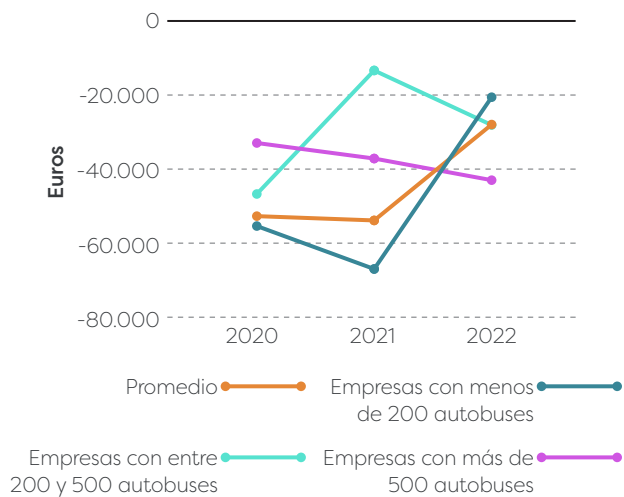
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.64 Recursos obtenidos y costes de explotación por autobús.



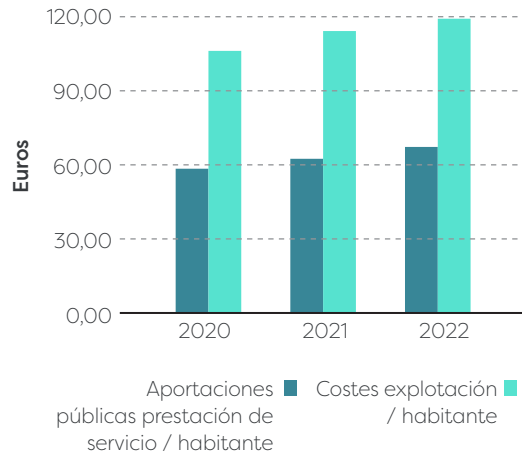
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.65 Margen/autobús por segmentos.



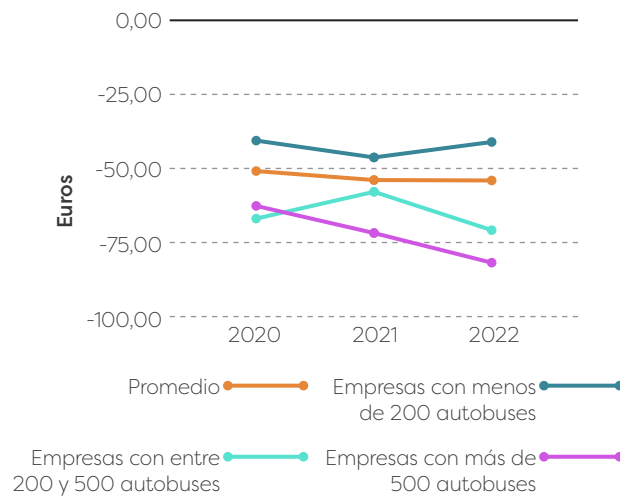
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.66 Recursos obtenidos y costes de explotación por habitante.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.67 Margen/habitante por segmentos.



Fuente: Elaboración propia.

En consonancia con las tablas **4.104** y siguientes, los indicadores unitarios muestran las mismas proporciones de recursos, costes y déficits unitarios que los generales. En general, las variaciones en el año 2021 respecto al 2020 son más oscilantes de lo habitual. Se entiende que la situación de los ejercicios 2020 y 2021 no son comparables con otros ejercicios.

4.8. Accesibilidad

Tabla 4.112 Datos Accesibilidad. Promedio y distribución por tramos de autobuses.

Descripción	Promedio				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	71,89%	72,33%	72,65%	0,61%	0,44%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	77,37%	82,42%	81,86%	6,53%	-0,69%

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	67,44%	67,69%	67,77%	0,17%	0,11%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	67,03%	74,41%	73,56%	11,00%	-1,14%

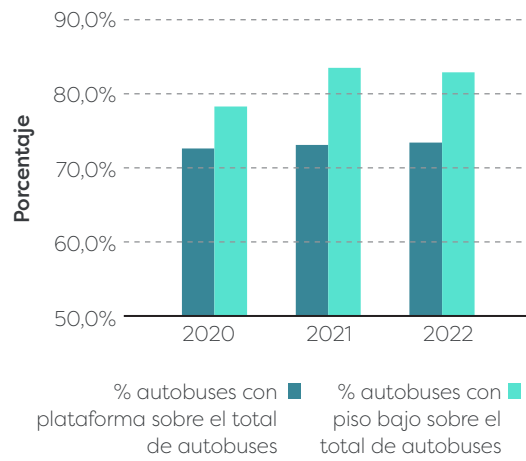
Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	75,07%	75,31%	75,37%	0,32%	0,08%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	99,65%	99,69%	99,75%	0,04%	0,06%

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses				
	2020	2021	2022	% Var 20-21	% Var 21-22
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	94,48%	96,54%	98,95%	2,18%	2,49%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	100,00%	100,00%	100,00%	0,00%	0,00%

Fuente: Elaboración propia.

En la **Tabla 4.112**, donde se reflejan los valores promedios obtenidos, destaca cómo se han mantenido prácticamente constantes todos los parámetros en el período analizado. Podemos destacar que los porcentajes de autobuses con pisos bajo son cercanos o el 100% en el casos de las empresas entre 200 y 500 autobuses y en empresas de más de 500 autobuses.

Figura 4.68 Evolución de la accesibilidad de la flota de autobuses.



Fuente: Elaboración propia.

En la **Figura 4.68** se aprecia que el porcentaje de autobuses con piso bajo es mayor que el correspondiente a autobuses con piso bajo.

5

INFORME SINTÉTICO DE CONCLUSIONES

5.1. 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. La muestra queda configurada por 46 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 el trienio 2020-2022. Durante el periodo 2020-2022, la cifra de negocios promedio de las empresas de la muestra ha mostrado un incremento gradual. En 2020, el importe promedio fue de 23,11 millones de euros, aumentando a 24,25 millones en 2021 y a 29,76 millones en 2022. Este crecimiento refleja una recuperación progresiva tras el impacto inicial de la pandemia de COVID-19.

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 cuatro segmentos, novedad en este informe, atendiendo al criterio número de autobuses, como indicador también del tamaño de las empresas. Se diferencian las empresas de menos de 50 autobuses, de entre 50 y 199 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, 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.

5.1.1. 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 el 91% de las empresas se haya constituido hace más de 10 años.

Al igual que en años anteriores, se debe resaltar la gran disparidad que presentan los fondos propios medios; mientras que en las empresas constituidas hace más de 10 años, la media de los fondos propios es de 15.809 miles de euros, las empresas más jóvenes (entre 5 y 10 años) tienen unos fondos propios medios de 7.363 miles de euros. 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 93,48% de las empresas de la muestra están auditadas.

Si bien entorno al 58,70% 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.

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

Durante el periodo 2020-2022, la cifra de negocios promedio de las empresas de la muestra ha mostrado un incremento gradual. En 2020, el importe promedio fue de 23,11 millones de euros, aumentando a 24,25 millones en 2021 y a 29,76 millones en 2022. Este crecimiento refleja una recuperación progresiva tras el impacto inicial de la pandemia de COVID-19.

En cuanto a la dimensión del activo, se observa una tendencia similar de aumento. En 2020, la dimensión media del activo fue de 49,67 millones de euros, incrementándose a 56,56 millones en 2021 y alcanzando los 61,52 millones en 2022.

El número de trabajadores también ha mostrado un incremento, pasando de una media de 605 en 2020 a 611 en 2021 y a 633 en 2022. Este crecimiento en la plantilla es un indicativo de la expansión y recuperación del sector tras la pandemia.

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.

5.1.3. 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 26,11% en el trienio, frente a un aumento del 28,80 % de las empresas de la muestra.

En la dimensión del activo promedio, en las empresas adheridas se ha producido un aumento del 25,92% registrando las empresas de la muestra un incremento similar del 23,85%.

Finalmente, respecto al número de empleados, en el conjunto del período objeto de estudio, se observa que en las empresas adheridas aumentó un 3,89%, por un 4,68% en el conjunto del sector.

5.1.4. Análisis económico-financiero

5.1.4.1. Análisis de los componentes del resultado empresarial

Del análisis de los componentes del resultado empresarial en el trienio 20-22, 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 aumento del porcentaje que representan sobre la cifra de negocios los resultados de la explotación y financiero, lo que conduce a una mejora del resultado del ejercicio hasta el 1,59%, en 2022.

Por segmentos, al menos el 50% de cada uno obtiene beneficios derivados básicamente de la actividad de explotación, Además, cabe reseñar el aumento experimentado del resultado de la explotación en las empresas del Grupo 2, pasando la mediana del -2,36% al 5,98%. Para los otros segmentos, las cifras medianas también se incrementan, aunque en menor medida, durante el trienio, excepto para el Grupo 1.2 que disminuye ligeramente (del 2,80% al 2,61%).

El resultado financiero presenta un comportamiento muy dispar dependiendo del segmento. En general, se observa una mejora en el trienio.

El resultado del ejercicio presenta en la mediana un incremento del peso del beneficio sobre la cifra de negocios. En 2022, para el 50% de la muestra, el beneficio representa más del 1,36% de la cifra de negocios generada por las empresas de menos de 50 autobuses; más del 4,5% de la obtenida por las empresas de entre 50 y 200 autobuses, para volver a descender a cifras del alrededor del 0,48% en las de tamaño intermedio y del 1,12% 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 aumento del peso en 2021 hasta tomar la mediana para el conjunto de la muestra un valor del 155,20% de la cifra de negocios. En 2022 disminuye su valor hasta colocarse por debajo del observado en 2020 (125,99%). 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, aunque en todos los segmentos la tendencia es de disminución.

Respecto al resto de gastos de explotación, los valores medianos no conducen a diferencias sustanciales durante el trienio, con una tendencia, en general, decreciente.

||| **5.1.4.2. 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, en el trienio estudiado, la proporción del activo no corriente sobre el activo total se ha mantenido estable, aumentando poco más de un punto porcentual. 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 (Tabla 3.14 y Figura 3.13), en términos de mediana, se puede observar que un 55,23% en 2020 y un 65,65% en 2021 del pasivo y patrimonio neto corresponde a financiación permanente, mientras que en 2022 esta magnitud alcanza un 63,48%.

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 permanente frente a la ajena a corto plazo.

||| **5.1.4.3. 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 2020 a 2022.

A tal efecto, se han eliminado de la muestra 2 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:

Es evidente el impacto de la pandemia, mermando la rentabilidad de las empresas y no habiendo recuperado la obtenida en 2019, la previa al COVID-19. La variación de la rentabilidad financiera, económica de la empresa y económica de la explotación del 2019 al 2022 es siempre negativa y superior a 55 puntos porcentuales, llegando a 60 para la última.

Una vez eliminadas las empresas con patrimonio neto negativo, la mayor parte del colectivo, en términos de mediana, presenta una escasa pero positiva rentabilidad.

A nivel global, en 2020, alrededor del 50% del colectivo aporta una rentabilidad financiera inferior al 0,1%, generando las inversiones una rentabilidad económica inferior al 0,4%. No obstante, es preciso indicar que, en el referido año, 18 empresas obtienen tanto una rentabilidad financiera como de sus activos negativa. Por su parte, la rentabilidad económica de la explotación, en términos de mediana, se sitúa en el 0,14% en 2020. 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 0,044 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 0,004 euros. Ello pone de manifiesto la importancia relativa que presentan los otros ingresos de la explotación en este colectivo.

En 2021, mejoran levemente las cifras del año anterior para la rentabilidad financiera y alrededor del 50% del colectivo aporta una cifra superior al 0,8%, generando las inversiones una rentabilidad económica del 0,9%. No obstante, es preciso indicar que, en el referido año, se reducen a 15 las empresas que obtienen tanto una rentabilidad financiera como de sus activos negativa. En este año, respecto a la rentabilidad económica de la explotación, en términos de mediana, se sitúa en mejores cifras que en 2020, alcanzando un valor del 1,33%, valor, asimismo, superior al de la rentabilidad económica de la empresa. Realizando similares consideraciones que en el año anterior, observamos una mejora en el resultado de la explotación que, exento de todas las rúbricas que implican estimaciones, por cada euro de la explotación ingresado genera un beneficio máximo de 0,076 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 0,018 euros.

En 2022, vuelve a observarse una mejora de las cifras del año anterior y alrededor del 50% del colectivo aporta una rentabilidad financiera que casi alcanza el 2%, generando las inversiones una rentabilidad económica inferior al 1,4%. En este año vuelven a reducirse las empresas que obtienen tanto una rentabilidad financiera como de sus activos negativa, siendo para este año de 12. Por su parte, la rentabilidad económica de la explotación, en términos de mediana, se sitúa en el 1,41%.

Siguiendo el mismo razonamiento que se ha realizado para los años previos, se observa que, para el 50% del colectivo, por cada euro de la explotación ingresado se genera un beneficio máximo de 0,058 euros. Lo que supone un decrecimiento respecto al año 2021, 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 aumenta a una cifra de 0,021 euros. Ello supone una mejora respecto a al año anterior.

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 en el período hace que el endeudamiento de tales empresas no repercuta negativamente en el cómputo de la rentabilidad de los capitales propios.

Por segmentos, la mediana de la rentabilidad financiera crece en el primer año (2020 a 2021) para todos los segmentos, excepto para el Grupo 1.2 (entre 50 y 199 autobuses), que incluso pasa a ser negativa. Para el período 2021-2022, el comportamiento es muy dispar. Decrecen las cifras de los segmentos 1.1 y 3, mientras que crecen para el 1.2 y 2. No coincide la evolución que muestran los valores medianos del sector, que son crecientes, más que con un segmento, el 2 (entre 200 y 500 autobuses).

Similares conclusiones a las anteriores se desprenden del análisis de la rentabilidad económica de la empresa.

En el trienio objeto de estudio, la variación observada en los valores medianos, reflejan un incremento en la rentabilidad de los capitales propios en todos los segmentos, si bien es menos acusada en las empresas de más de 500 autobuses. Similar comentario puede realizarse respecto a la rentabilidad económica de la empresa.

La ratio coste total de la deuda presenta un comportamiento dispar en el valor mediano, sin reflejo claro de la vinculación con el tamaño de las empresas, presentando las cifras de referencia en un segmento una evolución diferente a la que muestran los valores medianos del sector.

El análisis de solvencia del trienio 2020-2022 indica una mejora general en la capacidad de las empresas para gestionar sus recursos financieros. A pesar de las fluctuaciones en ciertos indicadores, la mayoría de las empresas han logrado fortalecer su posición financiera, mejorando tanto su liquidez como su capacidad para cumplir con sus obligaciones a corto y largo plazo. Esta tendencia positiva es especialmente notable en las empresas de menor tamaño, que han mostrado una adaptabilidad y resiliencia destacables en un entorno económico desafiante.

Si se atiende a la relación del fondo de maniobra y activo total, se puede observar que en el trienio estudiado se ha producido un aumento de casi cinco puntos porcentuales en la mediana de este indicador.

Si se analiza la relación del fondo de maniobra y activo total por segmentos, se comprueba que la mediana de dicho indicador es positiva para todos los segmentos de empresas, excepto para las pertenecientes al Grupo 2 en el año 2020.

A nivel del total de la muestra, con respecto al período medio de cobro, este aumentó un 44,11% los dos primeros años de análisis y el último período disminuyó en un 7,45%. Esto supuso, en el trienio, un aumento total de más de 8 días. El período medio de pago, sin embargo, disminuyó durante todo el trienio objeto de análisis, en una cantidad equivalente a más de 69 días.

La mediana del período medio de cobro se comportó de manera diferenciada en los distintos segmentos. De una parte, en las empresas más pequeñas (Grupo 1.1) disminuyó en más de 22 días, por solo 5 días en el Grupo 1.2. De otra, las empresas del Grupo 2 experimentaron un descenso de menos de 1 día en su período de cobro. Sin embargo, las empresas más grandes, en cifras medianas, aumentaron su período medio de cobro en más de 17 días en el trienio estudiado.

Por último, la mediana del período medio de pago disminuyó para las empresas más pequeñas (Grupo 1.1 y Grupo 1.2) en el trienio estudiado, destacando la reducción de 33 días de las empresas del Grupo 1.1. Por el contrario, el período medio de pago aumentó aproximadamente 4 días en las empresas medianas (Grupo 2) y más de 12 en las grandes (Grupo 3).

Respecto a los indicadores de solvencia a largo plazo, tomando como referencia los extremos del intervalo temporal analizado, la autonomía financiera, el equilibrio económico financiero y la composición del endeudamiento experimentan un aumento. Sin embargo, el endeudamiento, experimentó una reducción de 7 puntos porcentuales en el mismo período.

En cuanto al análisis segmentado, para la ratio de autonomía financiera, atendiendo a la mediana, se produce un aumento en todos los grupos, siendo especialmente significativo en las empresas incluidas en el Grupo 1.1. Por su parte, el endeudamiento disminuye en los cuatro grupos estudiados. En cuanto al equilibrio económico financiero se observa una reducción en las empresas de mayor tamaño (Grupo 3) y en las más pequeñas (Grupo 1.1), incrementándose en las de tamaño intermedio (grupos 1.2 y 2). Por último, la ratio de composición del endeudamiento aumenta en los Grupos 1.1 y 2, y disminuye en el resto.

En cuanto a la solvencia a corto plazo, 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 129% en 2020, aumentando progresivamente a lo largo de todo el período de análisis, hasta alcanzar un 140,81% en 2022.

Por otra parte, la ratio de liquidez evidencia valores superiores al 126% para la mitad de la muestra en 2020, valores que aumentan durante todo el intervalo estudiado, alcanzando, en 2022 un 138,70%.

En cuanto a la tesorería, en el año 2020, esta representa un 18,06% del pasivo corriente, aumentando un 18,88% en 2021 y reduciéndose en más del 41% en el año 2022, hasta situarse en un 12,52%.

Por lo que respecta al análisis segmentado, la ratio de solvencia a corto plazo presenta comportamientos diferentes en función del tamaño de las empresas. Si tomamos como referencia los extremos del intervalo temporal objeto de estudio (2020 y 2022), se observa que en las empresas de mayor tamaño (Grupo 3) la solvencia se reduce mientras que, en el resto de las empresas analizadas, estos valores aumentan. Cabe destacar especialmente el caso de las incluidas en el Grupo 1.1, donde el incremento fue más que considerable.

La misma tendencia siguen los grupos de empresas en cuanto a la liquidez, destacando, una vez más, el importante aumento de las empresas del Grupo 1.1. Por último, en relación con la ratio de tesorería, se observa una tendencia al alza entre los años 2020 y 2021, reduciéndose en el periodo comprendido entre 2021 y 2022, a excepción de las empresas del Grupo 1.2, que tuvieron un comportamiento inverso, reduciendo su mediana en 2021 y aumentando en 2022.

5.2. Estudio de la estructura de costes y financiación del sector

5.2.1. 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 experimentó un ligero descenso en el 2021 respecto al año anterior en la mayoría de los municipios analizados como consecuencia de los efectos de la COVID-19, aunque podemos observar un leve incremento en el año 2022 en la mayoría de las poblaciones analizadas.

La tasa de paro disminuye sensiblemente en el periodo analizado, reduciéndose claramente, tanto en la media nacional como en la práctica totalidad de las provincias estudiadas (salvo Cádiz). Esta evolución positiva en las tasas de desempleo es especialmente significativa al considerar que, como consecuencia del COVID-19, las tasas de paro incrementaron en el 2020 respecto al año anterior en la totalidad de las provincias estudiadas. Esto se traduce en un aumento del PIB per cápita medio de las Comunidades Autónomas donde operan las empresas.

El análisis del resultado presupuestario ajustado del municipio por habitante para los tres años analizados muestra que ha sido desigual en los municipios objeto de estudio. Cabe destacar la disminución de dicho indicador en Madrid, Mieres y Oviedo, siendo Madrid el que experimenta un descenso más significativo en 2022.

5.2.2. Operaciones

5.2.2.1. Kilómetros totales y útiles recorridos

Los kilómetros, tanto útiles como totales, han aumentado progresivamente desde el 2020 hasta el 2022.

La recuperación de los kilómetros totales realizados desde el 2020 al 2021 ha sido muy superior a la producida entre el 2021 y el 2022, pudiendo observarse incluso un 10,67% de aumento en las empresas de menos de 200 autobuses.

5.2.2.2. Viajeros transportados

Los viajeros transportados han sufrido un importante descenso en el año 2020 debido a la pandemia de COVID-19. En los años 2021 y 2022 se ha producido una recuperación de los mismos, aunque aún no se alcanzan los niveles previos a la pandemia. al 2022.

De manera similar a los viajeros transportados, las tasas de red y de servicio han sufrido un descenso muy elevado en el 2020 debido a la pandemia de COVID-19. Posteriormente se produce la recuperación de ambas ratios para los años 2021 y 2022, pero sin alcanzar los resultados anteriores a la pandemia.

5.2.2.3. Otros parámetros relacionados con la prestación del servicio

5.2.2.3.1. Red de servicio

El promedio de la longitud de la red de servicio promedio se mantiene relativamente estable en los años de estudio. Sin embargo, tras analizar los diferentes segmentos se observa un descenso en las empresas entre 200 y 500 autobuses de aproximadamente el 6% desde el 2020 al 2022, o un incremento del 2,5% en el caso de las empresas con más de 500 autobuses.

Los puntos de parada totales se mantienen en cifras similares en el trienio analizado, aunque con un leve incremento en todos los segmentos, excepto en el de las empresas con menos de 200 autobuses.

Tanto el promedio de puntos de parada por línea, como el promedio de kilómetros por puntos de parada como los kilómetros de carril se mantienen prácticamente estables en los tres años analizados.

5.2.2.3.2. Otras características del servicio

El número de líneas ofertadas ofrece una evolución desigual en los diferentes segmentos. Por un lado, en el caso de las empresas con menos de 200 autobuses y empresas con más de 500 autobuses, aumentan un 2,4% y 2,8% respectivamente entre 2020 y 2022. Por otro lado, en el caso de las empresas entre 200 y 500 autobuses sufren un descenso del 8%.

Las horas de servicio promedio ofrece una notable dispersión entre segmentos. En todos los segmentos se aprecian incrementos en los años de estudio debido a las menores cantidades de horas del año 2020 debido a la pandemia de COVID-19.

Se observa un ascenso en la velocidad de servicio para todos los segmentos analizados para los años 2020 a 2022, siendo el aumento promedio del 2,9% (la velocidad promedio se sitúa en los 14,82 km/h).

En el periodo analizado también se puede observar un fuerte incremento de las expediciones por el mismo motivo.

|| 5.2.3. Personal

||| 5.2.3.1. Plantilla

Se ha producido un aumento de empleados para todos los segmentos en el trienio 2020-2021-2022.

Respecto a los conductores, se ha incrementado de manera global su número en todos los segmentos si comparamos los datos de 2020 y 2022. Sin embargo, se puede observar que en el ejercicio 2021 se produce un estancamiento e incluso un leve descenso en el caso de las empresas más grandes debido sin duda a la importante repercusión que la pandemia del COVID-19 tuvo sobre el sector de transporte.

En términos relativos, la proporción de conductores sobre la plantilla desciende alrededor de un 1,8% en el trienio analizado, situándose en valores cercanos al 81%.

||| 5.2.3.2. Parámetros servicio personal

A nivel agregado se produce un incremento del 5,54% del promedio de horas por conductor, y se observa, asimismo, un incremento de las ratios de kilómetros totales y útiles por conductor.

|| 5.2.4. Material móvil

||| 5.2.4.1. Estructura de la flota

El promedio de las empresas del sector está en el entorno de los 270 autobuses, con un ligero incremento del 0,31% en el periodo 2020-22. Dicho comportamiento es consistente con el aumento de vehículos para todos los segmentos analizados.

En cuanto a la estructura de la flota destaca el incremento del promedio global de vehículos eléctricos (117,91%), con propulsión híbrida (12,72%) y gas natural (10,29%), así como el descenso de vehículos biodiésel (5,78%) y gasoil (21,13%).

Destaca igualmente, para el período 2020-22, un importante aumento de la inversión anual en flota, con un promedio del 53,11%, si bien llama la atención el segmento de empresas entre 200 y 500 autobuses en el que se aprecia una importante disminución de la inversión en el ejercicio 2022 respecto a los ejercicios anteriores, llegando a alcanzar un 87,28% de disminución respecto a la inversión realizada en el ejercicio 2021.

||| **5.2.4.2. Parámetros servicio flota**

En el trienio analizado se ha producido un incremento del promedio de kilómetros totales y útiles por autobús para todos los segmentos analizados. En el ejercicio 2022 la cifra promedio de kilómetros totales realizados por autobús se sitúa entre alrededor de los 47.500 kilómetros, y los kilómetros útiles en los 44.500 anuales. Respecto a segmentos, las empresas con menos de 200 autobuses son las que tienen mayores promedios de kilómetros totales y útiles por autobús.

||| **5.2.5. Gastos y costes**

||| **5.2.5.1. Combustibles**

| 5.2.5.1.1. Consumo de combustible

En el apartado del consumo de combustible, se aprecia, para el período 2018-19, un leve descenso de los litros consumidos promedio (1,92%). No obstante, las empresas con más de 500 autobuses presentan un incremento del 2,32%.

| 5.2.5.1.2. Costes de combustible

El coste de combustible aumenta en el periodo analizado un promedio de 101% entre los años 2020 y 2022 debido al incremento de kilómetros realizados. El coste de combustible por kilómetro se sitúa en los 0,59€ como promedio en 2022.

||| **5.2.5.2. Coste de personal**

El coste de la plantilla de conductores disminuye como promedio en los años 2020 a 2022. El coste de conductores por viajero se sitúa en los 97 céntimos de euro como promedio después de una disminución desde el 2020 del 2,6%.

||| **5.2.5.3. Gastos de explotación y totales**

| 5.2.5.3.1. Distribución de los gastos

Respecto a la distribución de los gastos de las empresas, destaca la partida de gastos de personal, que alcanza casi el 72% de los gastos totales en 2022, a nivel agregado.

En el período 2020-22 se incrementan todas las partidas de gastos analizadas (aprovisionamientos, personal, amortización, sumatorio de gastos de explotación y gastos totales) siendo especialmente significativo el aumento del gasto en aprovisionamientos, que en promedio alcanza el 89,51% durante todo el periodo objeto de análisis, consistente con la tendencia de todos los segmentos, especialmente en el de las empresas con más de 500 autobuses.

5.2.5.3.2. Promedios por viajero

Los costes promedio por viajero reflejan decrementos para todas las tipologías de gasto excepto la de aprovisionamientos por viajero, que en consonancia con lo comentado anteriormente experimenta un aumento. El promedio de gastos totales por viajero se sitúa en 1,99€ en 2022. No obstante, a la hora de interpretar estas ratios se debe tener en cuenta el significativo decremento en el número de viajeros que se produjo en el año 2020 debido a las restricciones de movilidad existentes durante la pandemia del COVID-19.

5.2.5.3.3. Promedios por kilómetro

En el caso de la ratio de gastos por kilómetro, no experimenta cambios tan significativos como en el caso de la ratio de gastos por viajero, si bien se pueden observar incrementos en los aprovisionamientos y las amortizaciones por kilómetro, mientras que disminuyen el gasto de personal y los gastos totales por kilómetro en el trienio analizado. El promedio de gasto total por kilómetro se sitúa en 5,12 euros en 2022.

5.2.5.3.4. Gastos por habitante

El gasto por habitante disminuye en el trienio 2020-22 con un promedio general del 8,27%, si bien si se analiza esta ratio por segmentos, el único donde disminuye el gasto por habitante es el de empresas con menos de 200 autobuses, mientras que en los otros dos segmentos se produce un incremento. El dato se sitúa en 98,81€ de gasto por habitante en 2022.

5.2.6. Financiación

5.2.6.1. Financiación de las inversiones

Las inversiones anuales han aumentado en el trienio analizado destacando el incremento del año 2021 con respecto al año 2020 debido a la baja inversión de este año y que puede ser consecuencia del efecto de la pandemia del COVID-19. Las inversiones netas acumuladas han aumentado de forma homogénea en los tres tramos para el trienio analizado.

El análisis de la financiación pública de las inversiones se observa un incremento generalizado en 2021 para posteriormente disminuir en 2022. En este sentido en el tramo de empresas con menos de 200 autobuses, que experimentan un incremento del 702,14 %, y en las empresas con más de 500 autobuses, con un 92,76%.

El análisis de la cobertura de las inversiones en el año muestra un aumento en la financiación pública en los años 2021 y 2022. Es destacable que en los tramos de empresas entre 200 y 500 autobuses son las únicas donde el año 2021 la cobertura de inversiones por subvenciones disminuye hasta llegar a un 34,78%. Por el contrario, en las inversiones netas acumuladas son las empresas con más de 500 autobuses las que disminuyen su financiación ajena en un 11,47% entre los años 2021 y 2022.

||| 5.2.6.2. 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.

| 5.2.6.2.1. Evolución de las tarifas

La tarifa promedio del billete individual se ha mantenido constante en los años analizados y cerca de 1,45 €.

| 5.2.6.2.2. Ingresos y subvenciones de la actividad

En la cifra promedio de Recaudación, se aprecia de forma más clara los efectos de la pandemia en 2020 y 2021, donde las cifras promedio por recaudación están muy por debajo de los anteriores años. No es hasta 2022 que se vuelven a alcanzar los 23 millones de euros de promedio, más cercanos a cifras de años anteriores a 2020.

Estos recortes en los ingresos por recaudación se manifiestan principalmente en las empresas que operan en ciudades más grandes.

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, mantienen la tendencia del bienio anterior y registran un aumento del 11,4% acumulado entre el 2020 y el 2022 en términos promedio, este aumento se produce de manera generalizada en todos los tramos, aunque en este caso, son las empresas del tramo intermedio (entre 200 y 500 autobuses), las que registran el mayor incremento de un 22% para el trienio analizado.

Con respecto a la partida de Otros ingresos de explotación, aunque globalmente no es una partida muy significativa, se observa un leve aumento en el promedio general que ronda un 25% del 2021 respecto al 2020 y un 18% entre el 2022 y el 2021. Esta evolución ha sido uniforme en todos los segmentos objeto de estudio, siendo el incremento para las empresas con menos de 200 autobuses un 38 % en el bienio 2020 y 2021.

Finalmente, las tasas de contribución de la recaudación y las subvenciones respecto al total de recursos obtenidos para la actividad principal reflejan que las ayudas públicas sobre recaudación se sitúan en torno al 70% en los años 2020 y 2021, disminuyendo al 67,7% para el 2022.

Dada las dificultades habidas en el periodo analizado se ha apreciado una mayor necesidad de las ayudas de la Administración para poder realizar la prestación del servicio.

||| 5.2.6.3. Estudio comparativo de costes y financiación de la actividad

Los datos promedios del trienio analizado sobre la cobertura indican que la recaudación sobre los costes de explotación ha supuesto un descenso importante respecto a años anteriores situándose en un 27,99%, 29,85% y 32,19% para los años 2020, 2021 y 2022, respectivamente. Por este motivo, las aportaciones públicas con respecto a los costes han tenido que ascender respecto a años anteriores situándose en un 60,01%, 60,37% y 58,97% para los años 2020, 2021 y 2022.

La caída del rating de las coberturas de la recaudación en el trienio se debe al impacto de la crisis sanitaria cuyo comienzo fue en el primer trimestre del año 2020, para ir poco a poco recuperándose en los años siguientes.

Esta mejora paulatina 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 10,43 % en el año 2020 un 11,47% en el 2021 y un 11,77% en el 2022, con una tendencia ligeramente diferente al promedio.

En términos relativos, al analizar la demanda del servicio, el coste por viajero promedio se ha mantenido más o menos uniforme en el trienio analizado. Se ha observado que el déficit en este indicador ha sido muy leve en los años 2020 y 2021 con 0,37 €/viajero y 0,41 €/viajero respectivamente. En el año 2022 cambia la tendencia del déficit situándose en un casi inapreciable superávit de 0,10 €/viajero.

Respecto a la oferta del servicio, medida en término de kilómetros útiles, se observa que los recursos por kilómetro son inferiores a los costes, registrando un pequeño déficit de 1,01 céntimos en 2021 y 1,03 céntimos en 2020 y 30 céntimos en 2022 en el periodo analizado. Si se analiza este indicador por segmentos no hay diferencias apreciables entre ellos.

Si medimos la productividad y aprovechamiento de los recursos y los costes asociados por autobús, podemos observar que hay un control de costes en el trienio disminuyendo un 2,20% de 2020 a 2022, lo que se ve favorecido con un incremento en los ingresos (9,13%). 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 35,88 €/habitante en 2020, 42,31 €/habitante en 2021 y 36,49 €/habitante en 2022. 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 en 2021 para el tramo de empresas más grandes por importe de 61,44 €/habitante el cual se incrementa en 2021 hasta alcanzar un importe de 72,46 €/habitante llegando en 2022 a situarse en 84,36 €/habitante.

5.2.7. 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. Podemos destacar que los porcentajes de autobuses con pisos bajo son cercanos o el 100% en el casos de las empresas entre 200 y 500 autobuses y en empresas de más de 500 autobuses. Esto pone de manifiesto la gran sensibilidad de dichas empresas, hacia el problema de la accesibilidad en los medios de transporte públicos.

6

GLOSARIO

6.1. Datos

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
O1	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
O2	Kilómetros útiles recorridos	Total de kilómetros recorridos en el año desde la cabecera de línea hasta final de línea, sin incluir los kilómetros recorridos desde cocheras hasta la cabecera de línea, ni los perdidos por averías, incidencias y accidentes, etc.	-	Empresa	Km
O3	Viajeros transportados	Número total de usuarios del servicio, diferenciando por tipo de título.	-	Empresa	Viajeros
O4	Velocidad de servicio	Cálculo promedio realizado utilizando la cantidad de kilómetros útiles dividido entre el número de horas de servicio en línea.	-	Empresa	Km/h
O5	Horas de servicio	Número de horas totales de servicio prestadas por la compañía en el año.	-	Empresa	Horas
O6	Líneas	Número de líneas totales que contemple la empresa (diurnas, nocturnas, especiales, etc.).	-	Empresa	Líneas
O7	Longitud de la red de servicio	Cantidad de kilómetros desde cabecera hasta el cierre (ida y vuelta) de todas las línea en servicio.	-	Empresa	Km
O8	Puntos de paradas totales	Número de lugares donde está disponible el acceso al usuario del servicio de transporte.	-	Empresa	Paradas
O9	Expediciones	Número de recorridos que realizan los autobuses, entendiendo Ida y Vuelta como un recorrido o viaje.	-	Empresa	Recorridos
O10	Kilómetros de carril bus	Número total de kilómetros del municipio donde la calzada es específica para autobuses y taxis.	-	Empresa	Km
P1	Empleados	Número promedio o equivalente de trabajadores empleados en el servicio, de todas las tipologías de personal.	-	Memoria	Empleados
P2	Conductores	Número de personas -promedio o equivalente- encargadas de la conducción de los autobuses, tanto de línea como de desplazamiento en cocheras, taller o investigación.	-	Empresa	Conductores
M1	Autobuses	Parque total de autobuses de la empresa.	-	Empresa	Autobuses
M2	Plazas parque móvil	Número total de plazas ofertadas para el total de los autobuses.	-	Empresa	Plazas
M4	Promedio antigüedad de la flota	Media de la antigüedad actual de los vehículos de la flota.	-	Empresa	Años
C1	Consumo total de combustible	Consumo de combustible en litros al año, sin distinción entre tipos.	-	Empresa	Litros

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
C2	Coste total de combustible	Cantidad en euros de consumo del combustible en el año (todos los	-	Empresa	Euros
C3	Coste plantilla conductores	Coste anual del salario y complementos de los conductores de autobuses.	-	Empresa	Euros
C4	Inversión anual en flota	Inversión anual en autobuses.	-	Empresa	Euros
C5	Aprovisionamientos	Gastos de aprovisionamientos recogidos en la cuenta de pérdidas y ganancias.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
C6	Amortizaciones	Cuantía de dotación de amortizaciones recogida en la cuenta de pérdidas y ganancias.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
C7	Gastos totales	Total de gastos del periodo.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
C8	Gastos explotación	Sumatorio de gastos del resultado de explotación que se reflejan en la cuenta de pérdidas y ganancias.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
C9	Costes explotación	Gastos de explotación eliminando los conceptos de deterioros y provisiones y añadiendo los gastos financieros.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
C10	Gasto personal	Cuantía del gasto en personal recogida en la cuenta de pérdidas y ganancias.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
F1	Recursos obtenidos de la actividad principal	Sumatorio de la recaudación directa a viajeros y las Aportaciones públicas para la prestación del servicio.	-	Empresa	Euros
F2	Recaudación directa al viajero	Recaudación obtenida directamente del usuario.	-	Empresa	Euros
F3	Aportaciones públicas para la prestación del servicio	Sumatorio de subvenciones en tarifas, subvenciones a la explotación vía contratos programas, otras subvenciones por compensación de déficit y aportaciones de socios para compensación de déficit.	-	Empresa y	Euros
F4	Subvención en tarifas	Aportación de las Administraciones Públicas a las tarifas.	-	Empresa	Euros
F5	Subvenciones a la explotación vía contratos programas	Aportación de las Administraciones Públicas para sufragar los principales gastos de explotación del servicio.	-	Empresa	Euros
F6	Otras subvenciones por compensación de déficit	Aportación de las Administraciones Públicas para cobertura de las pérdidas de explotación generadas por la prestación del servicio.	-	Empresa	Euros
F7	Aportación de socios para compensación de déficit	Aportación económica directa en patrimonio que cubre los resultados negativos obtenidos.	-	Empresa y Balance	Euros
F8	Otros ingresos de explotación	Ingresos obtenidos que no están directamente relacionados con la prestación del servicio.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
F9	Ingresos de explotación totales	Sumatorio de todos los ingresos de explotación, corregidos, en aquellas partidas que suponen compensación de gastos (trabajos realizados para el inmovilizado o variación de deterioros en activos).	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
F10	Otras subvenciones de explotación	Aquellas no relacionadas con la subvención por prestación del servicio.	-	Empresa y Pérdidas y Ganancias	Euros
F11	Subvenciones traspasadas a resultados	Subvenciones oficial de capital traspasadas al resultado del ejercicio.	-	Empresa y Memoria	Euros
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

6.2. 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
O21	Promedio de puntos de paradas por línea	Ídem	O8/O6	Cálculo	Puntos parada/ línea
O22	Promedio kilómetro por puntos de parada ofertada	Promedio de distancia en kilómetros entre puntos de paradas.	O8/O2	Cálculo	Puntos parada/ km
O23	Kilómetros carril bus sobre longitud red de servicio	Proporción de kilómetros de carril bus sobre el total de kilómetros de la red de servicio.	O10/O7	Cálculo	%
P3	Promedio de conductores por autobús	Ídem	P2/M1	Cálculo	Conductores/Autobús
P4	Promedio de kilómetros totales recorridos por conductor	Ídem	O1/P2	Cálculo	Km/conductor
P5	Promedio de kilómetros útiles recorridos por conductor	Ídem	O2/P2	Cálculo	Km/conductor
P6	Promedio de empleados por autobús	Ídem	P1/M1	Cálculo	Empleados/Autobús
P7	Porcentaje de conductores en la plantilla	Porcentaje de conductores sobre el total de empleados.	P2/P1	Cálculo	Conductores/ Empleados

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
M5	Capacidad media de la flota	Número de plazas por autobús	M2/M1	Cálculo	Plazas/Autobús
C11	Consumo combustible por kilómetro total	Ídem	C1/O1	Cálculo	Combust./km
C12	Consumo combustible por kilómetro útil	Ídem	C1/O2	Cálculo	Combust./km
C13	Consumo combustible por viajero	Ídem	C1/O3	Cálculo	Combust./Viajero
C14	Coste combustible por kilómetro total	Ídem	C2/O1	Cálculo	Euros/km
C15	Coste combustible por kilómetro útil	Ídem	C2/O2	Cálculo	Euros/km
C16	Coste combustible por viajero	Ídem	C2/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C17	Coste promedio plantilla conductores por autobús	Ídem	C3/M1	Cálculo	Euros/Autobús
C18	Coste promedio plantilla conductores por kilómetro total recorrido	Ídem	C3/O1	Cálculo	Euros/km
C19	Coste promedio plantilla conductores por kilómetro útil recorrido	Ídem	C3/O2	Cálculo	Euros/km
C20	Coste promedio plantilla conductores por viajero	Ídem	C3/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C21	Aprovisionamientos por viajero	Ídem	C5/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C22	Gastos de Personal por viajero	Ídem	C10/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C23	Gastos de explotación por viajero	Ídem	C8/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C24	Coste de explotación por viajero	Ídem	C9/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C25	Amortizaciones por viajero	Ídem	C6/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C26	Gastos totales por viajero	Ídem	C7/O3	Cálculo	Euros/Viajero
C27	Aprovisionamientos por kilómetro	Ídem	C5/O1	Cálculo	Euros/km
C28	Gastos de Personal por kilómetro	Ídem	C10/O1	Cálculo	Euros/km

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
C29	Gastos de explotación por kilómetro	Ídem	C8/O1	Cálculo	Euros/km
C30	Amortizaciones por kilómetro	Ídem	C6/O1	Cálculo	Euros/km
C31	Gastos totales por kilómetro	Ídem	C7/O1	Cálculo	Euros/km
C32	Gasto total por habitante	Ídem	C7/E2	Cálculo	Euros/Viajero
F14	Recaudación directa viajero por viajero	Ídem	F2/O3	Cálculo	Euros/viajero
F15	Recaudación directa viajero por km útil	Ídem	F2/O2	Cálculo	Euros/km
F16	Recaudación directa viajero por autobús	Ídem	F2/M1	Cálculo	Euros/Autobús
F17	Recursos obtenidos de la actividad principal por viajero	Ídem	F1/O3	Cálculo	Euros/viajero
F18	Recursos obtenidos de la actividad principal por km útil	Ídem	F1/O2	Cálculo	Euros/km
F19	Recursos obtenidos de la actividad principal por autobús	Ídem	F1/M1	Cálculo	Euros/Autobús
F20	Cobertura de recaudación directa al viajero sobre los recursos obtenidos de la actividad principal	Proporción del total de los recursos obtenidos de la actividad principal con origen directo en el viajero.	F2/F1	Cálculo	%
F21	Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio sobre los recursos obtenidos de la actividad principal	Proporción del total de los recursos obtenidos de la actividad principal con origen directo en la Aportaciones públicas para la prestación del servicio.	F3/F1	Cálculo	%
F22	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por viajeros	Ídem	F3/O3	Cálculo	Euros/viajero
F23	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por autobús	Ídem	F3/M1	Cálculo	Euros/Autobús

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
F24	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por kilómetros útiles	Ídem	F3/O2	Cálculo	Euros/km útiles
F25	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por habitantes	Ídem	F3/E2	Cálculo	Euros/habitante
F26	Porcentaje de subvenciones de capital acumuladas sobre el total inversiones acumuladas	Ídem	F12/F13	Cálculo	%
F27	Costes de explotación sobre ingresos de explotación	Ídem	C9/F9	Cálculo	%
F28	Cobertura recaudación viajeros sobre costes explotación	Proporción de costes de explotación que quedan cubiertos con la recaudación obtenida directamente del viajero.	F2/C9	Cálculo	%
F29	Cobertura Aportaciones públicas para la prestación del servicio sobre costes explotación	Proporción de costes de explotación que quedan cubiertos con la Aportaciones públicas para la prestación del servicio.	F3/C9	Cálculo	%
F30	Costes de explotación por viajero	Ídem	C9/O3	Cálculo	Euros
F31	Déficit por viajero	Ídem	F17-F30	Cálculo	Euros
F32	Déficit por habitante	Ídem	(F1-C9)/E2	Cálculo	Euros
E3	Kilómetros anuales por habitante	Ídem	O1/E2	Cálculo	Km/habitante
E4	Kilómetros anuales por superficie	Ídem	O1/E1	Cálculo	Km/km2
E5	Densidad geográfica de la Población	Número de habitantes por kilómetro de superficie	E2/E1	Cálculo	Habitantes/km2
E6	Número de viajeros sobre el número de habitantes	Ídem	O3/E2	Cálculo	Viajeros/habitante
L3	Porcentaje autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	Porcentaje de autobuses que disponen de plataforma	L1/M1	Cálculo	%
L4	Porcentaje autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	Porcentaje de autobuses que disponen de piso bajo	L2/M1	Cálculo	%

