

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

MODO AUTOBÚS

2018-2019

PEDRO M. BALBOA LA CHICA
(Director)



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

© 2021 Isabel María Álvarez Jiménez, Pedro Manuel Balboa de la Chica (Dir.), Daniel Carrasco Díaz, María Luisa Delgado Jalón, Beatriz Duarte Monedero, Sandra Flores Ureba, 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.

© 2021 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: 978-84-941823-7-2

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

MODO AUTOBÚS

2018-2019

PEDRO M. BALBOA LA CHICA
(Director)



IN MEMORIAM

Este Informe está dedicado a nuestro entrañable compañero y amigo Heriberto Suárez Falcón, impulsor clave del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte y Director del mismo durante el período 2017-2020.

Presentar este sexto informe en el que participó activamente y que abarca el periodo 2018-19, supone un recordatorio contante a su persona y resulta extremadamente doloroso. Aún desolado todo el equipo de trabajo por su ausencia, se ha seguido hacia delante y culminado su última contribución como investigador.

Sin duda, el sector del transporte urbano de pasajeros ha perdido a un gran investigador, pero sobre todo a una gran persona que vivió el buen hacer y los avatares del sector desde la infancia y terminó vinculando su vida profesional al mismo.

Aunque siempre estará en nuestros corazones, echaremos de menos su sabiduría, su impecable conocimiento del sector, su laboriosidad, pero sobre todo a un gran compañero y amigo. Siempre quedará en la mochila de vida de este equipo investigador los buenos momentos y, como no, su eterna sonrisa.

Siempre con nosotros, amigo Heri, descansa en paz.

 **atuc**
movilidad sostenible
asociación de transportes públicos
urbanos y metropolitanos



PRÓLOGO	12
CARTA DE PRESENTACIÓN	16
EL OBSERVATORIO DE COSTES Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO	18
1.1. Objetivos del Observatorio TUC.....	20
1.2. Miembros.....	20
1.3. Entidades participantes en el Observatorio	22
PRESENTACIÓN DEL INFORME	24
2.1. Consideraciones previas	25
2.2. Desarrollo metodológico del trabajo y fuentes de información.....	28
ANÁLISIS DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO	32
3.1. Empresas analizadas.....	33
3.2. Clasificación de las empresas en función de la cifra de negocios, la dimensión del activo y el número de trabajadores.....	37
3.3. Comparativa entre las empresas analizadas y las empresas adheridas	39
3.4. Análisis económico-financiero.....	40
3.4.1. Análisis de los componentes del resultado empresarial	44
3.4.2. Estructura de gastos de explotación	47
3.4.3. Análisis de los componentes de la situación patrimonial	49
3.4.4. Análisis del equilibrio económico-financiero	53
3.4.4.1. Ratios de rentabilidad	54
3.4.4.2. Solvencia	58
ESTUDIO DE LA ESTRUCTURA DE COSTES Y FINANCIACIÓN DEL SECTOR.....	64
4.1. Introducción	65
4.2. Entorno	65
4.2.1. Parámetros de entorno.....	66
4.2.2. Parámetros socioeconómicos.....	68

4.3.	Operaciones.....	72
4.3.1.	Kilómetros totales y útiles recorridos.....	72
4.3.1.1.	Kilómetros totales y útiles. Evolución 2014-2019.....	75
4.3.2.	Viajeros transportados.....	76
4.3.2.1.	Viajeros transportados. Evolución 2014-2019.....	78
4.3.3.	Otros parámetros relacionados con la prestación del servicio.....	80
4.3.3.1.	Red de Servicio.....	80
4.3.3.2.	Otras características del servicio.....	84
4.4.	Personal.....	88
4.4.1.	Plantilla.....	89
4.4.2.	Parámetros servicio personal.....	90
4.4.2.1.	Parámetros servicio personal. Evolución 2014-2019.....	94
4.5.	Material móvil.....	95
4.5.1.	Estructura de la flota.....	96
4.5.1.1.	Estructura de la flota. Evolución 2014-2019.....	98
4.5.2.	Parámetros servicio flota.....	99
4.5.2.1.	Parámetros servicio flota. Evolución 2014-2019.....	101
4.6.	Gastos y costes.....	102
4.6.1.	Combustibles.....	102
4.6.1.1.	Consumo de combustible.....	102
4.6.1.2.	Coste de combustible.....	104
4.6.1.3.	Combustibles. Evolución 2014-2019.....	107
4.6.2.	Coste de personal.....	109
4.6.2.1.	Coste de personal. Evolución 2014-2019.....	111
4.6.3.	Explotación y totales.....	113
4.6.3.1.	Importes.....	113
4.6.3.2.	Promedios.....	115
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.....	131
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.....	140
4.8.	Accesibilidad.....	148

INFORME SINTÉTICO DE CONCLUSIONES..... 150

5.1.	Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo.....	151
5.1.1.	Empresas analizadas	152
5.1.2.	Clasificación de las empresas en función de la cifra de negocios, la dimensión del activo y número de trabajadores	152
5.1.3.	Comparativa entre las empresas analizadas y las empresas adheridas	153
5.1.4.	Análisis económico-financiero	153
5.1.4.1.	Análisis de los componentes del resultado empresarial	153
5.1.4.2.	Análisis de los componentes de la situación patrimonial	154
5.1.4.3.	Análisis del equilibrio económico-financiero	154
5.2.	Estudio de la estructura de costes y financiación del sector	156
5.2.1.	Entorno	156
5.2.2.	Operaciones	156
5.2.2.1.	Kilómetros totales y útiles recorridos.....	156
5.2.2.2.	Viajeros transportados.....	156
5.2.2.3.	Otros parámetros relacionados con la prestación del servicio	157
5.2.3.	Personal.....	158
5.2.3.1.	Plantilla	158
5.2.3.2.	Parámetros servicio personal	158
5.2.4.	Material móvil	158
5.2.4.1.	Estructura de la flota	158
5.2.4.2.	Parámetros servicio flota	158
5.2.5.	Gastos y costes.....	159
5.2.5.1.	Combustibles.....	159
5.2.5.2.	Gastos de explotación y totales	159
5.2.6.	Financiación	160
5.2.6.1.	Financiación de las inversiones	160
5.2.6.2.	Financiación del servicio	160
5.2.6.3.	Estudio comparativo de costes y financiación de la actividad.....	162
5.2.7.	Accesibilidad	163

GLOSARIO 164

6.1.	Datos	165
6.2.	Indicadores	168

PRÓLOGO

Es un placer presentar esta nueva entrega del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo. Nuestra asociación, Atuc, tiene entre sus objetivos la realización y promoción de estudios de investigación en aspectos que conciernen a nuestra actividad. Este documento cobra un especial valor, por cuanto son ya más de diez años analizando de una forma científica la estructura del transporte urbano en autobús, que, además, se acompañó recientemente del modo ferroviario, con un primer informe publicado en 2020.

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

Los últimos años han sido de especial dureza para toda la sociedad, y el sector del transporte urbano ha sufrido en gran medida las consecuencias de la pandemia y los cambios producidos en nuestro modo de vivir y movernos, generando una situación de incertidumbre. No obstante, pese a todas las dificultades, nuestras empresas han sabido estar a la altura de las circunstancias, garantizando el servicio en todo momento, con absoluta profesionalidad y garantías.

Además, se lanza esta nueva edición del Observatorio de Costes y Financiación, en un momento excepcional. Nuestra asociación ha estado promoviendo e impulsando desde hace más de una década la puesta en marcha de una Ley de Financiación, una norma 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 aspectos en los que no es razonable improvisar ni trabajar con escenarios a corto plazo. Y tras todo ese tiempo luchando para conseguir este objetivo, por fin conocemos que el Gobierno ya la ha redactado, y prevé que entre en debate parlamentario a comienzos del año 2022. Se denominará Ley de Movilidad, aunque incluirá un apartado específico de la financiación del transporte urbano. Por tanto, estando a las puertas de entrar en este terreno tan deseado, no hay mejor fórmula que ofrecer a las autoridades públicas un estudio tan detallado como este Observatorio.

Otro factor importante que destacar es el hecho de que este documento esté realizado por una organización independiente, ya que de esta manera su información puede ser empleada en gran variedad de ocasiones, 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.

El informe que presentamos trata los ejercicios 2018 y 2019, años justo anteriores a la pandemia en los que existía una tendencia creciente en el uso del transporte y cuya evolución se ha visto truncada abruptamente por los excepcionales acontecimientos que hemos vivido.

No quisiera terminar sin recordar al anterior director del Observatorio, Heriberto Suárez, tristemente fallecido en este mismo año, y agradecer a los componentes del Observatorio de Costes y su actual director, Pedro Balboa, por recoger el testigo de la pasión por la investigación en materia de transporte de personas, 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 Rey Juan Carlos, Universidad de las Palmas de Gran Canaria y Universidad Francisco de Vitoria) por el apoyo mostrado en la elaboración de esta sexta edición de informe sobre coste y financiación del transporte urbano, modo autobús.

Miguel Ruiz Montañez

Presidente

CARTA DE PRESENTACIÓN

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

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

En esta ocasión se ha mantenido el diseño del último informe del Capítulo 3, relativo al Análisis de las Empresas Concesionarias del Servicio Público de Transporte Urbano Colectivo. Sin embargo, se ha profundizado en el análisis segmentado, dividiendo el grupo de empresas más pequeñas, atendiendo al número de autobuses por empresa. Al igual que en el informe anterior, se ha pretendido mejorar el capítulo 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.

En el Capítulo 4, dedicado a la Estructura de costes y financiación del sector, se ha incluido, para un conjunto de indicadores, información de los años 2014 a 2019. Al igual que en el capítulo precedente, se ha pretendido mejorar el contenido del mismo con una simplificación de los comentarios y un mayor número de gráficos.

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.

Finalmente, como responsable de la dirección del proyecto, reitero mi agradecimiento, por la generosidad y esfuerzo realizado, a todos los investigadores y miembros del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo 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.

Pedro M. Balboa La Chica

Director del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo

1

EL 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 Eco transporte, Tecnología y Movilidad de la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid), apoyando los esfuerzos de un amplio grupo de investigadores encargados de la planificación y ejecución de sus trabajos, miembros del Instituto Internacional de Costos y provenientes de diferentes Universidades Públicas y Privadas Españolas (Universidad de Málaga, Universidad Rey Juan Carlos, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y Universidad Francisco de Vitoria).

Hoy, tras más de doce años de singladura, su éxito ha venido condicionado por la objetividad, credibilidad y utilidad de las proyecciones estadísticas que ofrece en el marco de una estrecha colaboración con la Asociación de 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, resultado de la consolidación de dicho Proyecto, el equipo de investigación responsable del Observatorio constituyó, como asociación sin ánimo de lucro, el Instituto de Investigación en Gestión del Transporte y la Movilidad (Instituto IGTM), creando un marco jurídico estable que facilita el trabajo actual de los investigadores y crea las oportunas sinergias para los futuros estudios sobre dicha área de conocimiento, animando a investigadores de diversas universidades a participar en estudios relacionados con el transporte y la movilidad.

El objetivo fundamental del Observatorio es el estudio de las condiciones de explotación de las concesionarias de transporte urbano colectivo en superficie en España para la generación de medidas representativas de patrones reales de comportamiento, que potencien el conocimiento de la realidad del sector y el espíritu de mejora continua de sus asociados. Resultado de dichos objetivos, se presenta el VI Informe bienal del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo (Observatorio TUC).

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

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), recientemente constituida en la asociación Instituto IGTM, como se ha dicho con anterioridad.



Universidad
Francisco de Vitoria
UFV Madrid



UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS
DE GRAN CANARIA



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA



Universidad
Rey Juan Carlos

Director del Observatorio:

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.

Coordinadores:

Joaquín Sánchez Toledano, Profesor Asociado 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.

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

Investigadores:

Isabel María Álvarez Jiménez, Profesora Sustituta Interina del Departamento de Contabilidad y Gestión de la Universidad de Málaga y Directora General de Proyectos de la empresa Sistemas de Información Inteligente para la Gestión. Spin-Off 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 Agregada del Departamento de Contabilidad de la Universidad Francisco de Vitoria.

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

Alba Gómez Ortega Profesora Ayudante Doctor 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.

José Ángel Rivero Menéndez, Profesor Titular de Universidad del Departamento de Economía de la Empresa de la Universidad Rey Juan Carlos.

Miguel Ángel Sánchez de Lara, Profesor 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 Asociado 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.

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 Eco transporte, Tecnología y Movilidad (Cátedra ETM), el Instituto de Estudios Económicos (IEE) y el Instituto Internacional de Costos (IIC), trabajando en estrecha colaboración, a través de los correspondientes convenios, con la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (Atuc).

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

El **Instituto Internacional de Costos (IIC)** es una organización internacional conformada por Asociaciones e Instituciones nacionales de directivos, docentes y profesionales, cuyo objetivo es contribuir a la mejora de la calidad de la gestión y dirección de empresas, mediante la difusión e intercambio de ideas y experiencias.

El **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.

Por su parte, la **Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (Atuc)** está integrada por las empresas de buses, metros y ferrocarriles, públicas y privadas, responsables del transporte colectivo urbano de las principales ciudades de ámbito estatal.

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

Así, gracias al apoyo y la colaboración de la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (Atuc), que, a través de su ayuda económica y de la divulgación del Observatorio, ha facilitado la adhesión de un número creciente de empresas de transporte (22 en la actualidad) que han considerado de gran interés formar parte de este proyecto. Las empresas de transporte adheridas a este sexto estudio, suponen una importante representación del mercado analizado. Dichas empresas son:

- Autobuses de Córdoba, S.A.M.
- Autobuses Urbanos de Bilbao, S.A.
- Autobuses Urbanos de León, S.A.U.
- Autobuses Urbanos de Palencia, S.L.
- Compañía del Tranvía Eléctrico de Avilés, S.A.
- Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A.U.
- Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M.
- Empresa Municipal de Transporte de Madrid, S.A.
- Empresas de Autobuses Urbanos de Gijón, S.A.
- Empresa Municipal de Transportes de Valencia, S.A.U.
- Empresa Municipal de Transports Publics de Tarragona, S.A.
- Figueres de Serveis, S.A.
- Guaguas Municipales, S.A. (Las Palmas de Gran Canaria)
- Salcai Utinsa, S.L. (Gran Canaria)
- Transportes Interurbanos de Tenerife, S.A.U.
- Transportes Rober, S.A. (Granada)
- Transportes Unidos de Asturias, S.L. (Oviedo)
- Transportes Urbanos de Sevilla, S.A.M.
- Transports de Barcelona, S.A.
- Empresa Municipal de Transportes de Fuenlabrada, S.A.M.
- Empresa de Autobuses Urbanos de Mieres, S.A.
- Autobuses Urbanos de Valladolid, S.A.

2

PRESENTACIÓN DEL INFORME

2.1. Consideraciones previas

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

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

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

Resultado evidente de dicha convicción se pone de manifiesto en el patente interés de las empresas y agentes del sector, que se ha materializado en la mencionada colaboración y adhesión al proyecto de entes como la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (Atuc) y de las más importantes empresas concesionarias del país, representativas de las principales capitales españolas y de un importante volumen de población (9.615.353¹) que representa, aproximadamente, un 60% de la que vive en ciudades de más de 50.000 habitantes² y un 21% de la población total³.

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

-
- 1 Datos a 2020 para 16 de las 22 empresas adheridas (Padrón Municipal de Habitantes. INE, 2019), dada que una de ellas, Salcai Utinsa, S.L., no resulta posible hacerla corresponder con una ciudad y el resto no son capitales de provincia.
 - 2 Respecto a una población residente en los municipios de más de 50.000 habitantes de 24.572.934 personas (Padrón Municipal de Habitantes. INE, 2018).
 - 3 Respecto a una población total de 47.332.614 personas (Padrón Municipal de Habitantes. INE, 2019).

1. El estudio se limita a transporte urbano⁴ de viajeros en autobús.
2. Obligación de presentar una estructura coherente que identifique los puntos críticos que definen la gestión del servicio. Esta es la razón por la que las baterías de indicadores definidas se han estructurado por áreas (operaciones, personal, material móvil, ...).
3. Necesidad de recabar la información de las concesionarias. Ello presenta limitaciones de calado. De una parte, porque un conjunto significativo de tales indicadores no se corresponde con datos económico-financieros incluidos en la información de carácter público contenida en las Cuentas Anuales y demás obligaciones de reporting de las empresas concesionarias.

De otra, por las incidencias presentes en tales registros públicos (falta de depósito, ...) y, por último, por la comprensible salvaguarda de datos de carácter sensible y crítico para cada concesionaria. Tal es la razón de que las diferentes partes del informe no se extiendan a un mismo universo poblacional y de determinadas limitaciones introducidas en el análisis y publicidad de los datos procesados.

4. Existencia de empresas prestadoras de servicios urbanos e interurbanos sin información segmentada en algunos o todos los Estados Contables integrados en sus Cuentas Anuales.
5. Consecuencia de las anteriores puntualizaciones, se definieron dos poblaciones objeto de estudio significativamente diferenciadas. De una parte, la relativa a las empresas adheridas, para las que puede realizarse un estudio más completo de su estructura de negocio y que han tenido la oportunidad de participar en la propia definición del campo de análisis y de los indicadores elegidos⁵. De la otra, la constituida por el resto de las concesionarias, para las que tan sólo es posible el acceso a sus registros de carácter público.
6. Fijación del universo poblacional del estudio y de una muestra representativa de su realidad para la que resultase factible y útil su análisis económico-financiero.
7. Generación de los mencionados patrones significativos de la realidad del sector. Es decir, la definición de los indicadores clave para la gestión y la estructura del análisis económico-financiero de la información contenida en sus Cuentas Anuales, ha dado lugar a la elección de los oportunos estadísticos representativos de los parámetros de la realidad del sector, en cuanto sintetizan el estudio de una muestra válida para la modelización del comportamiento de la correspondiente población.

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

5 En consecuencia, si para la generalidad de las empresas el análisis se ha limitado necesariamente a su información de carácter público, para las adheridas ha podido ampliarse de acuerdo con el alcance definido en el presente estudio y la información suministrada al Observatorio. En particular, el análisis de costes y financiación de las empresas adheridas efectuado en 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 sexto informe elaborado por el Observatorio -ejercicios 2018 y 2019-, 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 del año 2014 al 2019.
10. En el presente informe se ha mantenido el análisis segmentado por tamaño de las concesionarias, introducido en el segundo informe para el apartado de empresas adheridas. Entendemos que ello permite un estudio más detallado de las condiciones reales de explotación del servicio y potencia el análisis de benchmarking al establecer un marco más representativo para la comparación entre operadoras del servicio.
11. Por razones evidentes, derivadas de los propios objetivos del presente informe, su metodología se ha ceñido fundamentalmente al marco de la estadística descriptiva, con el fin de recabar, procesar y convertir los datos en información y conocimiento amplio del sector. Creemos que ello permitirá construir las herramientas y bases adecuadas para que investigadores y agentes del sector, tanto en el seno del Observatorio como fuera de él, puedan utilizar la estadística inferencial a efectos de convertir posteriormente dicha información en conocimiento válido para efectuar sus propias previsiones y predicciones sobre su comportamiento y evolución.
12. Efectivamente, el análisis inferencial se concreta fundamentalmente en cuatro ámbitos de actuación: estimación de parámetros, análisis de relaciones entre variables, contraste de hipótesis y predicciones. El contenido del informe se orienta únicamente a los dos primeros, en la medida en que, de una parte, se determinan estadísticos representativos de estimaciones de parámetros poblacionales y, de la otra, se definen y analizan indicadores que permiten describir, estudiar e interpretar relaciones entre determinadas variables. Quedan fuera, sin embargo, de las pretensiones de este trabajo, al menos de una manera formal e inmediata, introducir y contrastar hipótesis sobre la base de los datos que se presentan y predecir el comportamiento futuro del sector y de las variables que se analizan. Aunque, como se ha comentado, entendemos que la información que incluye constituye, y lo hará en mayor medida aun cuando en futuros ejercicios se vaya ampliando la serie temporal analizada, una potente herramienta para efectuar análisis de dicha naturaleza.
13. La presencia de comportamientos extremos que pueden distorsionar la representatividad de determinados promedios y estimadores estadísticos ha aconsejado, en ocasiones, presentar los datos incluyendo y/o excluyendo tales casos. A efectos de detectar tales comportamientos, hemos aplicado la metodología de la regla empírica derivada del Teorema de Chebychev⁶.

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

2.2. Desarrollo metodológico del trabajo y fuentes de información

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

- Análisis económico-financiero de las empresas concesionarias.
- Estructura de costes y financiación del sector desarrollado en el epígrafe 4 del informe.

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

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

El primero de ambos niveles se aborda en el epígrafe 3, en el que se efectúa un exhaustivo análisis económico-financiero de las empresas del sector.

Sin embargo, aunque el objetivo del estudio se orienta al conocimiento íntegro del sector en nuestro país, resulta lógico suponer que por razones tanto de tipo general (restricciones de coste, tiempo, etc.) como operativo (depósito de cuentas y similares), no resulta posible abarcar la totalidad de la población, sino un determinado subconjunto de la misma (muestra) que permita extraer conclusiones sobre la población en general.

En consecuencia, la primera cuestión a dilucidar se centra en decidir la selección de la muestra objeto de estudio. A tal efecto, nuestra primera conclusión fue que no es aconsejable la aplicación del método de muestreo aleatorio simple porque, tanto debido a la elevada concentración del sector (las diez concesionarias con mayor cuota de mercado representaban para el ejercicio 2008 el 68% del sector⁷) como a la imposibilidad de obtención de datos de determinadas empresas⁸, 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 2018 y 2019.

7 Informe Transporte Urbano DBK. Madrid, 2009.

8 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.

La aplicación de este proceso generó una muestra de 55 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.

Efectuado dicho análisis, la siguiente fase del trabajo, abordada en el epígrafe 4, se relacionó, tal y como se ha indicado anteriormente, con el examen en profundidad de la estructura de costes y financiación del sector a través del estudio realizado para las empresas adheridas.

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

En segundo lugar, porque, si bien es cierto que, en esta ocasión, al igual que en 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 la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (Atuc), fue posible ilusionar a un amplio conjunto de concesionarias que se adhirieron al proyecto, haciendo posible culminar los objetivos analíticos que perseguía y orientando el alcance de esta parte del estudio.

Efectivamente, en el epígrafe 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 mención⁹.

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.).

9 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.

3

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

La muestra objeto de análisis está configurada por 55 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 2018 y 2019 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 2018 y 2019.

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 (2018-2019), la muestra quedó conformada por 55 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.

C.C.AA.		C.C.AA.	
Ciudad Autónoma	Nº Empresas	Ciudad Autónoma	Nº Empresas
Andalucía	11	Canarias	2
Cataluña	7	Castilla-La Mancha	3
Com. de Madrid	3	Región de Murcia	1
Com. Valenciana	7	Principado de Asturias	3
Galicia	6	Ceuta	1
Castilla y León	5	La Rioja	1
Euskadi	2	Extremadura	1
Baleares	1	Aragón	1
TOTAL			55

Fuente: Elaboración propia.

Del análisis de la muestra se observa como casi el 91% de las empresas se ha constituido hace más de 10 años (**Tabla 3.3, Figura 3.1**), así como que tan solo una se ha constituido en los últimos 5 años.

Probablemente, en ello ha tenido una incidencia significativa el hecho de estar ante un sector excesivamente regulado en el que 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 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 2019 Miles €	Fondos propios medios 2019 Miles €
Antigüedad	Más de 10 años	50	90,91%	24.552,32	13.607,42
	Entre 5 y 10 años	4	7,27%	16.255,96	2.894,81
	Entre 1 y 5 años	1	1,82%	2.854,00	-425,00
	Total	55	100%	23.554,44	12.573,19
Personalidad Jurídica	Sociedades Anónimas	38	69,10%	31.355,41	15.257,59
	Sociedades Limitadas	17	30,90%	6.116,98	6.572,76
	Otras figuras	0	0,00%	0,00	0,00
	Total	55	100%	23.554,44	12.573,19
Auditoría	Empresas auditadas	48	87,27%	26.624,87	14.242,72
	Empresas no auditadas	7	12,73%	2.500,07	1.124,99
	Total	55	100%	23.554,44	12.573,19
Titularidad	Pública	17	30,90%	56.949,20	25.299,30
	Privada	36	65,46%	8.867,71	7.226,75
	Mixta	2	3,64%	4.060,05	637,07
	Total	55	100%	23.554,44	12.573,19

Fuente: Elaboración propia.

Al igual que en años anteriores, se debe resaltar la gran disparidad entre la cifra de negocios media de las empresas más antiguas (24.552,32 miles de euros), frente a las más modernas (2.854,00 miles de euros). La misma disparidad se presenta con los fondos propios medios; mientras que en las empresas constituidas hace más de 10 años, la media de los fondos propios es de 13.607,42 miles de euros, las empresas más jóvenes (entre 5 y 10 años) disponen de unos fondos propios medios negativos.

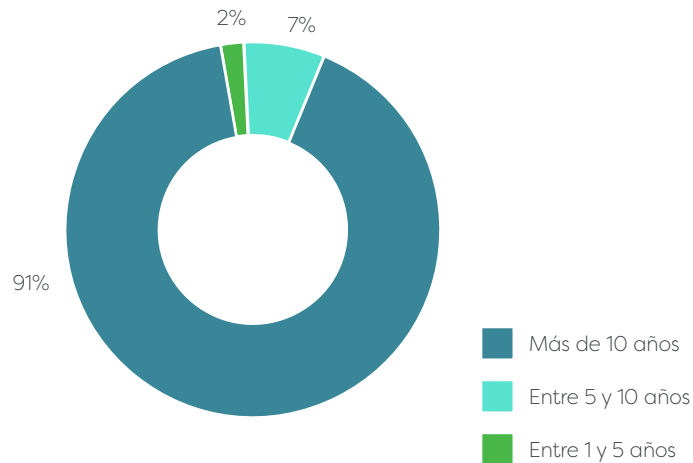
En cuanto a su personalidad jurídica (Tabla 3.3. y Figura 3.2), la mayor parte de la muestra (69,10%) está conformada por sociedades anónimas, consecuencia de la estructura empresarial del sector, donde es muy habitual la existencia de empresas municipales de transporte.

En este caso, sólo se reflejan de manera diferenciada las sociedades anónimas y limitadas, aunque en este sector es poco frecuente la existencia de cualquier otra figura empresarial, como las cooperativas o sociedades en comandita. Son básicamente sociedades anónimas municipales las utilizadas por los ayuntamientos para prestar el servicio en los municipios mayores, copando estas la mayor parte del negocio.

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

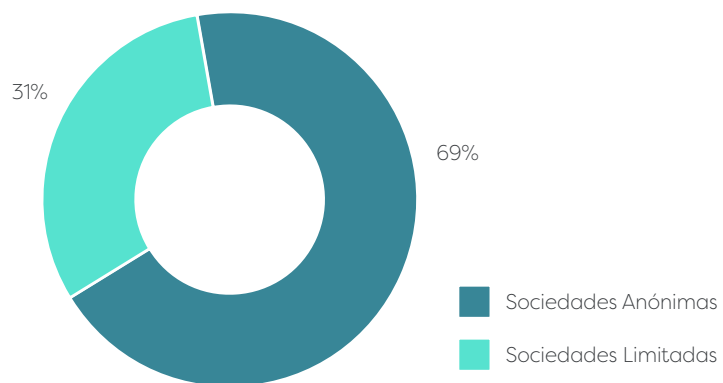
Respecto a los controles efectuados, un 87,27% de las empresas de la muestra están auditadas (Tabla 3.3 y Figura 3.3). Cabe destacar que la cifra de negocios media y los fondos propios medios de las empresas auditadas son muy superiores a los de las no auditadas, dada la obligatoriedad de someter a auditoría a las entidades de mayor tamaño.

Figura 3.1 Antigüedad (% empresas).



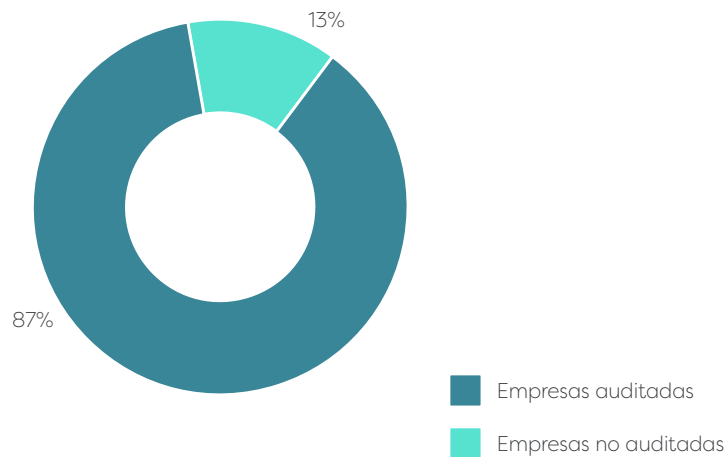
Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.2 Personalidad jurídica (% empresas).



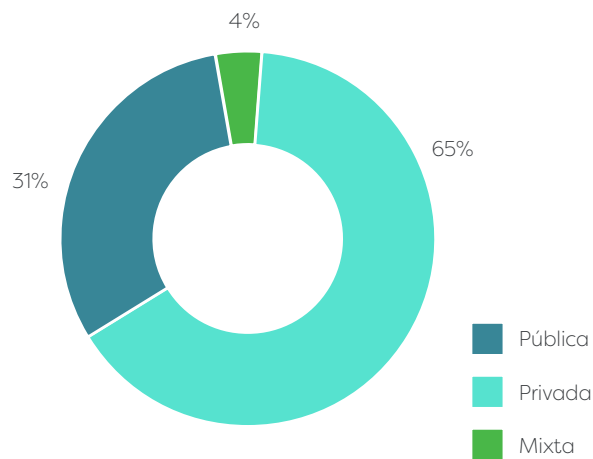
Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.3 Auditoría (% empresas).



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.4 Titularidad.



Fuente: Elaboración propia.

Por último, y en cuanto a su titularidad (Tabla 3.3. y Figura 3.4), el 30,90% de las empresas son públicas y el 65,46% son privadas. Las empresas de titularidad mixta representan un 3,64% de la muestra. Las empresas públicas prestatarias del servicio de transporte urbano presentan una cifra media de negocios algo más de 6 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 2018 y 2019, tal como muestran las **Tablas 3.4, 3.5. y 3.6.**

La **Tabla 3.4** informa sobre la clasificación de la muestra en función de la cifra de negocios que las distintas empresas han reconocido en su cuenta de Pérdidas y Ganancias. En el periodo 2018-2019 se aprecia estabilidad en el número de empresas que se sitúa en cada intervalo. Por término medio, el importe de la cifra de negocios disminuye en el periodo analizado (1,54%).

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

En millones de €	2018			2019		
	Empresas	%	Cifra media de negocios	Empresas	%	Cifra media de negocios
Inferior a 5	28	50,91%	2,69	27	49,09%	2,69
Entre 5 y 15	11	20,00%	9,80	13	23,64%	10,04
Entre 15 y 50	12	21,82%	28,09	12	21,82%	29,64
Superior a 50	4	7,27%	198,99	3	5,45%	245,52
Total	55	100%	23,93	55	100%	23,55

Fuente: Elaboración propia.

Para seguir caracterizando la muestra, se ha procedido a agrupar las empresas en función de la dimensión del activo. Como se refleja en la **Tabla 3.5**, en torno al 81% de la muestra en 2018 presenta una dimensión del activo inferior a 30 millones de euros, disminuyendo esta cifra al 78% en 2019.

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

En millones de €	2018			2019		
	Empresas	%	Dimensión media del activo	Empresas	%	Dimensión media del activo
Inferior a 10	28	50,91%	3,46	27	49,09%	3,49
Entre 10 y 30	17	30,91%	19,85	16	29,09%	17,57
Entre 30 y 50	2	3,64%	34,37	4	7,27%	33,90
Entre 50 y 100	4	7,27%	72,66	4	7,27%	71,58
Superior a 100	4	7,27%	312,93	4	7,27%	337,59
Total	55	100%	36,46	55	100%	39,05

Fuente: Elaboración propia.

Otro indicador que se suele utilizar para poner de relieve el tamaño de una empresa es el número de trabajadores. A este respecto, en la **Tabla 3.6** se aprecia que el número medio de trabajadores aumenta en más de 29 trabajadores en el bienio analizado. El único tramo en el que no se aprecia un crecimiento de plantilla es el correspondiente a empresas de entre 250 y 500 autobuses.

En torno al 80% de las empresas tiene menos de 500 empleados en 2018, aumentando ligeramente la cifra a casi el 82% en 2019, 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.

	2018			2019		
	Empresas	%	Número medio de trabajadores	Empresas	%	Número medio de trabajadores
Inferior a 250	38	69,09%	95,21	37	67,27%	97,63
Entre 250 y 500	6	10,91%	367,33	8	14,55%	362,38
Entre 501 y 1.000	6	10,91%	718,67	5	9,09%	748,40
Superior a 1.000	5	9,09%	3.583,20	5	9,09%	3.706,70
Total	55	100%	510,00	55	100%	539,46

Fuente: Elaboración propia.

A tenor de lo expuesto, se puede afirmar que, por término medio, la muestra analizada presenta una dimensión considerable, al obtener una cifra de negocios que ronda los 23 millones de euros, un tamaño del activo que ronda los 40 millones y poco más de 500 personas empleadas, tomando como base el año 2019.

No obstante, el sector presenta una alta heterogeneidad, lo que lleva, como se observará en posteriores análisis a la utilización de indicadores como la mediana, más apropiados para estas condiciones. En cualquier caso, la heterogeneidad de la muestra es coherente con el tipo de servicios que presta el sector, fruto de la diferente extensión del territorio y población en el que cada empresa desarrolla su actividad.

Es, por ello, que en el análisis de este sector parámetros como los kilómetros recorridos o el número de viajeros resultan clave para adoptar conclusiones consistentes. Sin embargo, conviene señalar la poca información que las empresas ofrecen en las memorias sobre estas variables tan esenciales.

3.3. Comparativa entre las empresas analizadas y las empresas adheridas

En este apartado se muestra una comparativa entre las empresas adheridas y el conjunto de la muestra (**Tabla 3.7, Figura 3.5**). Para ello se utilizan las mismas variables anteriores, cifra de negocios, dimensión del activo y número de trabajadores, tanto para 2018 como para 2019. En la **Tabla 3.7**, se puede observar cómo las cifras de las empresas adheridas son significativamente mayores que las del conjunto de la muestra, de lo que se desprende que son empresas de mayor dimensión.

En cuanto a la evolución de las magnitudes, la cifra de negocios de las empresas adheridas aumentó un 1,67% en el bienio, frente a una disminución de 1,57% de las empresas de la muestra.

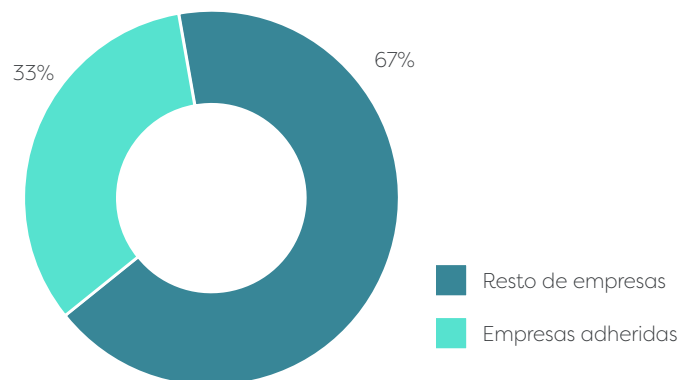
En la dimensión del activo promedio, en las empresas adheridas se ha producido un aumento del 7,34% registrando las empresas de la muestra un incremento similar del 7,09%. Finalmente, respecto al número de empleados, se observa que en las empresas adheridas aumentó un 7,41%, por un 5,78% en el conjunto del sector.

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

	2018		2019	
	Promedio adheridas	Promedio muestra sector	Promedio adheridas	Promedio muestra sector
Cifra de negocios (facturación)	55.264,42M	23.931,13M	56.188,59M	23.554,44M
Dimensión del activo	83.874,94M	36.463,52M	90.032,14M	39.048,58M
Empleados	1.215,50	510,00	1.305,56	539,46

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.5 Composición de la muestra.



Fuente: Elaboración propia.

3.4. Análisis económico-financiero

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

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

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

Tabla 3.7 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)	$Rta = \frac{CN}{Aae}$
Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization (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 ¹⁰
Aae	Activo afecto a la explotación
CN	Importe neto de la cifra de negocios
IPx	Ingresos periódicos de la explotación ¹¹
GPxa	Gasto periódico de la explotación ajustado ¹²
Ie	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	Cientes ¹³
Ap	Aprovisionamientos
Pr	Proveedores ¹⁴

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.

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

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

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

13 Se ha tomado como cifra representativa el importe resultante de minorar el total epígrafe de "Deudores" por los créditos al personal, activos por impuestos corrientes y otros créditos con Administraciones Públicas.

14 Se ha tomado como cifra representativa el importe resultante de minorar el total epígrafe de "Acreedores" por las deudas con el personal, los pasivos por impuestos corrientes, los anticipos de clientes y las otras deudas con Administraciones Públicas.

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

Por último, cabe señalar que, con carácter general, los datos que arrojan las ratios e indicadores calculados se han obtenido mediante el cálculo de la ratio individual de cada empresa del colectivo. Los estadísticos se determinan a partir de tales ratios individuales calculadas. 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, quedando situadas en el segundo de ellos las empresas adheridas al Observatorio. Así pues, para el análisis segmentado a través de las ratios de rentabilidad, solvencia y liquidez se considera la diferenciación siguiente:

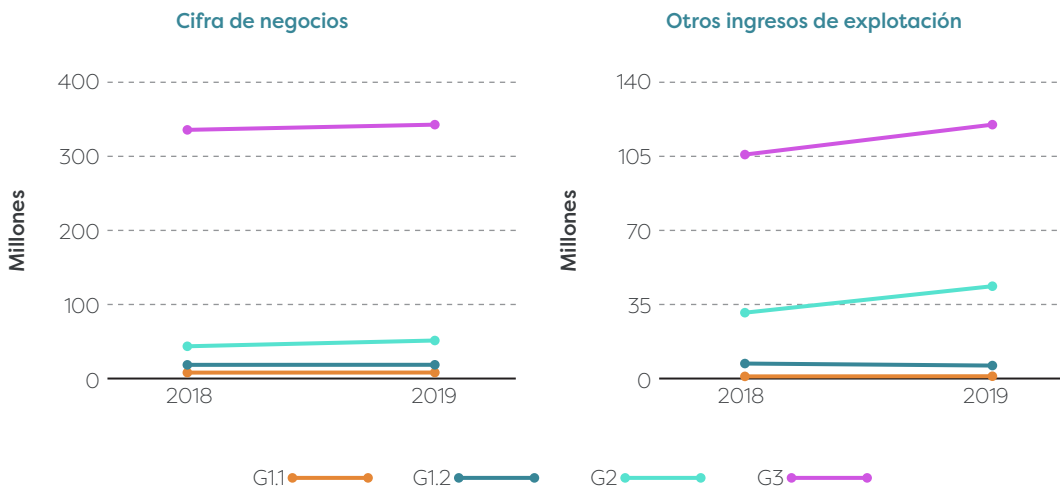
- Grupo 1. Empresas con menos de 200 autobuses, distinguiendo las empresas con menos de 50 autobuses del resto. Tal diferenciación de tramos se referencia como G 1.1 (con menos de 50 autobuses) y G 1.2 (de entre 50 y 199 autobuses).
- Grupo 2. Empresas con entre 200 y 500 autobuses
- Grupo 3. Empresas 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 la mayoría del colectivo, mostrando los valores medianos un incremento. Sin embargo, el resto de ingresos de explotación presenta un comportamiento más dispar, destacando el aumento experimentado para las empresas de entre 200 y 500 autobuses, así como la ligera disminución de estos otros ingresos en el segmento de entre 50 y 199 autobuses.

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



Fuente: Elaboración propia.

En la **Tabla 3.9** se presentan distintas partidas de la cuenta de Pérdidas y Ganancias respecto a la cifra de negocios para el colectivo analizado. 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.

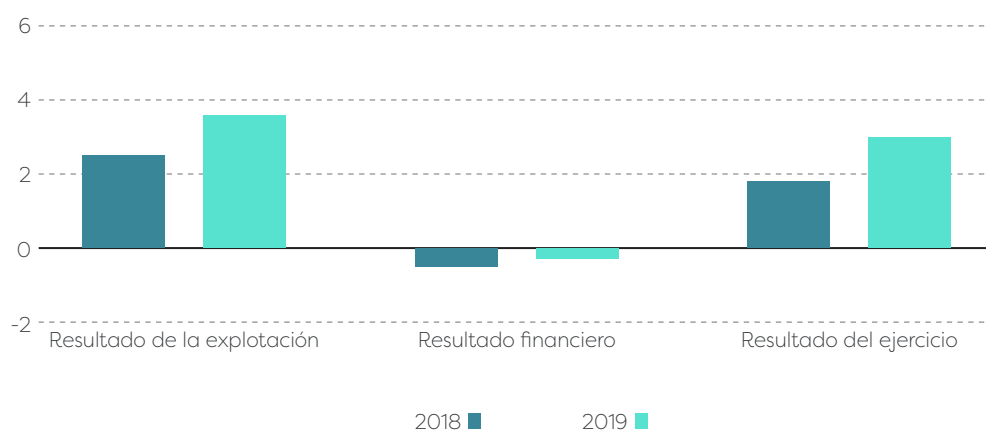
Sin embargo, las cargas financieras soportadas superan sus ingresos financieros. Durante el bienio analizado, se aprecia, además, un ligero aumento del porcentaje que representan sobre la cifra de negocios los resultados de la explotación y financiero, lo que conduce a una mejora del resultado del ejercicio.

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

Descripción	Mediana	
	2018	2019
Resultado de la explotación	2,60%	3,74%
Resultado financiero	-0,39%	-0,20%
Resultado del ejercicio	1,93%	2,70%

Fuente: Elaboración propia.

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



Fuente: Elaboración propia.

El análisis segmentado de los tres componentes del resultado refleja un comportamiento dispar para cada grupo de empresas (Tabla 3.10). Al menos el 50% de cada grupo obtiene beneficios derivados básicamente de la actividad de explotación.

Respecto a la evolución, que se muestra en la Figura 3.8, reseñar el aumento experimentado del resultado de la explotación en las empresas del Grupo I.2, pasando la mediana del 3,95% al 5,46%.

Para los otros segmentos, las cifras medianas no varían en exceso durante el bienio. Si bien las de menor tamaño muestran una mejoría (del 2,80% al 3,78%), el resto de segmentos disminuye ligeramente.

El resultado financiero mejora en todos los segmentos, salvo para las empresas de tamaño mediano (de entre 200 y 500 autobuses). Cabe destacar el comportamiento dispar en las empresas de más de 500 autobuses, que conduce a un valor mediano con un leve incremento.

Finalmente, el resultado del ejercicio presenta en la mediana un incremento del peso del beneficio sobre la cifra de negocios, salvo para las empresas de mayor tamaño. En 2019, para el 50% de la muestra, el beneficio representa más del 2,24% de la cifra de negocios generada por las empresas de menos de 50 autobuses; más del 5,28% de la obtenida por las empresas de entre 50 y 200 autobuses, para volver a rondar cifras del alrededor del 2% en las de tamaño intermedio y solo del 0,11% de la cifra de negocios en las de mayor dimensión.

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

Descripción	Grupo 1.1		Grupo 1.2		Grupo 2		Grupo 3	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Resultado de explotación	2,80%	3,78%	3,95%	5,46%	2,27%	2,14%	-0,30%	-0,54%
Resultado financiero	-0,45%	-0,33%	-0,53%	-0,12%	-0,27%	-0,45%	0,55%	0,65%
Resultado del ejercicio	1,09%	2,24%	3,54%	5,28%	2,15%	2,45%	0,24%	0,11%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.8 Resultados por segmentos (Tamaño)



Fuente: Elaboración propia.

3.4.2. Estructura de gastos de explotación

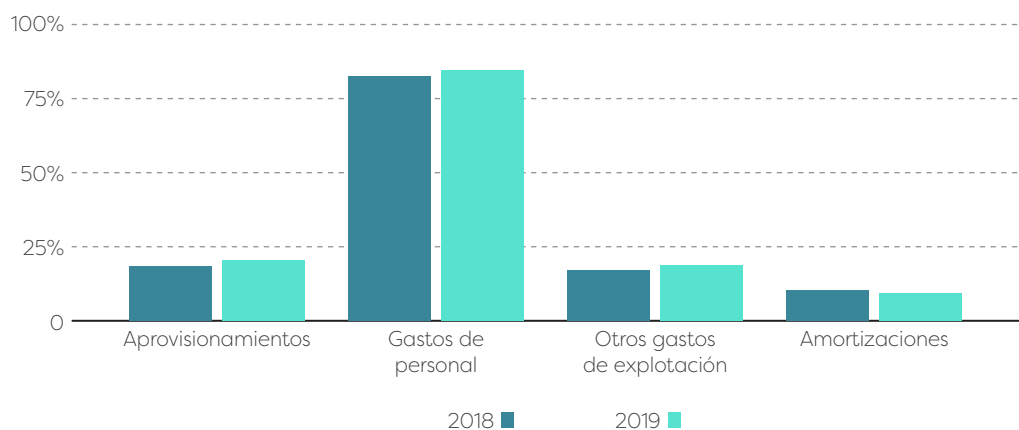
En la **Tabla 3.11**, cuya información se ilustra en la **Figura 3.9**, se presenta la estructura de los gastos propios de la actividad desarrollada con relación a la cifra de negocios generada. La rúbrica de gastos de personal es la partida más relevante de estas empresas, con un aumento del peso en 2019 hasta tomar la mediana un valor del 88,05%.

Tabla 3.10 Elementos del gasto de la explotación.

Descripción	Mediana	
	2018	2019
Aprovisionamientos	23,21%	25,08%
Gastos de personal	86,84%	88,05%
Otros gastos de explotación	20,94%	21,85%
Amortizaciones	10,82%	10,72%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.9 Elementos del gasto de la explotación.



Fuente: Elaboración propia.

Por segmentos (**Tabla 3.12 y Figura 3.10**), destaca que salvo en las empresas de menor tamaño, el valor mediano refleja unas cifras de gastos de personal que superan el 100% de su cifra de negocios. La evolución de esta partida es dispar, ya que aumenta en todos los grupos excepto en el formado por las empresas más pequeñas.

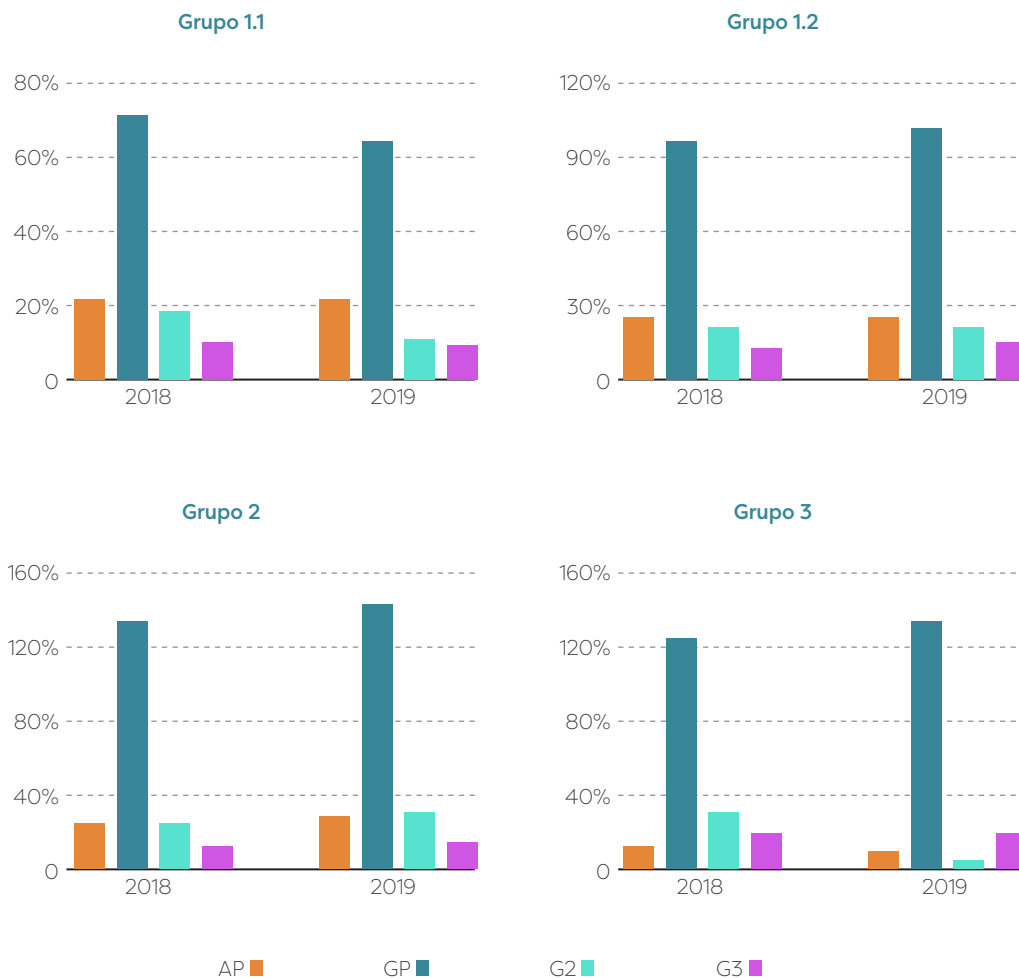
Respecto al resto de gastos de explotación, los valores medianos no conducen a diferencias sustanciales durante el bienio, salvo en la rúbrica de “otros gastos de explotación” con una disminución relevante en los segmentos de menos de 50 y más de 500 autobuses.

Tabla 3.11 Gastos de explotación por segmentos (Tamaño).

Descripción	Grupo 1.1		Grupo 1.2		Grupo 2		Grupo 3	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Aprovisionamientos (AP)	23,03%	22,40%	25,09%	25,19%	25,93%	26,39%	9,43%	9,00%
Gastos de personal (GP)	67,58%	63,50%	97,66%	104,58%	135,45%	139,56%	125,40%	131,38%
Otros gastos de explotación (OGE)	21,54%	11,64%	17,89%	17,38%	25,12%	27,40%	26,45%	4,03%
Amortizaciones (AM)	9,85%	7,40%	12,87%	13,05%	11,92%	12,61%	15,49%	15,56%

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 3.13 a la 3.16**, referidos a la estructura económica y financiera.

Tales estructuras llegan a alcanzar en el año 2019 un valor mediano de 10.247,07 miles de euros, habiendo experimentado durante el período objeto de estudio un incremento del 21,72%.

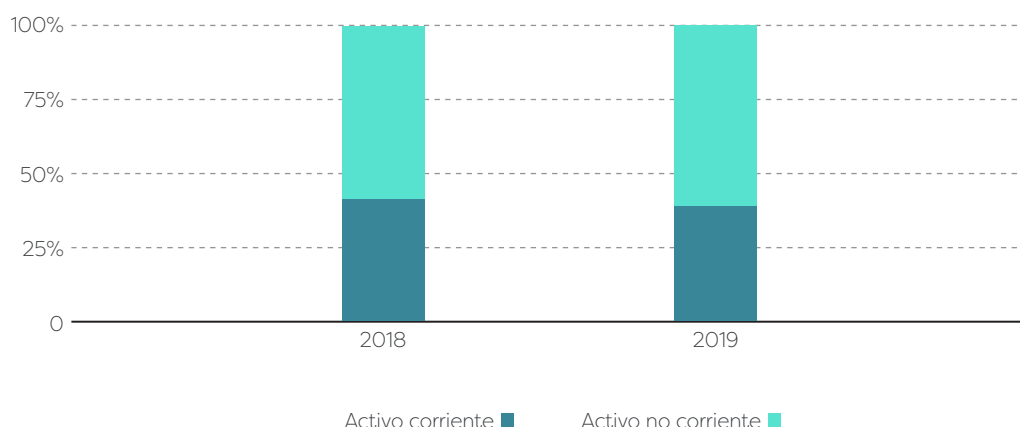
Centrando la atención en la estructura económica, puede observarse en la **Tabla 3.13**, o, gráficamente, en la **Figura 3.11**, que la parte principal del activo es activo no corriente y que, en el bienio estudiado, la proporción del activo no corriente sobre el activo total ha incrementado en casi 4 puntos porcentuales.

Tabla 3.12 Análisis de los componentes de la estructura económica.

Conceptos	2018	2019
Importancia relativa en relación con el Activo total		
Activo No Corriente	55,33%	59,17%
Activo Corriente	44,67%	40,83%
Importancia relativa en relación con el Activo No Corriente		
Inmovilizado intangible	0,53%	0,29%
Inmovilizado material	87,46%	90,45%
Inversiones inmobiliarias	0,00%	0,00%
Inmovilizado financiero	0,27%	0,31%
Importancia relativa en relación con el Activo Corriente		
Activos no corrientes mantenidos para la venta	0,00%	0,00%
Existencias	1,98%	1,65%
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	57,81%	58,45%
Inversiones financieras temporales	0,57%	0,39%
Periodificaciones a corto plazo	0,23%	0,23%
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	18,65%	12,96%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.11 Configuración básica de la estructura económica.



Fuente: Elaboración propia.

Por su parte, según se deduce de la **Tabla 3.13**, en el activo corriente posee mayor peso la partida de deudores comerciales y otras cuentas a cobrar (superando el 58% en 2019), seguida en orden de importancia por la de efectivo y otros activos líquidos equivalentes y la de Existencias.

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

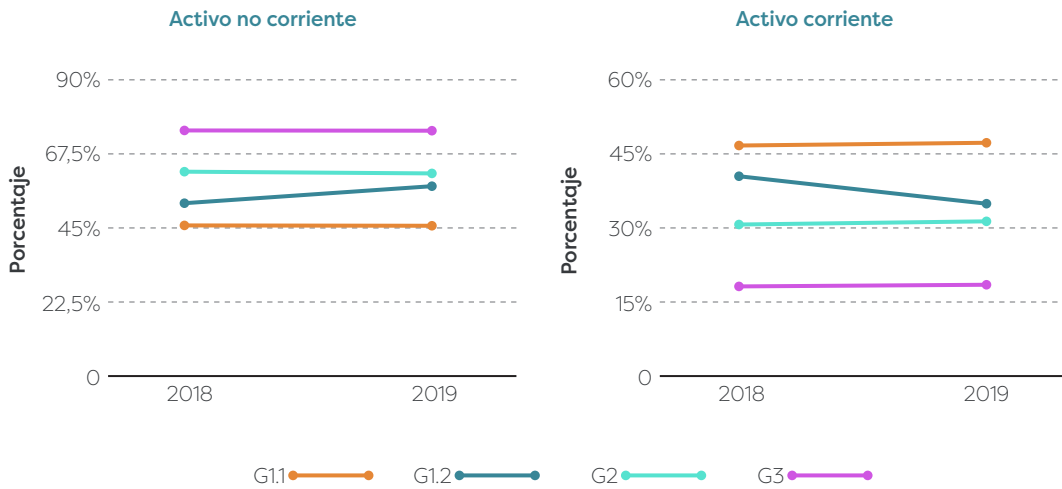
Centrando la atención en el activo no corriente, en el periodo analizado ha disminuido su peso en todos los segmentos, excepto en el 1.2.

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

Descripción	Grupo 1.1		Grupo 1.2		Grupo 2		Grupo 3	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Activo no Corriente	50,33%	48,95%	56,26%	63,04%	67,04%	66,81%	81,11%	79,97%
Activo Corriente	49,67%	51,05%	43,74%	36,96%	32,96%	33,19%	18,89%	20,03%

Fuente: Elaboración propia.

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



Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la composición de la estructura financiera (Tabla 3.15 y Figura 3.13), en términos de mediana, se puede observar que un 62,64% en 2018 y un 60,63% en 2019 del pasivo y patrimonio neto corresponde a financiación permanente. Asimismo, la financiación ajena no se distribuye de igual forma entre no corriente y corriente, suponiendo la del corto plazo en torno al 30% en el bienio estudiado. Conviene, asimismo, señalar que, en 2018, 4 empresas presentan un patrimonio neto negativo, mientras que en 2019 se reducen a 2, motivado básicamente por los resultados de ejercicios anteriores.

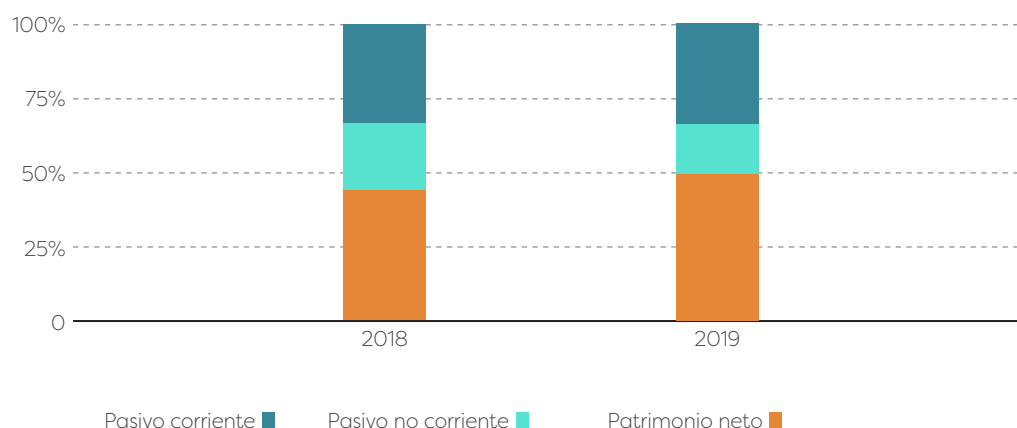
Durante el bienio, la representatividad del patrimonio neto en la estructura financiera varía muy ligeramente. Dentro del patrimonio neto, se observa que la partida ajustes por cambios de valor no es significativa y la de subvenciones, donaciones y legados recibidos se reduce ligeramente.

Tabla 3.14 Análisis de los componentes de la estructura financiera.

Conceptos	2018	2019
Importancia relativa en relación con el Patrimonio Neto y Pasivo		
Patrimonio neto	44,16%	45,88%
Fondos propios	32,04%	33,83%
Ajustes por cambio de valor	0,00%	0,00%
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	0,30%	0,25%
Pasivo no corriente	18,48%	14,75%
Pasivo corriente	30,71%	30,00%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.13 Configuración básica de la estructura financiera.



Fuente: Elaboración propia.

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

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 (Grupo 2 y Grupo 3), aumenta ligeramente la proporción del pasivo circulante en su estructura financiera, lo que puede reflejar un mayor endeudamiento a corto plazo.

Se puede apreciar en el bienio analizado que, en las empresas más pequeñas, la importancia del pasivo corriente es superior al no corriente, al contrario de lo que sucede en las empresas de los Grupos 2 y 3, en el año 2018, y en las del Grupo 2 en el año 2019.

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

Descripción	Grupo 1.1		Grupo 1.2		Grupo 2		Grupo 3	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Patrimonio Neto	36,54%	42,43%	54,06%	55,32%	48,40%	49,63%	60,53%	61,88%
Pasivo No Corriente	17,36%	16,58%	11,92%	12,79%	27,71%	26,58%	21,90%	18,26%
Pasivo Corriente	35,02%	32,04%	29,41%	28,22%	24,69%	26,10%	17,57%	19,85%

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, 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 2018 a 2019.

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 4 empresas, por tener patrimonios netos negativos. Consecuentemente, la muestra queda configurada por un total de 51 empresas, de cuya información se derivan los ratios que se muestran en la **Tabla 3.17**, a nivel global. Se advierte, cómo una vez eliminadas las referidas empresas, la mayor parte del colectivo es rentable, logrando remunerar los capitales propios en ambos años.

En 2018, alrededor del 50% del colectivo aporta una rentabilidad financiera superior al 2,47%, generando las inversiones una rentabilidad económica superior al 1,74%. No obstante, es preciso indicar que, en el referido año, 13 empresas obtienen tanto una rentabilidad financiera como de sus activos negativa.

Las tasas de rentabilidad financiera no sólo se sustentan en la rentabilidad económica obtenida sino también en el hecho de que esta es mayor al coste financiero de la deuda. Así, el apalancamiento financiero positivo obtenido, hace que el endeudamiento de 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 1,40% en 2018. 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 0,78 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 0,23 euros. Ello pone de manifiesto la importancia relativa que presentan los otros ingresos de la explotación en este colectivo.

En 2019, para la mitad del colectivo, el valor de referencia para la ratio de rentabilidad financiera supera el 4,71%, siendo la rentabilidad económica de la empresa y el coste de la deuda superior al 3,23% y 0,65%, respectivamente. Del análisis de la evolución en el bienio, se pone de manifiesto una mejora del apalancamiento financiero y una reducción del coeficiente de endeudamiento. Ello, junto a la existencia de una reducción del número de empresas con rentabilidades negativas (5 empresas) hace que los valores medianos aporten una mejora de la rentabilidad.

Respecto a la rentabilidad económica de la explotación, en términos de mediana, se sitúa en mejores cifras que en 2018, el 3,59%, valor, asimismo, superior al de la rentabilidad económica de la empresa de 2019.

Realizando similar reflexión a la ya comentada para el año anterior, no se observa que, por cada euro de explotación ingresado (considerando o no las partidas que suponen estimaciones de valor), se presenten grandes diferencias de uno a otro período.

Tabla 3.16 Rentabilidad.

Descripción	Mediana		
	2018	2019	% Variación
Rentabilidad financiera	2,47%	4,71%	91,05%
Rentabilidad económica de la empresa	1,74%	3,23%	85,86%
Coste de la deuda total	0,88%	0,65%	-26,51%
Coficiente de endeudamiento	1,13	1,09	-4,30%
Rentabilidad económica de la explotación	1,40%	3,59%	157,09%
Margen neto	2,32%	2,86%	23,32%
Rotación del activo	0,83	0,86	3,78%
EBITDA respecto a ingresos	7,81%	7,76%	-0,52%

Fuente: Elaboración propia.

Centrándonos ahora en el análisis por segmentos (**Tabla 3.18 y Figura 3.15**), la mediana de la rentabilidad financiera aumenta en los dos segmentos del Grupo 1 (menos de 200 autobuses).

Para los otros segmentos, que incluyen las empresas de más de 200 autobuses, los valores medianos reflejan una reducción en la rentabilidad de los capitales propios, si bien es menos acusada en las empresas de más de 500 autobuses. Similares conclusiones se desprenden del análisis de la rentabilidad económica de la empresa.

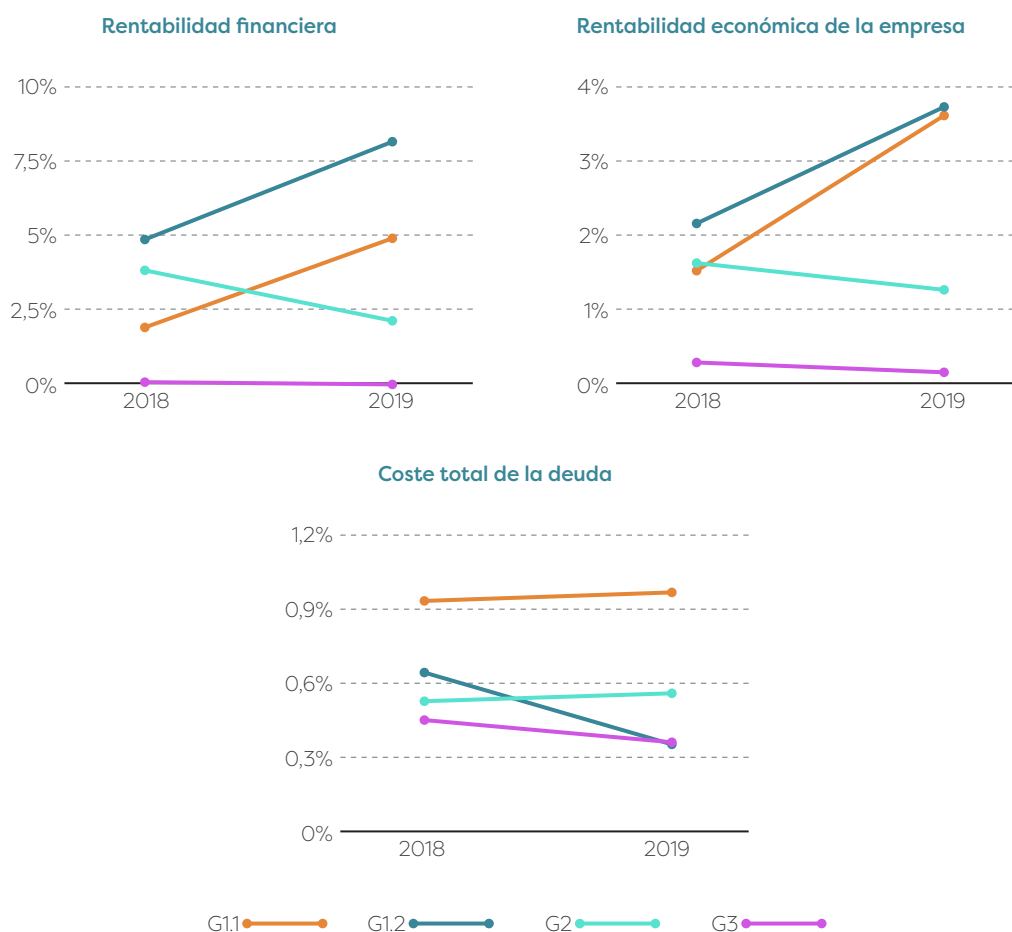
Por su parte, a lo largo del bienio, la ratio coste total de la deuda presenta un comportamiento dispar en el valor mediano, sin reflejo claro de la vinculación con el tamaño de las empresas, presentando las cifras de referencia en dos de los segmentos una evolución diferente a la que muestra los valores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

Tabla 3.17 Componentes de la rentabilidad financiera por segmentos.

Descripción	Grupo 1.1		Grupo 1.2		Grupo 2		Grupo 3	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Rentabilidad financiera	1,98%	4,99%	4,85%	8,14%	3,94%	2,20%	0,29%	0,12%
Rentabilidad económica de la empresa	1,60%	3,67%	2,22%	3,78%	1,74%	1,35%	0,43%	0,27%
Coste total de la deuda	0,99%	1,04%	0,72%	0,42%	0,59%	0,64%	0,53%	0,43%

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 3.19**, representados gráficamente en la **Figura 3.16**, con los activos propios de la actividad de explotación se ha obtenido una mejor rentabilidad en el bienio, salvo en las empresas de entre 200 y 500 autobuses, motivada por una mayor inversión de activos, pues el margen y el EBITDA de referencia reflejan un mayor valor.

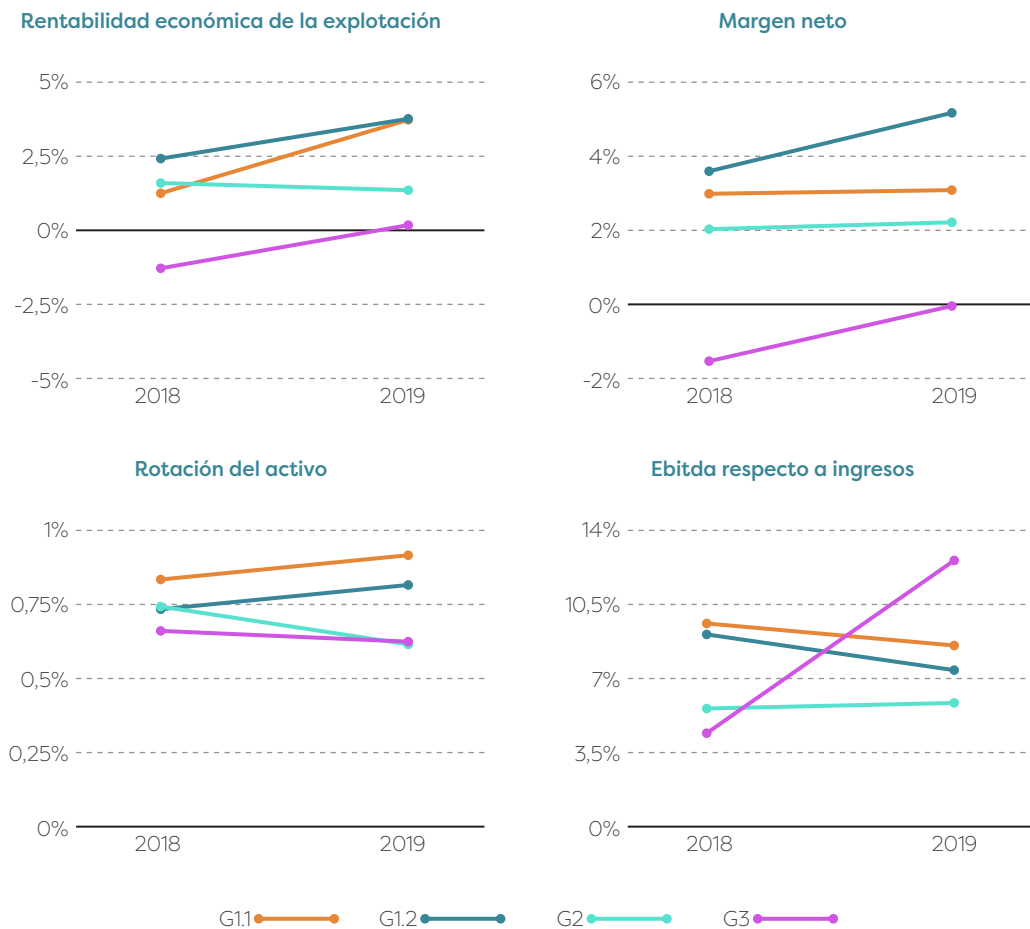
Cabe destacar también el comportamiento de los valores en los dos segmentos del Grupo I (menos de 200 autobuses), pues si bien el margen obtenido por euro generado y de inversión en activos de explotación presentan una mejora en el bienio, por cada euro de ingreso de las actividades de explotación, la ganancia sin incluir gastos sujetos a estimaciones es menor, dada la incidencia de la representatividad de los otros ingresos y de los gastos de explotación.

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

Descripción	Grupo 1.1		Grupo 1.2		Grupo 2		Grupo 3	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Rentabilidad económica de la explotación	1,31%	3,78%	2,46%	3,82%	1,67%	1,41%	-1,20%	0,26%
Margen neto	2,91%	3,03%	3,55%	5,18%	1,96%	2,10%	-1,69%	-0,15%
Rotación del activo	0,83	0,92	0,72	0,81	0,73	0,59	0,63	0,60
EBITDA respecto a ingresos	9,25%	8,13%	8,71%	6,96%	4,85%	5,19%	3,62%	12,59%

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 3.20**, y se ilustra gráficamente en la **Figura 3.17**, una serie de indicadores relacionados básicamente con el fondo de rotación del colectivo y los períodos medios de cobro y de pago. Si atendemos a la relación del fondo de maniobra y activo total, se puede observar que en el bienio estudiado se ha producido un aumento de más del 20% en la mediana de este indicador.

Otra relación de interés para profundizar en el análisis de la solvencia es la existente entre la cifra de negocios y el fondo de maniobra (rotación del fondo de maniobra), ya que en la configuración de esta ratio intervienen los derechos de cobro y la tesorería. El valor mediano de la rotación del fondo de maniobra se ha incrementado en un 10,72% entre 2018 y 2019.

Pero el análisis del fondo de maniobra debe complementarse con la revisión de los períodos medios de cobro y pago. Mientras el período medio de cobro ha disminuido un 13,5%, el período medio de pago ha aumentado casi 10 días (un 17,13%).

Tabla 3.19 Fondo de maniobra y períodos medios.

Descripción	Mediana		
	2018	2019	% Variación
Relación Fondo de maniobra y activo total	7,97%	9,63%	20,79%
Rotación del Fondo de maniobra	1,24	1,38	10,72%
Período medio de cobro (días) ¹⁵	37,53	32,46	-13,51%
Período medio de pago (días) ¹⁴	57,28	67,09	17,13%

Fuente: Elaboración propia.

Si se analiza la relación del fondo de maniobra y activo total por segmentos (**Tabla 3.21 y Figura 3.17**), se puede comprobar que la mediana de dicho indicador es positiva para estas empresas. No obstante, en las empresas más pequeñas (Grupos 1.1 y 1.2) la ratio mejora en el bienio, mientras que en las empresas más grandes empeora, destacando el descenso de la mediana de las empresas del Grupo 2.

Por lo que respecta a la rotación del fondo de maniobra, en el bienio estudiado se incrementa su valor mediano en todos los segmentos, menos en el que está formado por las empresas del Grupo 1.2, donde se produce una ligera reducción. La mediana del período medio de cobro disminuye para todas las empresas en el bienio estudiado. Destacan las importantes reducciones para las empresas más grandes (Grupo 3) y para las más pequeñas (Grupo 1.1).

Por último, la mediana del período medio de pago ha aumentado entre 2018 y 2019 en los grupos 1.2 y 2, mientras que ha disminuido en el grupo 1.1.

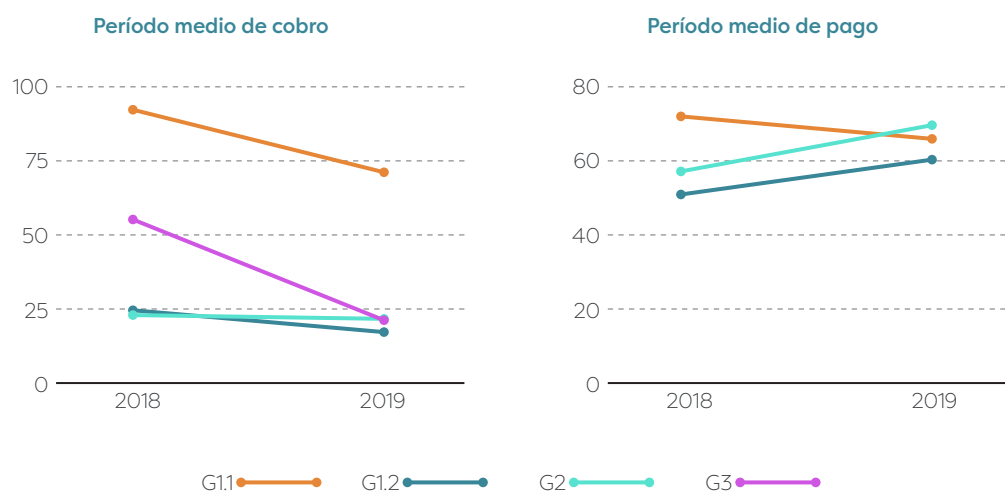
¹⁵ Resulta necesario explicar que, en el cálculo de los períodos medios, no ha sido posible incluir la información de todas las empresas de la muestra. Ello se debe a que, en la información utilizada, muchas de ellas no presentan cifras en las cuentas de clientes o proveedores. Por tanto, se han tenido 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.

Tabla 3.20 Segmentación de empresas atendiendo a su dimensión.

Descripción	Grupo 1.1		Grupo 1.2		Grupo 2		Grupo 3	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Relación Fondo de maniobra y activo total	7,94%	13,58%	16,35%	19,37%	8,27%	0,53%	1,32%	0,18%
Rotación del Fondo de maniobra	1,30	1,81	0,87	0,85	1,93	1,97	-7,34	-5,12
Período medio de cobro (días) ¹⁴	92,27	70,63	24,66	16,74	23,09	21,17	55,29	20,78
Período medio de pago (días) ¹⁴	71,99	65,72	51,29	60,75	57,28	69,70	-	-

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.17 Evolución períodos medios.



Fuente: Elaboración propia.

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

Analizando el grado de solvencia a largo plazo se presta atención a las ratios contenidas en la **Tabla 3.22** y representadas en la **Figura 3.18**. Comenzando por el análisis del nivel de autonomía financiera se observa un aumento del 7,21% en la mediana de este indicador en el bienio estudiado.

Por su parte, la mediana del indicador del endeudamiento del colectivo disminuye ligeramente, un 3,09% en el bienio, pasando del 55,84% en 2018 al 54,12% en 2019.

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 112,33% en 2018, disminuyendo ligeramente en 2019 hasta el 112,23%, (menos de un 0,1%).

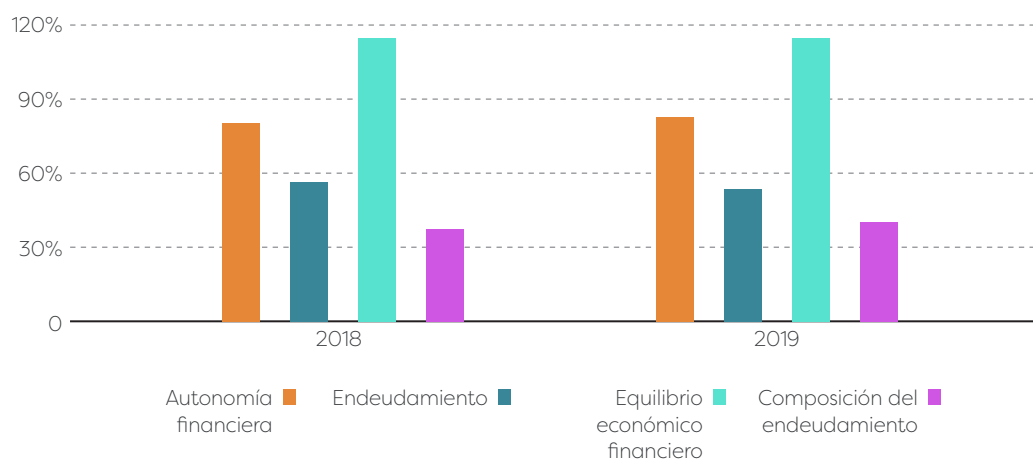
Por lo que respecta a la composición del endeudamiento, cabe reseñar que el correspondiente a largo plazo es superior al 36,72% para la mitad de las empresas en 2018, incrementándose este valor un 8,82% en 2019, hasta el 39,96%.

Tabla 3.21 Ratios de solvencia a largo plazo.

Descripción	Mediana		
	2018	2019	% Variación
Autonomía financiera	79,08%	84,78%	7,21%
Endeudamiento	55,84%	54,12%	-3,09%
Equilibrio económico financiero	112,33%	112,23%	-0,09%
Composición del endeudamiento	36,72%	39,96%	8,82%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.18 Solvencia a largo plazo.



Fuente: Elaboración propia.

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

Para la ratio de autonomía financiera, atendiendo a la mediana, se produce un aumento en todos los grupos, excepto en el formado por las empresas más pequeñas, en el que se produce un ligero descenso. Por su parte, el endeudamiento disminuye en los cuatro grupos estudiados. En cuanto al equilibrio económico financiero, aumenta en el Grupo 1.1, el formado por las empresas más pequeñas, y disminuye en el resto. Por último, la ratio de composición del endeudamiento, experimenta una disminución en todos los grupos excepto en el Grupo 1.2.

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

Descripción	Grupo 1.1		Grupo 1.2		Grupo 2		Grupo 3	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Autonomía financiera	57,93%	57,57%	117,70%	124,70%	93,81%	98,51%	196,16%	218,48%
Endeudamiento	63,46%	57,57%	45,94%	44,68%	51,60%	50,37%	39,47%	38,12%
Equilibrio económico financiero	118,98%	132,60%	144,84%	128,30%	112,33%	100,98%	102,25%	101,07%
Composición del endeudamiento	34,49%	26,25%	32,09%	40,36%	53,54%	53,21%	48,72%	40,27%

Fuente: Elaboración propia.

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



Fuente: Elaboración propia.

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

El primer aspecto que se pone de relieve es que el 50% del colectivo analizado posee un valor de la ratio de solvencia a corto plazo superior al 129% en 2018, disminuyendo un 1,87% en 2019, situándose en el 127,17%.

Por otra parte, la ratio de liquidez evidencia valores superiores al 119% para la mitad de la muestra en 2018, valor que aumenta un 1,79% en 2019 hasta quedar en un 122,12%.

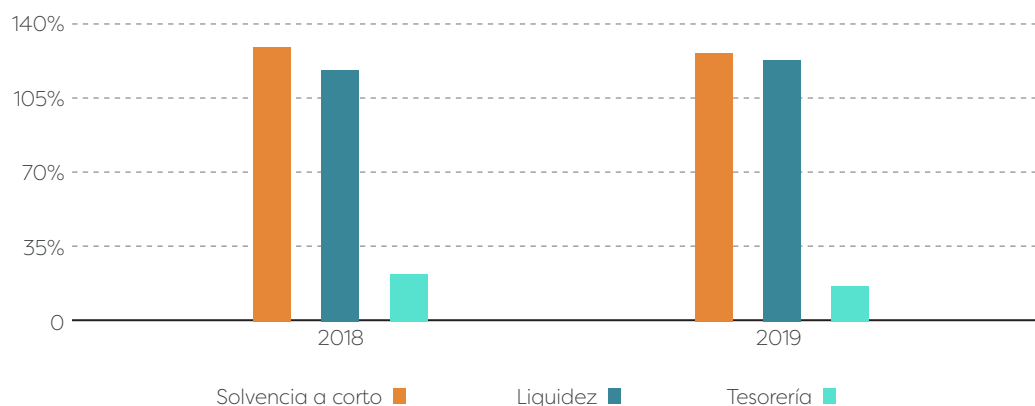
En cuanto a la tesorería, en el año 2018, esta representa un 17,83% del pasivo corriente, disminuyendo un 6,63% en el año 2019 hasta situarse en el 16,64%.

Tabla 3.23 Ratios de solvencia a corto plazo.

Descripción	Mediana		
	2018	2019	% Variación
Solvencia a corto	129,59%	127,17%	-1,87%
Liquidez	119,97%	122,12%	1,79%
Tesorería	17,83%	16,64%	-6,63%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.20 Solvencia a corto plazo.



Fuente: Elaboración propia.

Del análisis de la **Tabla 3.25 (Figura 3.21)**, cabe señalar que los resultados del análisis de la ratio de solvencia a corto plazo presentan comportamientos diferentes en función del tamaño de las empresas. Así, las empresas más pequeñas (Grupos 1.1 y 1.2) aumentan sus ratios, destacando el aumento en casi 60 puntos básicos de la mediana de las empresas del Grupo 1.2. Sin embargo, en las empresas más grandes (Grupos 2 y 3) la solvencia a corto plazo disminuye de manera notable. La misma tendencia siguen los grupos de empresas en cuanto a la liquidez, destacando el importante aumento de las empresas del Grupo 1.2. Por último, la ratio de tesorería disminuye en todos los grupos, excepto en el 1.2. Cabe destacar la acusada disminución de esta ratio entre las empresas más grandes (Grupo 3), de casi 11 puntos básicos.

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

Descripción	Grupo 1.1		Grupo 1.2		Grupo 2		Grupo 3	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Solvencia a corto	126,18%	126,33%	135,50%	195,26%	133,49%	101,16%	106,17%	96,77%
Liquidez	122,63%	124,98%	131,63%	192,72%	119,97%	100,19%	98,03%	89,27%
Tesorería	14,76%	11,62%	15,46%	21,36%	38,82%	37,21%	23,94%	12,98%

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 observatorio¹⁶.

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 autobuses¹⁷.

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.

¹⁶ Tal y como se señaló en la presentación del informe, las 22 empresas adheridas son: Autobuses de Córdoba, S.A.M., Autobuses Urbanos de Bilbao, S.A., Autobuses Urbanos de León, S.A.U., Autobuses Urbanos de Palencia, S.L., Compañía del Tranvía Eléctrico de Avilés, S.A., Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A.U., Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M., Empresa Municipal de Transporte de Madrid, S.A., Empresa Municipal de Transportes de Valencia, S.A.U., Empresa Municipal de Transportes Públicos de Tarragona, S.A., Figueres de Serveis, S.A., Guaguas Municipales, S.A. (Las Palmas de Gran Canaria), Salcai Utinsa, S.L. (Gran Canaria), Transportes Interurbanos de Tenerife, S.A.U., Transportes Rober, S.A. (Granada), Transportes Unidos de Asturias, S.L. (Oviedo), Autobuses Urbanos de Valladolid S.A (AUVASA), 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),

¹⁷ 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 Bilbao, S.A., Autobuses Urbanos de León, S.A.U., Autobuses Urbanos de Palencia, S.L., Compañía del Tranvía Eléctrico de Avilés, S.A., Compañía del Tranvía de San Sebastián, S.A.U., Empresa Municipal de Transportes Públicos de Tarragona, S.A., Figueres de Serveis, S.A., Salcai Utinsa, S.L., Transportes Interurbanos de Tenerife, S.A.U., Transportes Rober, S.A., Transportes Unidos de Asturias, S.L. Autobuses Urbanos de Valladolid S.A (AUVASA), 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)).

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)	
			2018	2019	2018	2019
Avilés	26,81	7,64%	78.182	77.791	2.916,15	2.901,57
Barcelona	101,9	28,98%	1.636.762	1.664.182	16.062,43	16.331,52
Bilbao	41,6	30,20%	346.843	350.184	8.337,57	8.417,88
Córdoba	1254,91	41,72%	325.701	326.039	259,94	260,21
Figuera	19,3	6,04%	46.654	47.235	2.417,31	2.447,41
Fuenlabrada	39,21	2,87%	193.700	194.514	4.940,07	4.960,83
Gijón	181,71	26,67%	271.780	271.717	1.495,68	1.495,33
Granada	88,02	25,42%	232.462	233.648	2.641,01	2.654,49
Las Palmas G.C.	100,55	33,70%	379.925	381.223	3.778,47	3.791,38
León	39,03	27,17%	124.303	124.028	3.184,81	3.177,76
Madrid	604,3	49,19%	3.266.126	3.334.730	5.404,81	5.518,34
Málaga	398	34,31%	574.654	578.460	1.443,85	1.453,42
Mieres	146,03	3,68%	37.959	37.537	259,94	257,05
Oviedo	186,7	21,59%	219.686	219.910	1.176,68	1.177,88
Palencia	94,95	48,74%	78.412	78.144	825,82	823,00
San Sebastián	60,89	25,89%	187.415	188.240	3.077,93	3.091,48
Santa Cruz de Tenerife	150,56	20,02%	207.312	209.194	1.376,94	1.389,44
Sevilla	140,8	35,45%	688.592	691.395	4.890,57	4.910,48
Tarragona	63	16,71%	134.515	136.496	2.135,16	2.166,60
Valencia	134,6	30,87%	794.288	800.215	5.901,10	5.945,13
Valladolid	197,45	57,48%	298.412	299.265	1.511,33	1.515,65

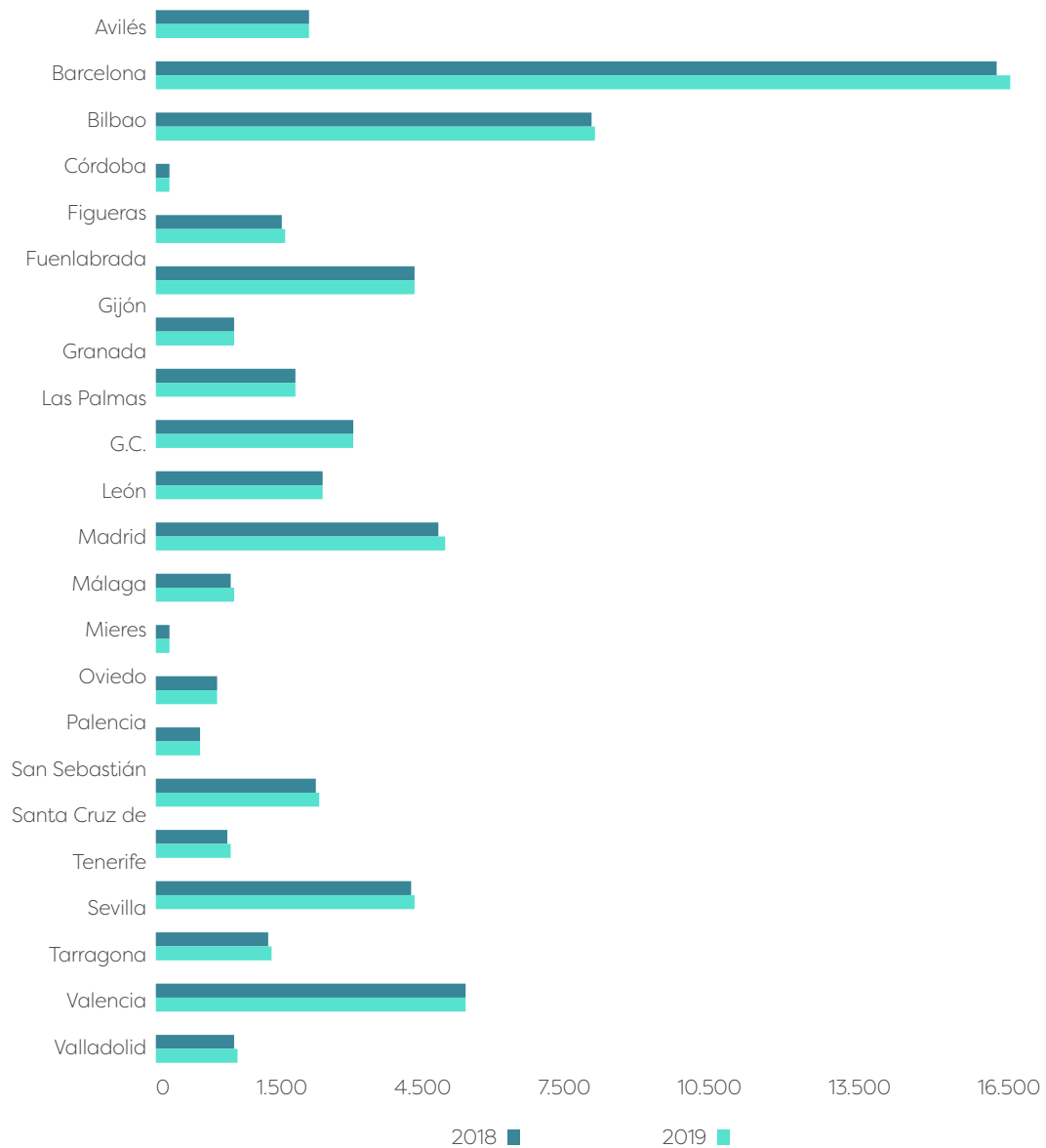
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE
* calculada con los datos de población de 2019

El número de habitantes ha permanecido prácticamente constante para el conjunto de los municipios analizados durante los años 2018 y 2019, aunque podemos observar un leve incremento en la mayoría de poblaciones analizadas.

A excepción de Madrid y Barcelona, las poblaciones donde operan las empresas analizadas tienen menos de un millón de habitantes, el 76% 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 constante, aumentando ligeramente en los municipios en los que el incremento en el número de habitantes es más patente (Barcelona, Bilbao y Madrid).

Figura 4.1 Densidad población, 2018 y 2019.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Por otro lado, la alta densidad de población en los términos municipales de Barcelona y Bilbao, claramente por encima de la media, es consecuencia de una superficie pequeña para su número de habitantes. Esta circunstancia, en ambas ciudades, hace necesario diseñar unas redes de transporte urbano eficientes que cubran las necesidades de movilidad de la población, en cuanto a capacidad y frecuencia de los medios de transporte. Por el contrario, la baja densidad de población en las poblaciones de Córdoba y Mieres proceden de la superficie total de dichos municipios 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 2018-2019, en las provincias a las que pertenecen los municipios en los que operan las empresas analizadas, comparándolo con la media nacional.

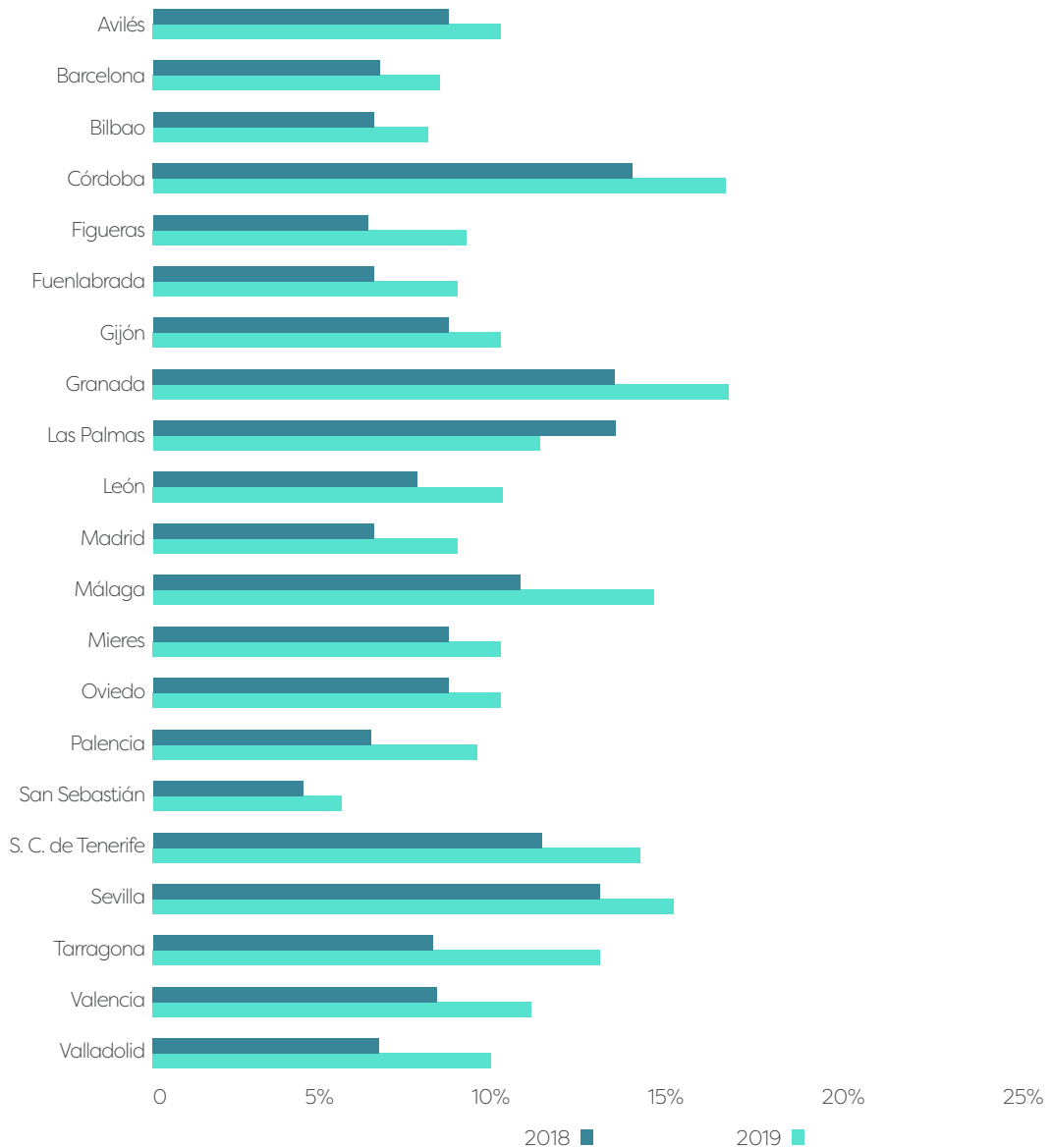
Tabla 4.2 Tasas de paro..

	Tasa de paro (%)		Variación periodo
	2018	2019	
Avilés	16,73%	14,19%	-15,15%
Barcelona	13,80%	10,90%	-20,99%
Bilbao	13,21%	10,61%	-19,70%
Córdoba	27,51%	23,06%	-16,18%
Figueras	15,07%	10,33%	-31,45%
Fuenlabrada	14,64%	10,62%	-27,42%
Gijón	16,73%	14,19%	-15,15%
Granada	27,70%	22,21%	-19,83%
Las Palmas	18,59%	22,22%	19,53%
León	16,83%	12,69%	-24,62%
Madrid	14,64%	10,62%	-27,42%
Málaga	24,07%	17,64%	-26,71%
Mieres	16,73%	14,19%	-15,15%
Oviedo	16,73%	14,19%	-15,15%
Palencia	15,59%	10,49%	-32,71%
San Sebastián	9,05%	7,22%	-20,24%
Santa Cruz de Tenerife	23,43%	18,69%	-20,22%
Sevilla	25,05%	21,50%	-14,16%
Tarragona	21,51%	13,46%	-37,45%
Valencia	18,18%	13,65%	-24,92%
Valladolid	16,27%	10,87%	-33,20%
MEDIA NACIONAL	15,26%	14,11%	-7,54%

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, siendo este descenso claramente superior a la evolución positiva de las tasas de paro en su media nacional. Gráficamente la **Figura 4.2**, permite comparar la evolución del desempleo en relación a la media nacional en los dos períodos analizados.

Figura 4.2 Evolución tasas de paro provinciales, 2018 y 2019.



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.

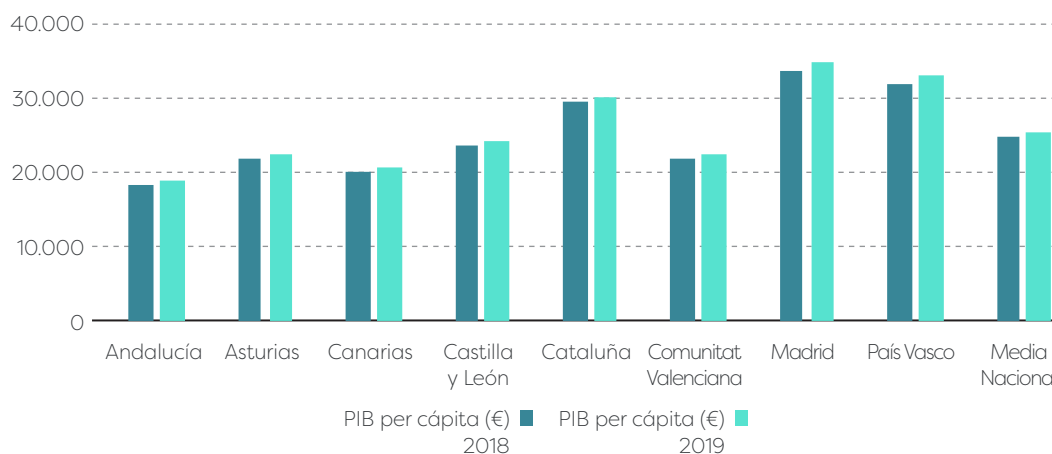
Tabla 4.3 PIB per cápita, media autonómica.

CCAA	PIB per cápita (€)		Variación periodo
	2018	2019	
Andalucía	19.118	19.633	2,69%
Asturias	22.709	23.299	2,60%
Canarias	20.940	21.244	1,45%
Castilla y León	24.261	24.886	2,58%
Cataluña	30.514	31.119	1,98%
Comunidad Valenciana	22.592	23.206	2,72%
Madrid	35.091	35.913	2,34%
País Vasco	33.159	34.142	2,96%
MEDIA NACIONAL	25.771	26.426	2,54%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

El mayor incremento lo experimentan Andalucía, País Vasco y Comunidad Valenciana y Cataluña. Solo Canarias, Cataluña y Comunidad de Madrid crecen por debajo de 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, en coherencia con las fuertes políticas de control y contención del gasto público iniciadas en los peores años de la fuerte crisis económica de principios de esta década.

Solo el municipio de Oviedo mantiene resultado presupuestario por habitante negativo en el año 2019.

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

	Resultado presupuestario ajustado (€/hab)	
	2018	2019
Avilés	91,81	101,33
Barcelona	6,74	30,71
Bilbao	n.d.	n.d.
Córdoba	121,12	104,60
Figueras	100,26	76,48
Fuenlabrada	96,09	99,12
Gijón	65,01	70,07
Granada	44,20	40,40
Las Palmas	227,03	164,44
León	122,56	84,86
Madrid	284,70	211,20
Málaga	119,43	112,39
Mieres	115,33	36,55
Oviedo	96,43	-1,08
Palencia	84,82	38,55
San Sebastián	n.d.	n.d.
Santa Cruz de Tenerife	129,34	198,51
Sevilla	84,10	65,04
Tarragona	20,37	90,44
Valencia	120,82	90,37
Valladolid	103,82	94,28

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

Gráficamente, la **Figura 4.5** permite analizar la evolución del resultado del presupuesto por habitante para los dos años analizados, comprobando que ha sido desigual en los municipios analizados en el período 2018 y 2019. Cabe destacar el fuerte incremento en su resultado presupuestario por habitante en las ciudades de Barcelona, Tarragona y Santa Cruz de Tenerife.

Por el contrario, León, Mieres, Oviedo y Palencia, son los municipios en los que más ha disminuido el resultado presupuestario ajustado por habitante, todas por encima del 30%.

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		% Var.
	2018	2019	
Km totales recorridos	14,30 Mill.	14,54 Mill.	1,65%
Km útiles recorridos	14,17 Mill.	14,16 Mill.	-0,01%
Km útiles respecto a kilómetros totales	92,43%	92,25%	-0,20%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Km totales recorridos	3,95 Mill.	3,98 Mill.	0,91%
Km útiles recorridos	3,61 Mill.	3,63 Mill.	0,43%
Km útiles respecto a kilómetros totales	92,26%	92,14%	-0,14%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Km totales recorridos	16,58 Mill.	16,57 Mill.	-0,10%
Km útiles recorridos	17,24 Mill.	15,49 Mill.	-10,16%
Km útiles respecto a kilómetros totales	93,94%	93,17%	-0,82%

Fuente: Elaboración propia.

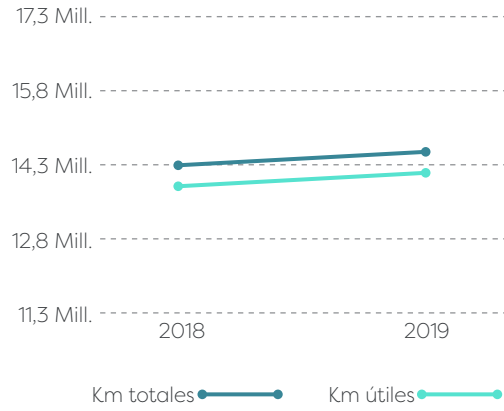
Tabla 4.8 Kilómetros totales y útiles recorridos. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Km totales recorridos	71,74 Mill.	73,68 Mill.	2,71%
Km útiles recorridos	65,95 Mill.	67,58 Mill.	2,47%
Km útiles respecto a kilómetros totales	91,9%	91,1%	-0,09%

Fuente: Elaboración propia.

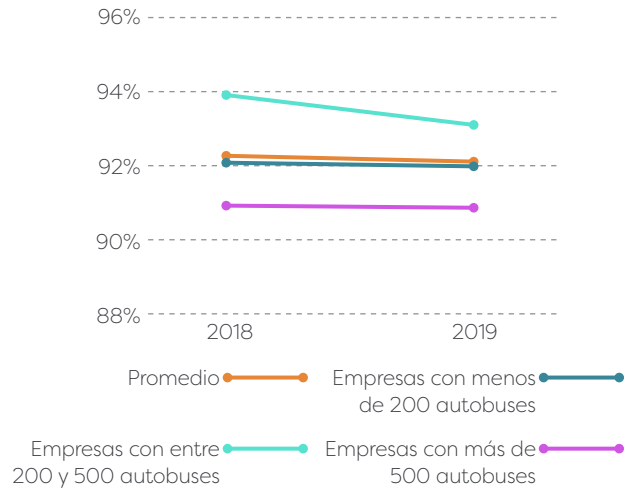
Además de la importante diferencia en las magnitudes totales de kilómetros totales y útiles según segmentos de empresas, las **tablas 4.5 a 4.8**, reflejan un comportamiento homogéneo en la proporción de kilómetros útiles respecto a los totales, en cifras cercanas al promedio del 92% para todos los segmentos.

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 2014-2019

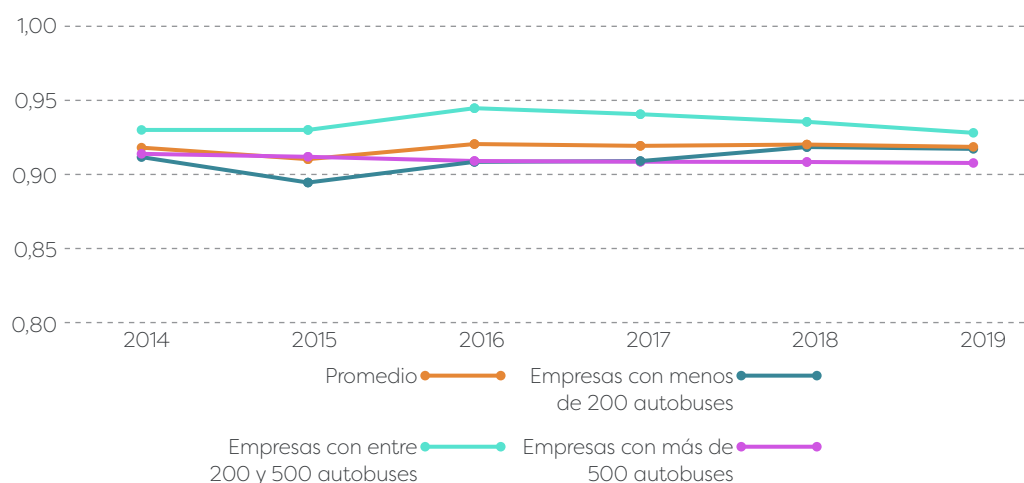
A continuación, se muestra comparativo de los kilómetros totales respecto a los útiles de los años 2014 a 2019.

Tabla 4.9 Kilómetros útiles respecto a totales. Evolución 2014-2019¹⁸.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	0,92	0,91	0,92	0,92	0,92	0,92	0,04%
Empresas con menos de 200 autobuses	0,92	0,90	0,91	0,91	0,92	0,92	0,64%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	0,93	0,93	0,95	0,94	0,94	0,93	-0,21%
Empresas con más de 500 autobuses	0,92	0,92	0,91	0,91	0,91	0,91	-0,75%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.7 Kilómetros útiles respecto a totales. Evolución 2014-2019¹⁹.



Fuente: Elaboración propia.

18 Los datos reflejados en la tabla 4.9 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

19 Los datos reflejados en la figura 4.8 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

4.3.2. Viajeros transportados

En relación a los viajeros transportados, se aprecia un crecimiento en el bienio analizado para todos los segmentos de empresas.

Por otro lado, respecto a la tasa de ocupación de la red (viajeros transportados por kilómetro útil), se observa datos estables para los diferentes segmentos, siendo el resultado de la ratio directamente proporcional al tamaño de las empresas.

En cuanto a la ocupación del servicio (viajeros transportados por hora de servicio), los datos reflejan del mismo modo resultados dispares según tamaño de la empresa aunque, en este caso, son las empresas del sector intermedio (entre 200 y 500 autobuses) las que tienen un indicador más elevado.

Tabla 4.10 Datos referentes a los viajeros transportados.

Descripción	Promedio		% Var.
	2018	2019	
Viajeros transportados	53,04 Mill.	54,96 Mill.	3,61%
Tasa ocupación red	3,52	3,56	1,05%
Tasa ocupación servicio	49,82	50,14	0,64%

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		% Var.
	2018	2019	
Viajeros transportados	12,95 Mill.	13,04 Mill.	0,72%
Tasa ocupación red	3,11	3,13	0,75%
Tasa ocupación servicio	45,66	45,87	0,47%

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		% Var.
	2018	2019	
Viajeros transportados	65,10 Mill.	66,49 Mill.	2,14%
Tasa ocupación red	4,30	4,19	-2,69%
Tasa ocupación servicio	58,74	59,63	1,52%

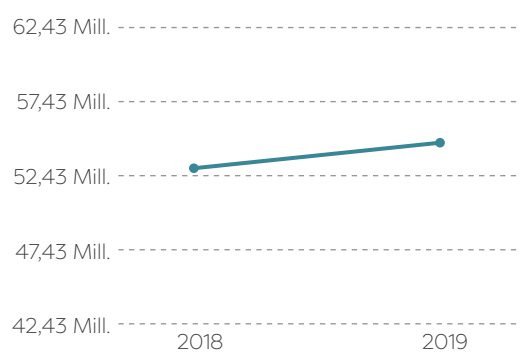
Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Viajeros transportados	311,55 Mill.	325,44 Mill.	4,46%
Tasa ocupación red	4,84	4,87	0,66%
Tasa ocupación servicio	55,15	55,09	-0,12%

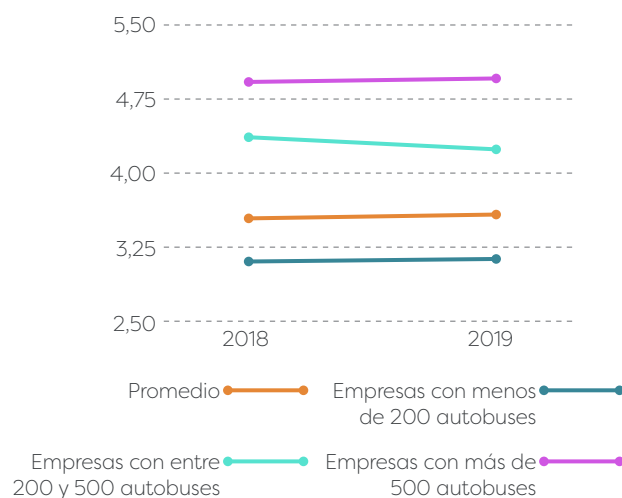
Fuente: Elaboración propia.

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 2014-2019

A continuación, se muestra comparativo de las tasas de ocupación de la red y del servicio de los años 2014 a 2019.

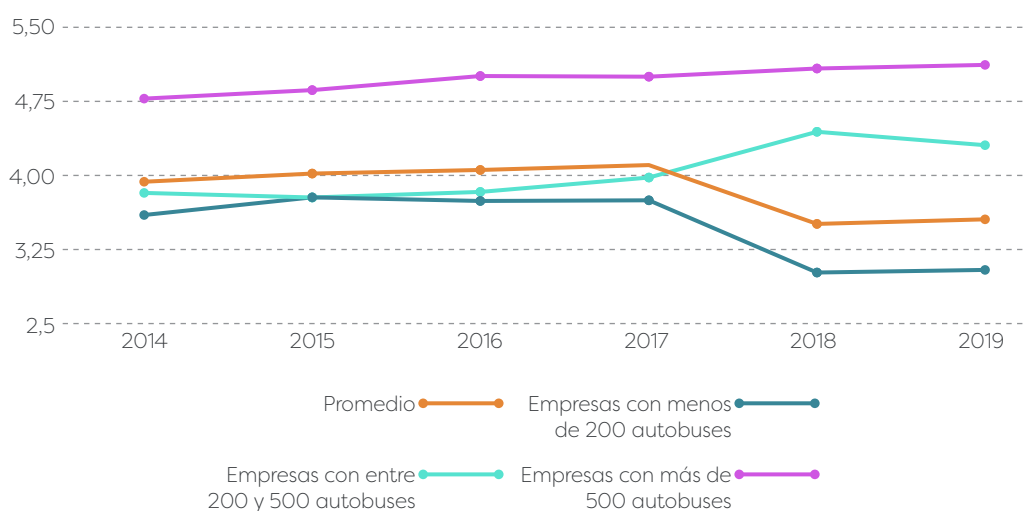
Tabla 4.14 Tasa ocupación de la red. Evolución 2014-2019²⁰.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	3,88	3,95	3,97	4,02	3,52	3,56	-8,25%
Empresas con menos de 200 autobuses	3,60	3,74	3,71	3,72	3,11	3,13	-12,98%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	3,78	3,74	3,79	3,91	4,30	4,19	10,67%
Empresas con más de 500 autobuses	4,58	4,65	4,77	4,77	4,84	4,87	6,24%

Fuente: Elaboración propia.

²⁰ 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.

Figura 4.10 Tasa ocupación de la red. Evolución 2014-2019²¹.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.15 Tasa ocupación del servicio. Evolución 2014-2019²².

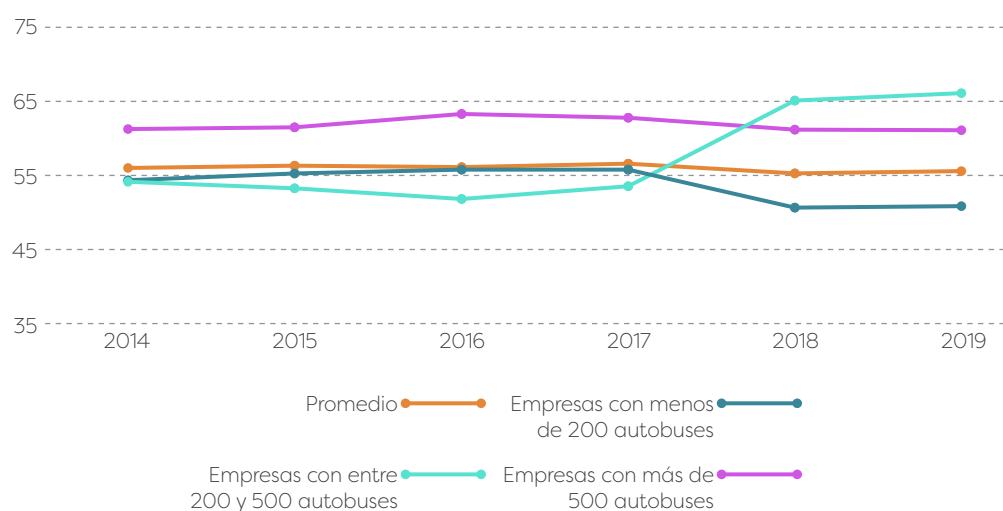
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	50,54	50,79	50,64	51,05	49,82	50,14	-0,79%
Empresas con menos de 200 autobuses	49,05	49,87	50,33	50,35	45,66	45,87	-6,48%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	48,83	48,01	46,72	48,26	58,74	59,63	22,12%
Empresas con más de 500 autobuses	55,22	55,42	57,12	56,62	55,15	55,09	-0,23%

Fuente: Elaboración propia.

21 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.

22 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.

Figura 4.11 Tasa ocupación del servicio. Evolución 2014-2019²³.



Fuente: Elaboración propia.

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		% Var.
	2018	2019	
Longitud de la red de servicio	913,87	926,36	1,37%
Puntos parada totales	1.253,00	1.258,95	0,47%
Promedio puntos parada por línea	25,28	25,26	-0,07%
Promedio km por puntos de parada ofertada	0,71	0,71	0,37%
Km carril bus	27,97	28,73	2,72%
Km carril bus/longitud red de servicio	0,03	0,02	-20,10%

Fuente: Elaboración propia.

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

²³ Los datos reflejados en la figura 4.12 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

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

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Longitud de la red de servicio	343,20	343,06	-0,04%
Puntos parada totales	423,08	424,67	0,37%
Promedio puntos parada por línea	24,48	24,56	0,29%
Promedio km por puntos de parada ofertada	0,71	0,71	-0,52%
Km carril bus	3,16	3,17	0,32%
Km carril bus/longitud red de servicio	0,01	0,01	0,33%

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 con entre 200 y 500 autobuses.

Descripción	Empresas con entre 200 y 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Longitud de la red de servicio	834,38	843,50	1,09%
Puntos parada totales	1.051,50	1.056,75	0,50%
Promedio puntos parada por línea	21,48	21,09	-1,81%
Promedio km por puntos de parada ofertada	0,81	0,87	7,40%
Km carril bus	68,45	68,31	-0,21%
Km carril bus/longitud red de servicio	0,09	0,07	-21,60%

Fuente: Elaboración propia.

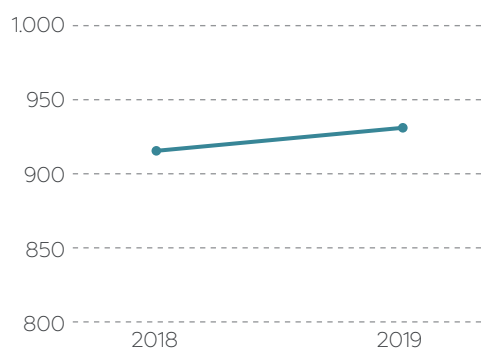
Tabla 4.19 Datos referentes a la red de servicio. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Longitud de la red de servicio	2.727,13	2.744,29	0,63%
Puntos parada totales	6.552,50	6.587,00	0,53%
Promedio puntos parada por línea	37,62	37,80	0,48%
Promedio km por puntos de parada ofertada	0,50	0,50	0,19%
Km carril bus	164,27	171,21	4,23%
Km carril bus/longitud red de servicio	0,08	0,08	1,66%

Fuente: Elaboración propia.

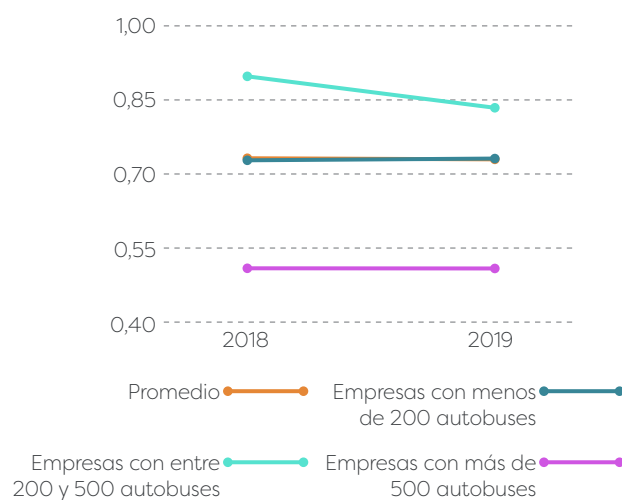
Nota: Existen diferencias entre los valores de los indicadores, si bien no se reflejan por cuestiones de redondeo a dos decimales.

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 2014-2019

A continuación, se muestra comparativo de la red de servicio de los años 2014 a 2019.

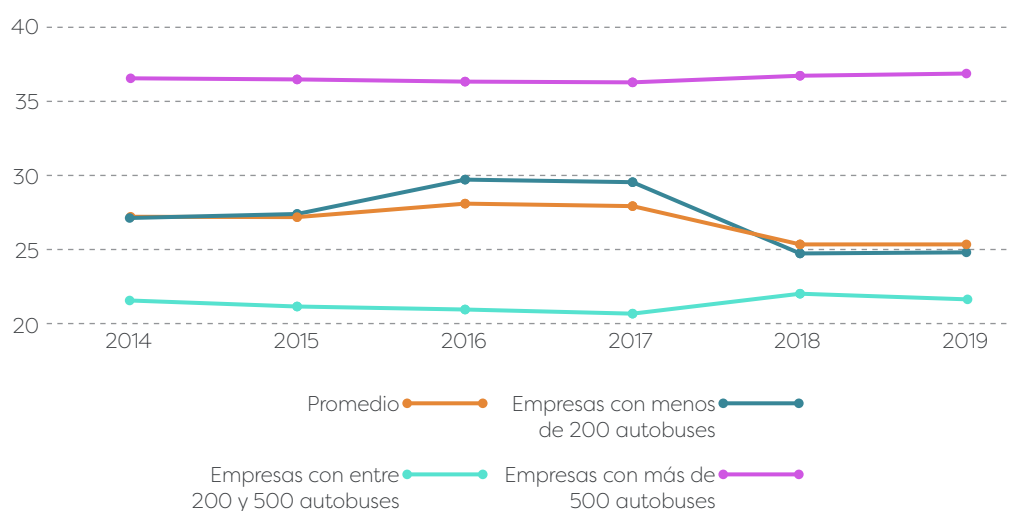
Tabla 4.20 Puntos de parada por línea. Evolución 2014-2019²⁴.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	27,36	27,33	28,35	28,15	25,28	25,26	-7,69%
Empresas con menos de 200 autobuses	27,10	27,37	29,90	29,69	24,48	24,56	-9,38%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	21,01	20,57	20,38	20,08	21,48	21,09	0,41%
Empresas con más de 500 autobuses	37,43	37,37	37,21	37,16	37,62	37,80	0,99%

Fuente: Elaboración propia.

24 Los datos reflejados en la tabla 4.23 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 2014-2019²⁵.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.21 Promedio de km por puntos de parada. Evolución 2014-2019²⁶.

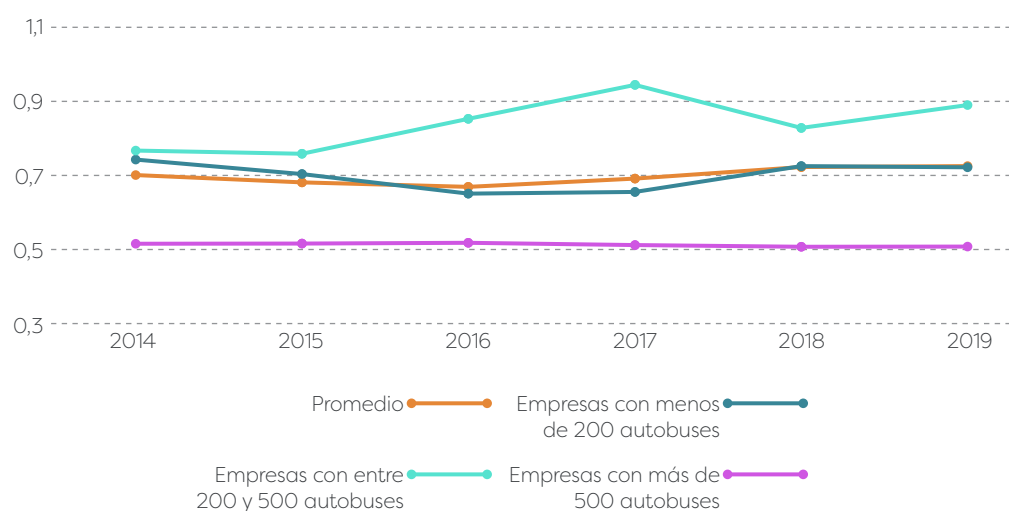
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	0,69	0,67	0,66	0,68	0,71	0,71	3,63%
Empresas con menos de 200 autobuses	0,73	0,69	0,64	0,64	0,71	0,71	-2,91%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	0,75	0,74	0,83	0,92	0,81	0,87	15,98%
Empresas con más de 500 autobuses	0,51	0,51	0,51	0,51	0,50	0,50	-1,89%

Fuente: Elaboración propia.

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

26 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.

Figura 4.15 Promedio de km por puntos de parada. Evolución 2014-2019²⁷.



Fuente: Elaboración propia.

4.3.3.2. Otras características del servicio

Tabla 4.22 Datos referentes a otras características del servicio.

Descripción	Promedio		% Var.
	2018	2019	
Líneas	43,40	43,65	0,58%
Vehículos por línea	4,96	4,99	0,51%
Velocidad de servicio	14,91	14,87	-0,28%
Horas de servicio	1,28 Mill.	1,31 Mill.	2,63%
Expediciones	0,76 Mill.	0,76 Mill.	-0,03%

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

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Líneas	20,33	20,33	0,00%
Vehículos por línea	3,35	3,36	0,46%
Velocidad de servicio	15,49	15,47	-0,13%
Horas de servicio	0,34 Mill.	0,35 Mill.	0,88%
Expediciones	0,31 Mill.	0,31 Mill.	-1,58%

Fuente: Elaboración propia.

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

²⁷ Los datos reflejados en la figura 4.16 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

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

Descripción	Empresas con entre 200 y 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Líneas	48,75	50,00	2,56%
Vehículos por línea	7,11	7,04	-0,96%
Velocidad de servicio	12,74	12,70	-0,31%
Horas de servicio	1,25 Mill.	1,25 Mill.	-0,38%
Expediciones	1,49 Mill.	1,48 Mill.	-0,24%

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

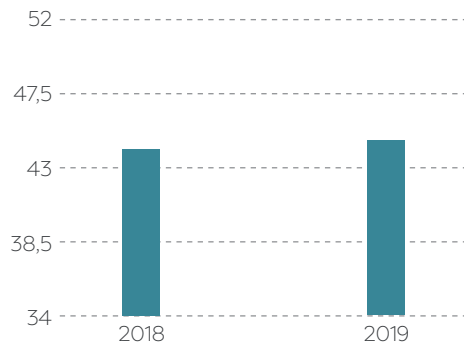
Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Líneas	156,50	156,50	0,00%
Vehículos por línea	10,35	10,62	2,63%
Velocidad de servicio	12,49	12,32	-1,36%
Horas de servicio	5,53 Mill.	5,76 Mill.	4,14%
Expediciones	2,32 Mill.	2,35 Mill.	1,21%

Fuente: Elaboración propia.

Fuente: Elaboración propia.

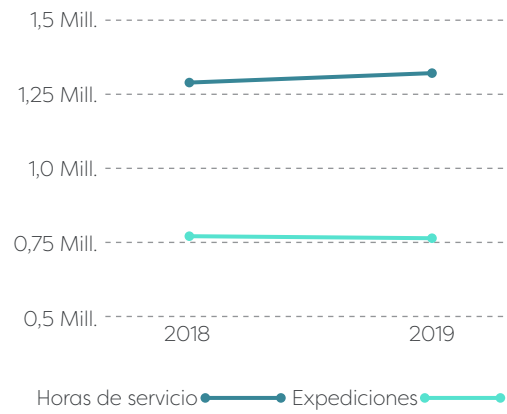
En el parámetro de la velocidad de servicio se observa una diferencia significativa entre el segmento de las empresas con menos de 200 autobuses (más de 15 km/h) del resto. Por otro lado, los vehículos por línea ofrecen promedios muy dispares entre segmentos, siendo su valor directamente proporcional al tamaño de las empresas.

Figura 4.16 Líneas promedio.



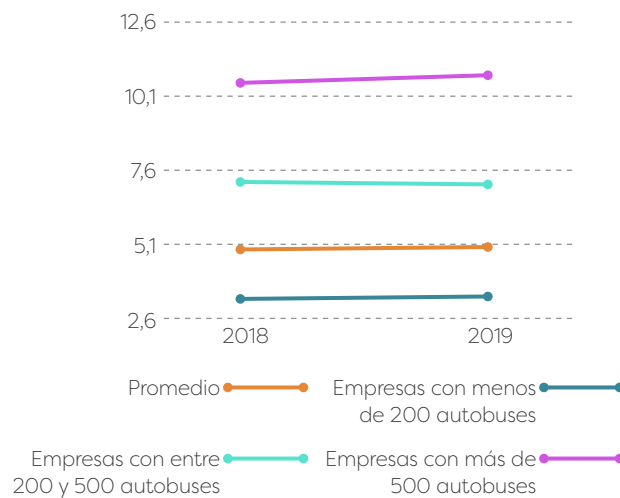
Fuente: Elaboración propia.

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 2014-2019

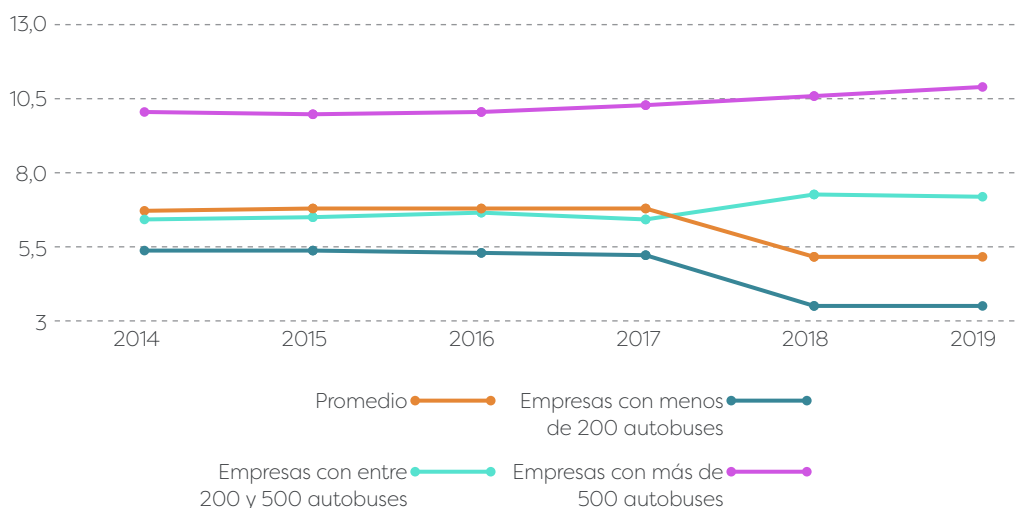
A continuación, se muestra comparativo de los indicadores respecto a las otras características del servicio de los años 2014 a 2019.

Tabla 4.26 Vehículos por línea. Evolución 2014-2019²⁸.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	6,58	6,59	6,62	6,59	4,96	4,99	-24,18%
Empresas con menos de 200 autobuses	5,25	5,27	5,16	5,10	3,35	3,36	-35,91%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	6,21	6,28	6,47	6,27	7,11	7,04	13,34%
Empresas con más de 500 autobuses	9,79	9,72	9,76	10,04	10,35	10,62	8,56%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.19 Vehículos por línea. Evolución 2014-2019²⁹.



Fuente: Elaboración propia.

28 Los datos reflejados en la tabla 4.26 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

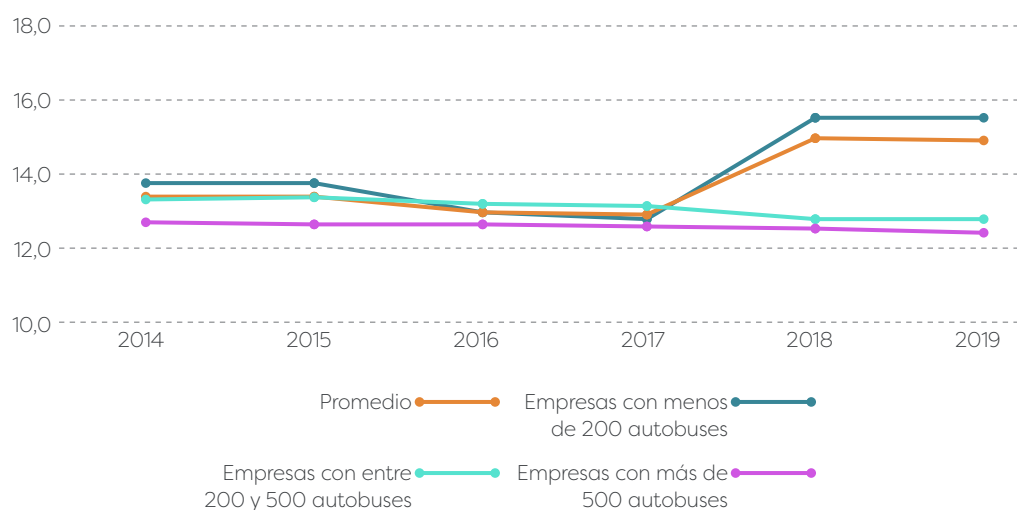
29 Los datos reflejados en la figura 4.20 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Tabla 4.27 Velocidad de servicio. Evolución 2014-2019³⁰.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	13,31	13,32	12,91	12,82	14,91	14,87	11,69%
Empresas con menos de 200 autobuses	13,67	13,68	12,92	12,73	15,49	15,47	13,19%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	13,27	13,30	13,13	13,11	12,74	12,70	-4,32%
Empresas con más de 500 autobuses	12,65	12,61	12,57	12,54	12,49	12,32	-2,61%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.20 Velocidad de servicio. Evolución 2014-2019³¹.



Fuente: Elaboración propia.

4.4. Personal

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

30 Los datos reflejados en la tabla 4.27 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

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

4.4.1. Plantilla

Tabla 4.28 Datos absolutos y relativos de la plantilla.

Descripción	Promedio		% Var.
	2018	2019	
Empleados	1.174,75	1.206,69	2,72%
Conductores	793,56	801,64	1,02%
Conductores/plantilla total	81,65%	80,73%	-1,12%

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		% Var.
	2018	2019	
Empleados	236,80	240,40	1,52%
Conductores	199,14	202,65	1,76%
Conductores/plantilla total	84,83%	84,09%	-0,86%

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		% Var.
	2018	2019	
Empleados	1.172,50	1.206,13	2,87%
Conductores	908,75	933,25	2,70%
Conductores/plantilla total	77,95%	77,85%	-0,13%

Fuente: Elaboración propia.

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

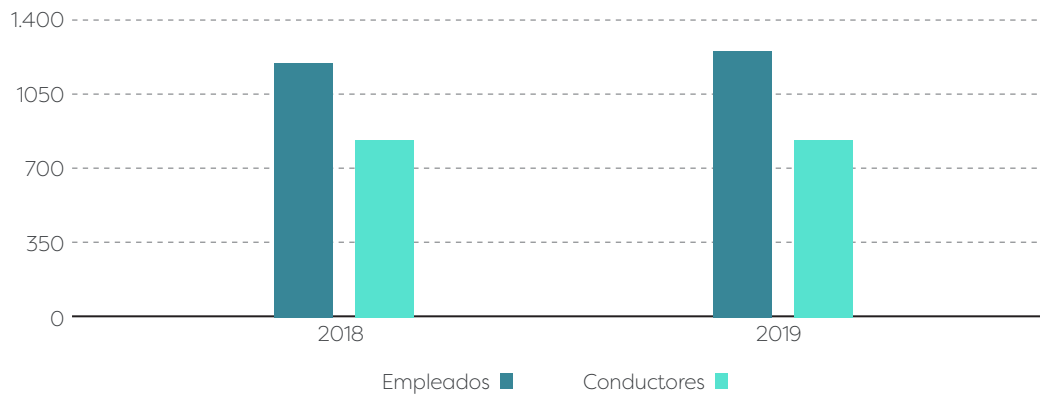
Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Empleados	6.806,96	7.005,58	2,92%
Conductores	4.591,78	4.584,01	-0,17%
Conductores/plantilla total	69,96%	66,34%	-5,16%

Fuente: Elaboración propia.

Sobre la información general de conductores y resto de empleados, se aprecia un aumento generalizado de ambas magnitudes para el periodo analizado en todos los segmentos objeto de estudio, exceptuando los conductores de las empresas con más de 500 autobuses.

Por otra parte, la proporción conductores/plantilla total se muestra como inversamente proporcional al tamaño de los tipos de grupos, necesitándose un mayor porcentaje de personal de tipo administrativo, directivo y técnico en empresas de mayor tamaño.

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		% Var.
	2018	2019	
Horas por conductor	1.024,53	1.022,14	-0,23%
Promedio km. totales conductor	20.158,64	19.969,72	-0,94%
Promedio km. útiles conductor	18.563,32	18.425,15	-0,74%
Promedio conductores por autobús	2,42	2,44	0,71%
Promedio empleados por autobús	3,05	3,11	1,84%

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		% Var.
	2018	2019	
Horas por conductor	1.018,84	1.009,94	-0,87%
Promedio km. totales conductor	21.443,09	21.187,71	-1,19%
Promedio km. útiles conductor	19.774,92	19.530,79	-1,23%
Promedio conductores por autobús	2,28	2,31	1,64%
Promedio empleados por autobús	2,73	2,79	2,47%

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		% Var.
	2018	2019	
Horas por conductor	946,00	921,12	-2,63%
Promedio km. totales conductor	18.769,26	18.315,09	-2,42%
Promedio km. útiles conductor	16.816,29	17.042,60	1,35%
Promedio conductores por autobús	2,56	2,60	1,35%
Promedio empleados por autobús	3,31	3,35	1,32%

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		% Var.
	2018	2019	
Horas por conductor	1.215,74	1.297,35	6,71%
Promedio km. totales conductor	15.230,71	15.971,10	4,86%
Promedio km. útiles conductor	13.914,32	14.556,42	4,61%
Promedio conductores por autobús	2,89	2,77	-4,05%
Promedio empleados por autobús	4,17	4,20	0,58%

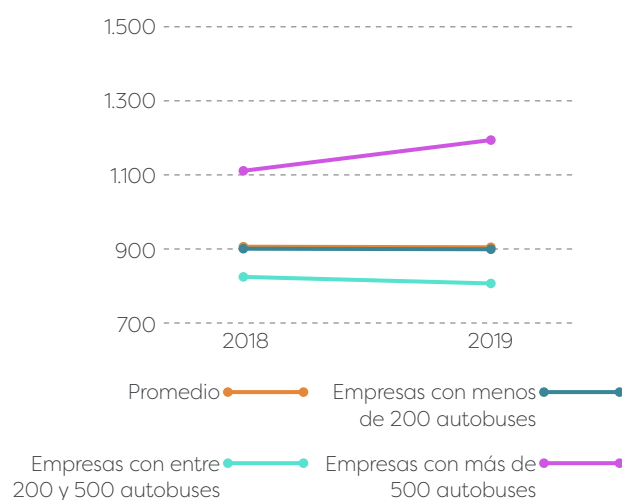
Fuente: Elaboración propia.

Respecto a otros parámetros relacionados con el personal, se refleja unas horas de servicio por conductor cuyo promedio se encuentra en torno a las 1.020 horas, llegando hasta un nivel de 1.297 en las empresas con más de 500 autobuses para 2019.

Sin embargo, los kilómetros realizados por conductor se relacionan de manera inversamente proporcional al tamaño de los tipos de empresa, con datos que van desde los 21.400 de las empresas con menos de 200 autobuses hasta los 15.200 kilómetros por conductor en las empresas de mayor tamaño.

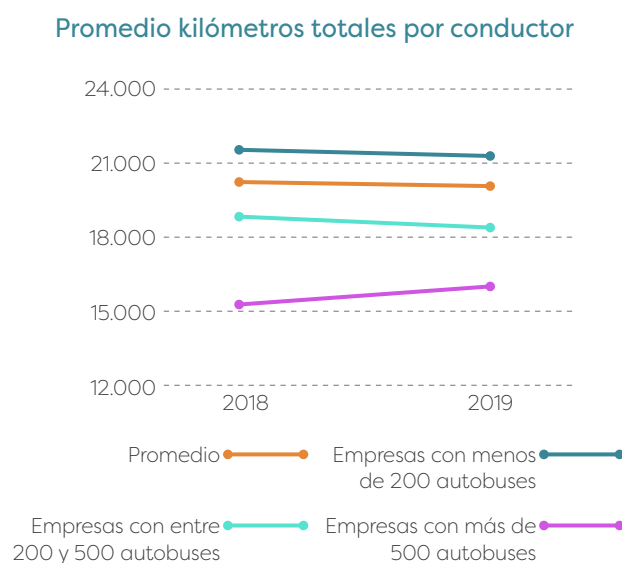
En cuanto al número de conductores por autobús, los promedios se sitúan en valores homogéneos, entre 2,28 y 2,89 para los ejercicios analizados.

Figura 4.22 Horas por conductor.

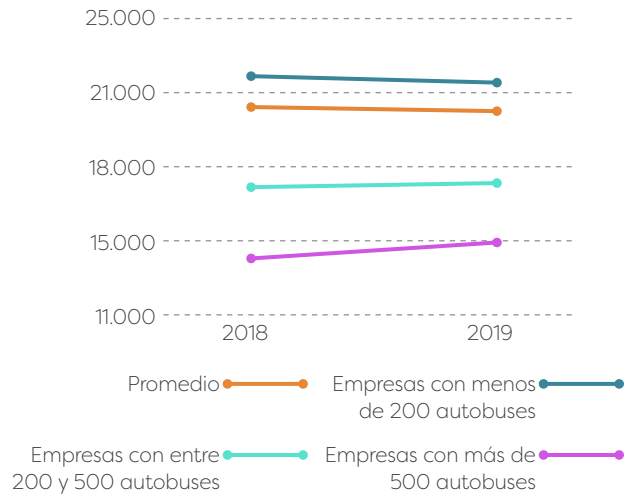


Fuente: Elaboración propia.

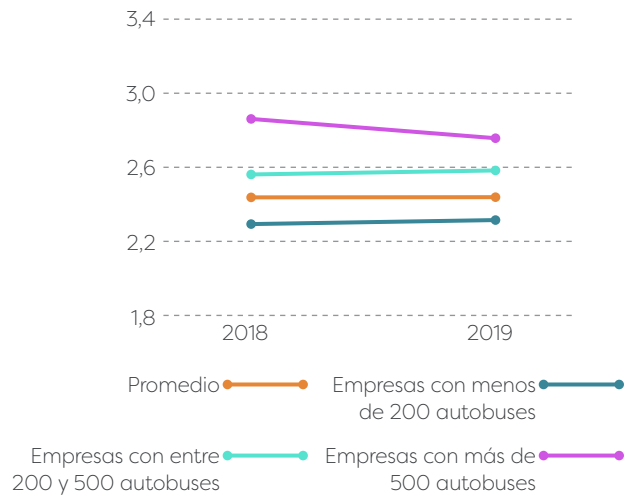
Figura 4.23 Otros parámetros de servicio personal.



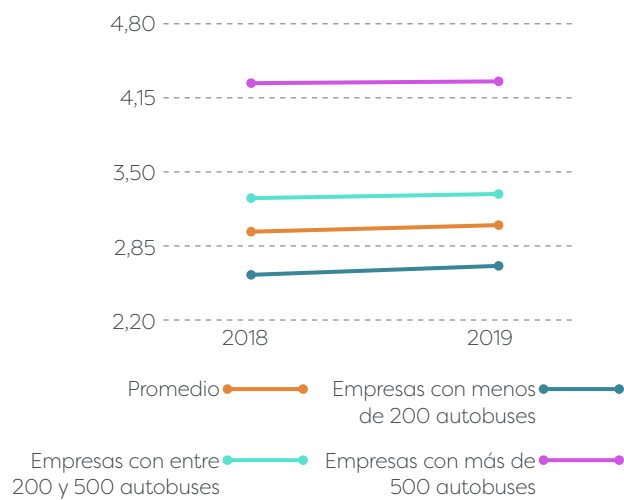
Promedio kilómetros útiles por conductor



Promedio conductores por autobús



Promedio empleados por autobús



Fuente: Elaboración propia.

4.4.2.1. Parámetros servicio personal. Evolución 2014-2019

A continuación, se muestra el comparativo de los parámetros del servicio en relación al personal para los años 2014 a 2019.

Tabla 4.36 Plantilla. Evolución 2016-2019³².

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Conductores/ plantilla total	0,80	0,79	0,76	0,76	0,82	0,81	0,74%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.37 Promedio km totales por conductor. Evolución 2014-2019³³.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	19.360,50	19.440,34	19.245,17	19.018,93	18.563,32	18.425,15	-4,83%
Empresas con menos de 200 autobuses	20.546,27	20.937,65	20.409,54	20.022,72	19.774,92	19.530,79	-4,94%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	19.724,23	19.660,34	19.431,60	19.579,45	18.769,26	18.315,09	-7,14%
Empresas con más de 500 autobuses	16.443,38	16.115,73	16.636,78	16.170,58	15.230,71	15.971,10	-2,87%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.38 Promedio conductores por autobús. Evolución 2014-2019³⁴.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	2,56	2,56	2,55	2,58	2,42	2,44	-4,79%
Empresas con menos de 200 autobuses	2,51	2,48	2,57	2,60	2,28	2,31	-7,84%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	2,50	2,48	2,39	2,39	2,56	2,60	3,73%
Empresas con más de 500 autobuses	2,76	2,84	2,78	2,81	2,89	2,77	0,36%

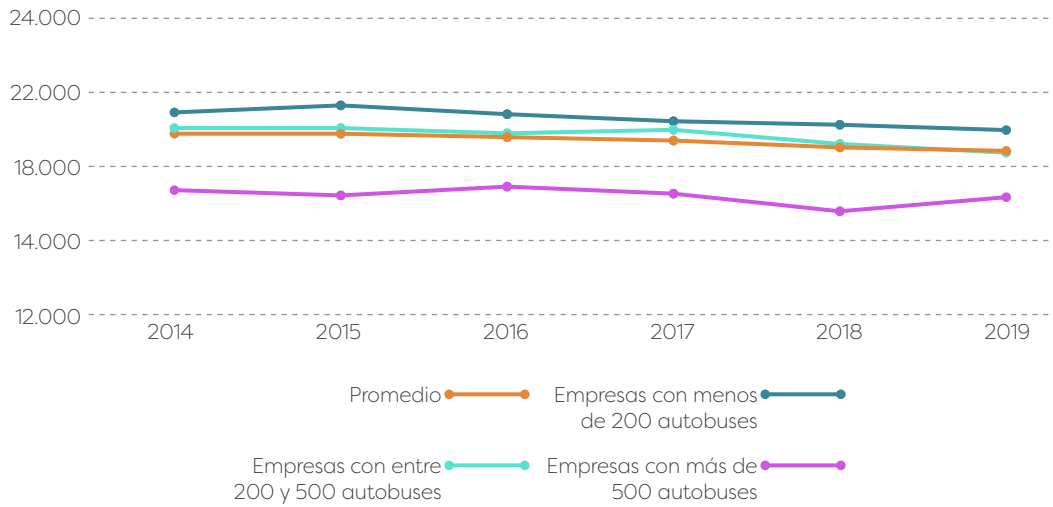
Fuente: Elaboración propia.

32 Los datos reflejados en la tabla 4.36 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

33 Los datos reflejados en la tabla 4.38 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

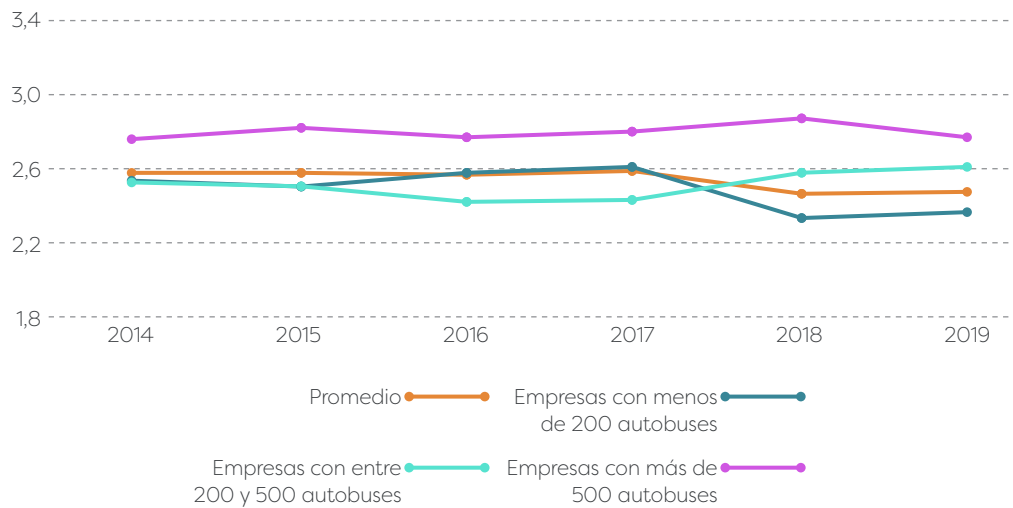
34 Los datos reflejados en la tabla 4.44 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Figura 4.24 Promedio km totales por conductor. Evolución 2014-2019³⁵.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.25 Promedio conductores por autobús. Evolución 2014-2019³⁶.



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.

³⁵ Los datos reflejados en la figura 4.26 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

³⁶ Los datos reflejados en la figura 4.26 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

4.5.1. Estructura de la flota

Tabla 4.39 Datos absolutos de la estructura de la flota.

Descripción	Promedio		% Var.	
	2018	2019		
Autobuses	319,22	325,56	1,98%	
Autobuses por tipo de combustible	Gasoil	150,87	142,53	-5,52%
	Biodiesel	162,33	115,00	-29,16%
	Gas natural	513,95	462,40	-10,03%
	Eléctrico	12,27	17,00	38,59%
	Híbrido	44,20	58,75	32,92%
	Otros	147,33	141,33	-4,07%
Promedio antigüedad de la flota	9,80	9,19	-6,28%	
Inversión anual en flota	12,06 Mill.	13,02 Mill.	7,95%	

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		% Var.	
	2018	2019		
Autobuses	83,80	85,20	1,67%	
Autobuses por tipo de combustible	Gasoil	73,00	67,63	-7,36%
	Biodiesel	56,00	56,00	0,00%
	Gas natural	0,00	3,58	-
	Eléctrico	13,50	22,00	62,96%
	Híbrido	6,00	7,67	27,78%
	Otros	88,00	82,00	-6,82%
Promedio antigüedad de la flota	10,11	9,22	-8,82%	
Inversión anual en flota	1,97 Mill.	2,43 Mill.	23,24%	

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		% Var.	
	2018	2019		
Autobuses	349,25	352,75	1,00%	
Autobuses por tipo de combustible	Gasoil	219,00	202,75	-7,42%
	Biodiesel	119,00	136,00	14,29%
	Gas natural	167,00	174,50	4,49%
	Eléctrico	2,50	2,00	-20,00%
	Híbrido	14,75	26,75	81,36%
	Otros	4,00	4,00	0,00%
Promedio antigüedad de la flota	10,80	10,52	-2,64%	
Inversión anual en flota	7,86 Mill.	8,10 Mill.	3,08%	

Fuente: Elaboración propia.

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

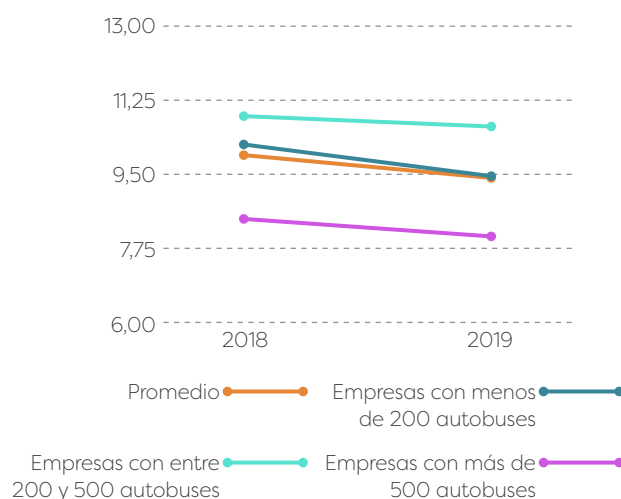
Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.	
	2018	2019		
Autobuses	1.582,00	1.621,50	2,50%	
Autobuses por tipo de combustible	Gasoil	462,00	438,00	-5,19%
	Biodiesel	312,00	153,00	-50,96%
	Gas natural	860,90	960,00	11,51%
	Eléctrico	20,80	27,00	29,81%
	Híbrido	276,60	340,00	22,92%
	Otros	350,00	338,00	-3,43%
Promedio antigüedad de la flota	8,17	7,68	-6,00%	
Inversión anual en flota	61,67 Mill.	66,34 Mill.	7,56%	

Fuente: Elaboración propia.

La evolución de la inversión en flota en los años analizados refleja un incremento en todos los segmentos con un promedio del 8%, siendo las empresas de menor tamaño (con menos de 200 autobuses) las que mayor incremento experimentan (un 23%).

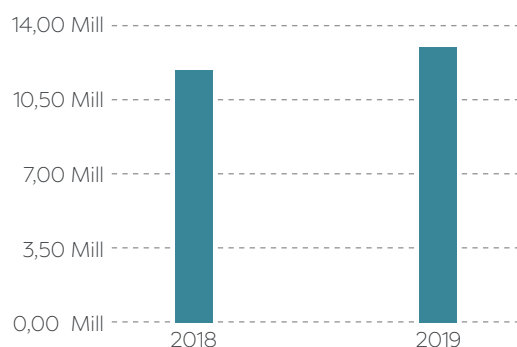
Por otro lado, se observa una constante y paulatina disminución de los vehículos diésel en contraposición a otras tipologías de combustible menos contaminantes.

Figura 4.26 Antigüedad de la flota.



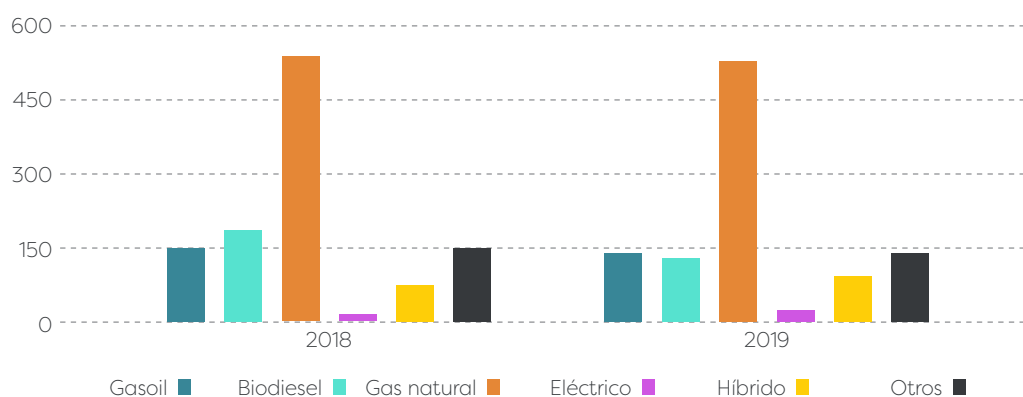
Fuente: Elaboración propia.

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 2014-2019

A continuación, se muestra mediante tablas y gráficos el comparativo del promedio de antigüedad de la flota en el periodo 2014-2019.

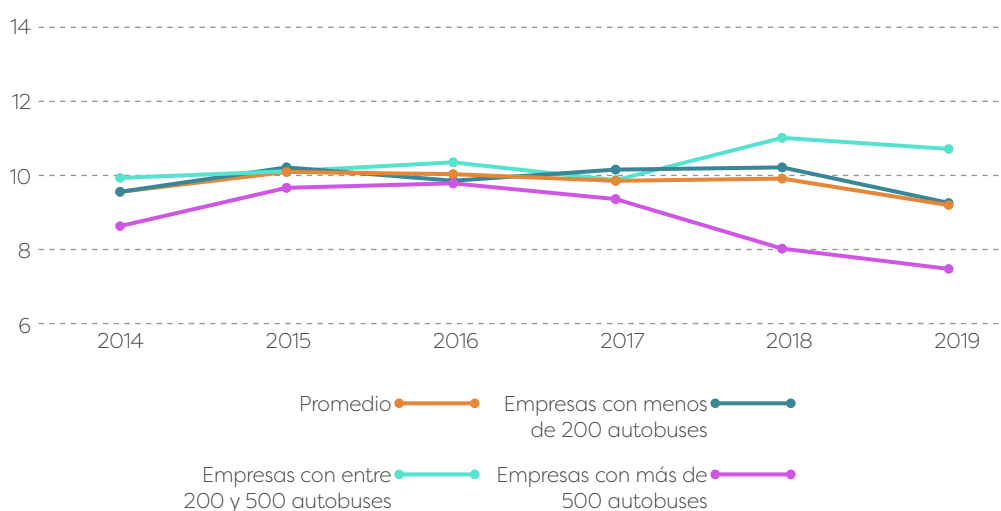
Tabla 4.43 Promedio antigüedad de la flota. Evolución 2014-2019³⁷.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	9,52	9,99	9,92	9,77	9,80	9,19	-3,48%
Empresas con menos de 200 autobuses	9,49	10,08	9,78	10,06	10,11	9,22	-2,85%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	9,82	10,01	10,21	9,76	10,80	10,52	7,10%
Empresas con más de 500 autobuses	8,70	9,60	9,71	9,34	8,17	7,68	-11,78%

Fuente: Elaboración propia.

³⁷ Los datos reflejados en la tabla 4.43 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Figura 4.29 Promedio antigüedad de la flota. Evolución 2014-2019³⁸.



Fuente: Elaboración propia.

4.5.2. Parámetros servicio flota

Tabla 4.44 Datos parámetros servicio flota.

Descripción	Promedio		% Var.
	2018	2019	
Promedio km totales por autobús	46.694,94	46.905,41	0,45%
Promedio km útiles por autobús	43.056,74	43.167,05	0,26%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Promedio km totales por autobús	46.774,07	47.278,36	1,08%
Promedio km útiles por autobús	43.000,06	43.359,89	0,84%

Fuente: Elaboración propia.

³⁸ Los datos reflejados en la figura 4.30 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

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

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Promedio km totales por autobús	47.798,55	47.240,11	-1,17%
Promedio km útiles por autobús	45.088,94	44.022,93	-2,36%

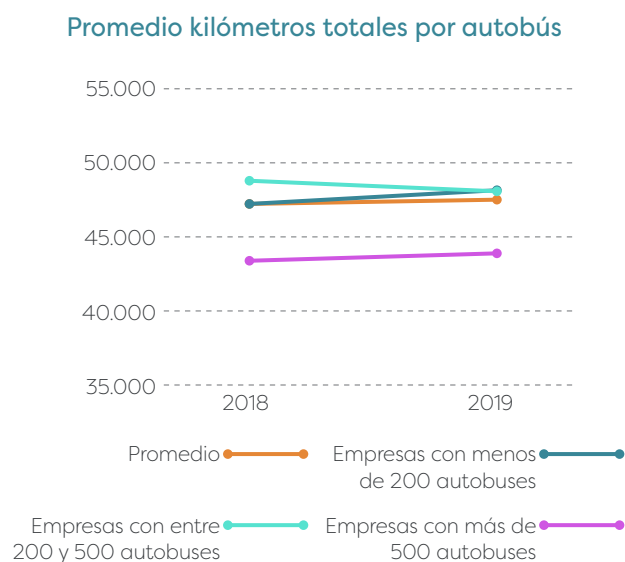
Fuente: Elaboración propia.

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

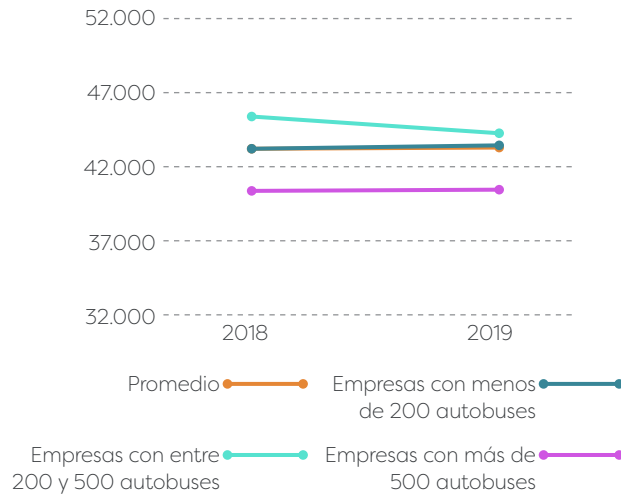
Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Promedio km totales por autobús	44.092,06	44.371,23	0,63%
Promedio km útiles por autobús	40.291,83	40.491,08	0,49%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.30 Promedios totales y útiles por autobús.



Promedio kilómetro útiles por autobús



Fuente: Elaboración propia.

4.5.2.1. Parámetros servicio flota. Evolución 2014-2019

A continuación, se muestra la evolución de los kilómetros totales por autobús para los años 2014 a 2019.

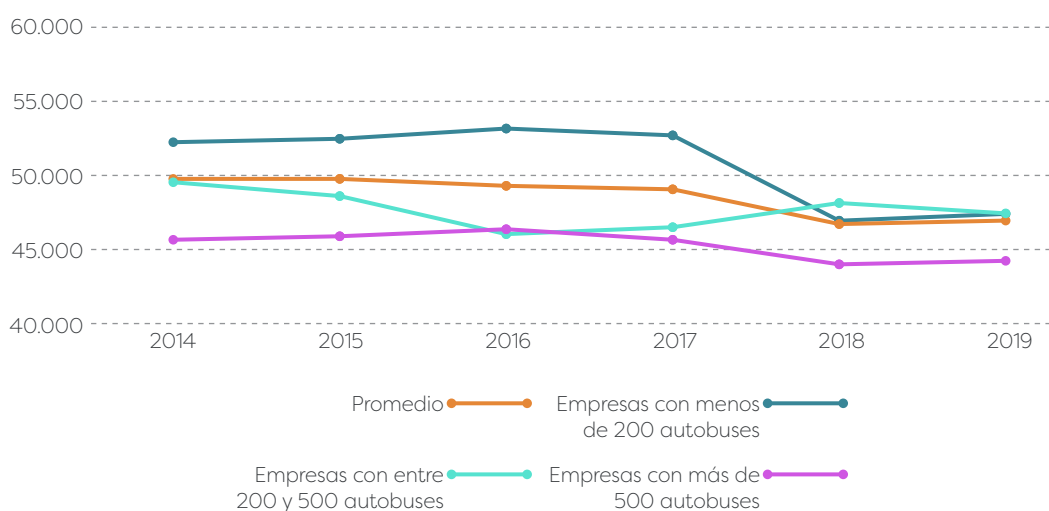
Tabla 4.48 Promedio km totales y útiles por autobús. Evolución 2014-2019³⁹.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio km totales por autobús	49.433,44	49.368,23	48.920,33	48.778,92	46.694,94	46.905,41	-5,11%
Promedio km útiles por autobús	45.605,45	45.033,11	45.221,07	45.027,60	43.056,74	43.167,05	-5,35%

Fuente: Elaboración propia.

³⁹ Los datos reflejados en la tabla 4.48 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Figura 4.31 Promedios km totales por autobús. Evolución 2014-2019⁴⁰.



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. Combustibles

4.6.1.1. Consumo de combustible

Tabla 4.49 Datos consumo de combustible.

Descripción	Promedio		% Var.
	2018	2019	
Consumo total combustible	6,04 Mill.	5,93 Mill.	-1,92%
Consumo combustible por Km. tot.	0,38	0,36	-5,55%
Consumo combustible por Km. útil	0,40	0,39	-2,80%
Consumo combustible por viajero	0,12	0,11	-5,27%

Fuente: Elaboración propia.

40 Los datos reflejados en la figura 4.32 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

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

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Consumo total combustible	2,88 Mill.	2,63 Mill.	-8,45%
Consumo combustible por Km tot.	0,36	0,34	-6,91%
Consumo combustible por Km útil	0,40	0,37	-6,75%
Consumo combustible por viajero	0,13	0,12	-5,50%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Consumo total combustible	7,18 Mill.	6,92 Mill.	-3,61%
Consumo combustible por Km. tot.	0,46	0,45	-3,01%
Consumo combustible por Km. útil	0,46	0,48	4,71%
Consumo combustible por viajero	0,13	0,12	-5,52%

Fuente: Elaboración propia.

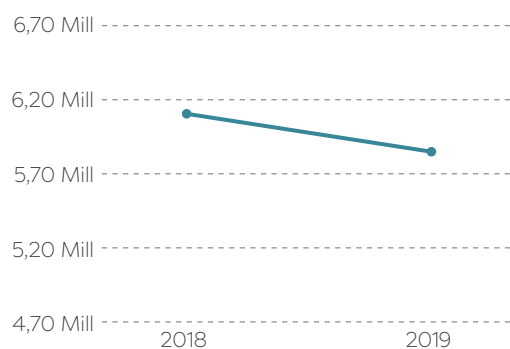
Tabla 4.52 Datos consumo de combustible. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Consumo total combustible	26,77 Mill.	27,39 Mill.	2,32%
Consumo combustible por Km. tot.	0,30	0,29	-3,57%
Consumo combustible por Km. útil	0,34	0,32	-3,76%
Consumo combustible por viajero	0,07	0,06	-1,65%

Fuente: Elaboración propia.

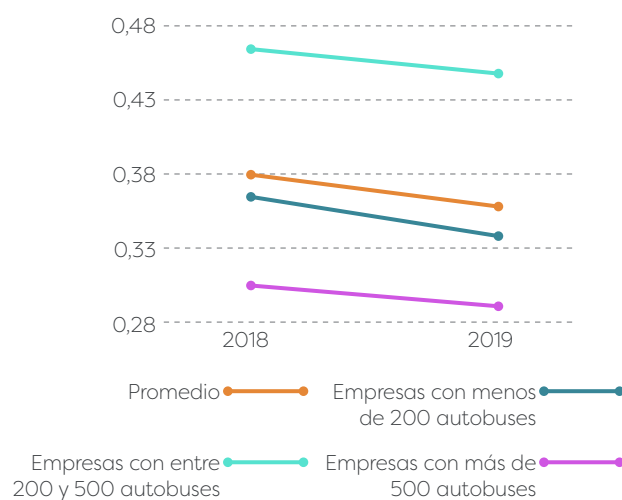
Respecto al consumo de combustible, se puede observar una tendencia general en la disminución entre los años analizados tanto para datos totales como unitarios, exceptuando el consumo total de las empresas de mayor tamaño y el unitario por kilómetro útil de las empresas intermedias.

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		% Var.
	2018	2019	
Coste total combustible	7,14 Mill.	6,97 Mill.	-2,27%
Coste combustible por Km. tot.	0,36	0,35	-5,03%
Coste combustible por Km. útil	0,40	0,38	-3,85%
Coste combustible por viajero	0,11	0,11	-5,13%

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

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Coste total combustible	2,64 Mill.	2,47 Mill.	-6,68%
Coste combustible por Km. tot.	0,33	0,31	-6,40%
Coste combustible por Km. útil	0,37	0,35	-6,19%
Coste combustible por viajero	0,12	0,11	-5,33%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Coste total combustible	7,02 Mill.	6,86 Mill.	-2,25%
Coste combustible por Km. tot.	0,43	0,42	-2,45%
Coste combustible por Km. útil	0,46	0,45	-1,84%
Coste combustible por viajero	0,12	0,11	-4,95%

Fuente: Elaboración propia.

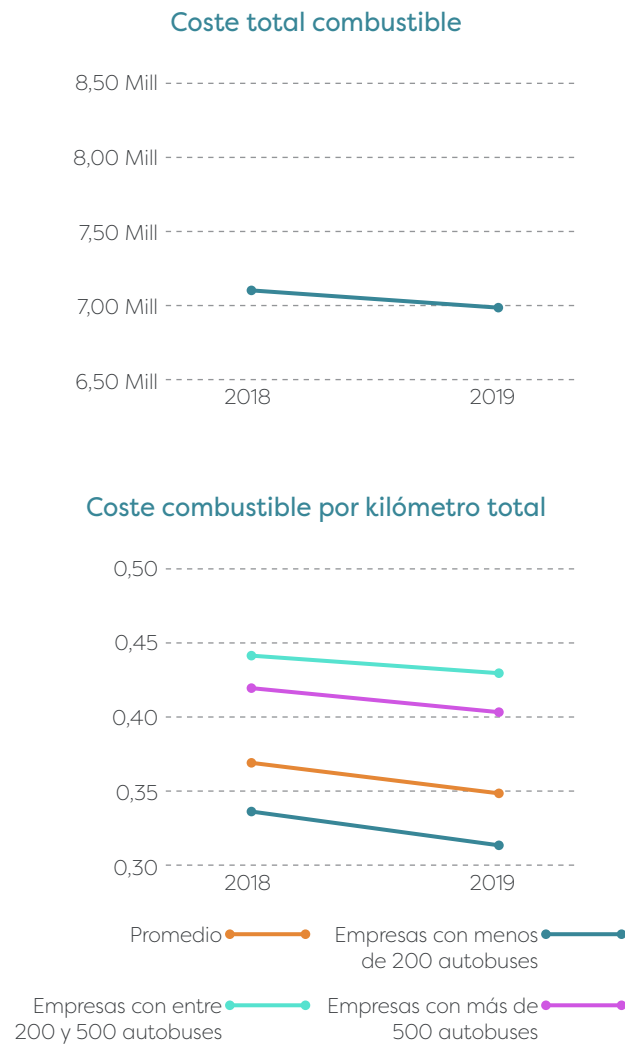
Tabla 4.56 Datos sobre costes de combustible. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Coste total combustible	27,84 Mill.	27,49 Mill.	-1,26%
Coste combustible por Km. tot.	0,41	0,40	-3,76%
Coste combustible por Km. útil	0,45	0,44	-3,71%
Coste combustible por viajero	0,09	0,09	-4,10%

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 4.34 Coste total y por kilómetro de combustible.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.1.3. Combustibles. Evolución 2014-2019

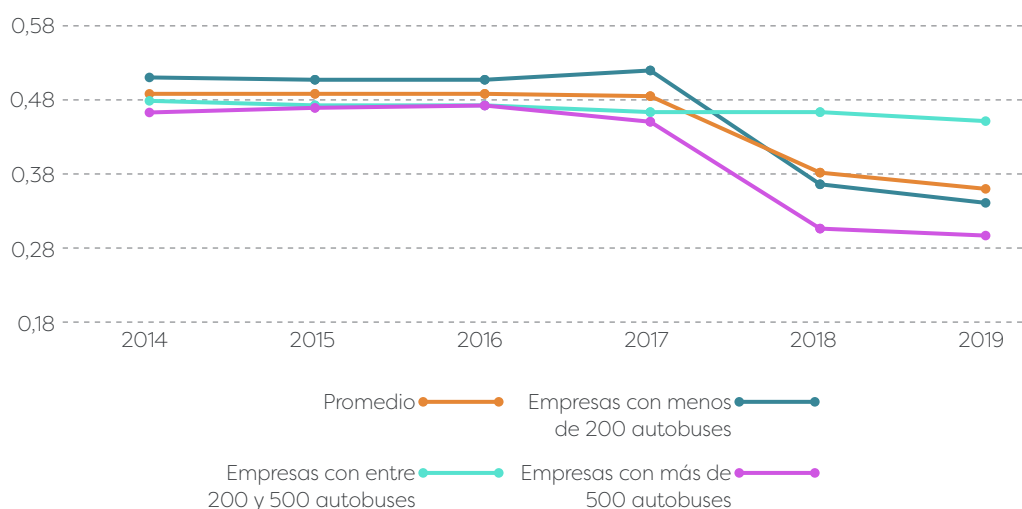
A continuación, se muestra el comparativo sobre combustibles⁴¹ para los años 2014 a 2019.

Tabla 4.57 Consumo de combustible por kilómetro total. Evolución 2014-2019⁴².

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	0,49	0,49	0,49	0,48	0,38	0,36	-27,02%
Empresas con menos de 200 autobuses	0,51	0,51	0,51	0,52	0,36	0,34	-33,72%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	0,48	0,47	0,47	0,46	0,46	0,45	-6,40%
Empresas con más de 500 autobuses	0,46	0,47	0,47	0,45	0,30	0,29	-37,35%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.35 Consumo de combustible por kilómetro total. Evolución 2014-2019⁴³.



Fuente: Elaboración propia.

41 El consumo de combustible viene expresado en litros por kilómetro y se compone del total de las diferentes tipologías de combustible

42 Los datos reflejados en la tabla 4.57 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

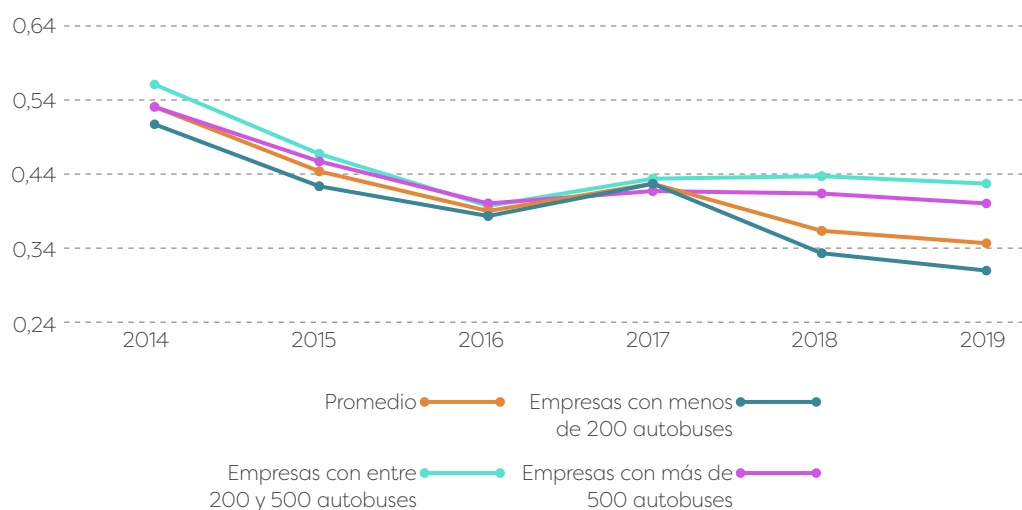
43 Los datos reflejados en la figura 4.36 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Tabla 4.58 Coste de combustible por kilómetro total. Evolución 2014-2019⁴⁴.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	0,52	0,44	0,39	0,43	0,36	0,35	-33,91%
Empresas con menos de 200 autobuses	0,50	0,42	0,38	0,42	0,33	0,31	-37,73%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	0,55	0,46	0,40	0,43	0,43	0,42	-23,63%
Empresas con más de 500 autobuses	0,52	0,45	0,40	0,42	0,41	0,40	-24,31%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.36 Consumo de combustible por kilómetro total. Evolución 2014-2019⁴⁵.



Fuente: Elaboración propia.

44 Los datos reflejados en la tabla 4.58 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

45 Los datos reflejados en la figura 4.37 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

4.6.2. Coste de personal

Tabla 4.59 Coste de personal.

Descripción	Promedio		% Var.
	2018	2019	
Coste plantilla conductores	46,19 Mill.	49,43 Mill.	7,01%
Coste promedio conductores/autobús	96.057,64	101.470,15	5,63%
Coste promedio conductores/Km. totales	1,76	1,86	5,67%
Coste promedio conductores/Km. útiles	1,91	2,03	6,25%
Coste promedio conductores/ viajero	0,52	0,55	4,87%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Coste plantilla conductores	10,50 Mill.	11,30 Mill.	7,64%
Coste promedio conductores/autobús	77.895,21	83.222,88	6,84%
Coste promedio conductores/Km. totales	1,28	1,36	6,59%
Coste promedio conductores/Km. útiles	1,40	1,50	6,86%
Coste promedio conductores/ viajero	0,44	0,47	6,44%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Coste plantilla conductores	43,72 Mill.	46,14 Mill.	5,52%
Coste promedio conductores/autobús	119.042,94	123.908,94	4,09%
Coste promedio conductores/Km. totales	2,50	2,63	5,30%
Coste promedio conductores/Km. útiles	2,88	2,82	-2,28%
Coste promedio conductores/ viajero	0,65	0,67	2,49%

Fuente: Elaboración propia.

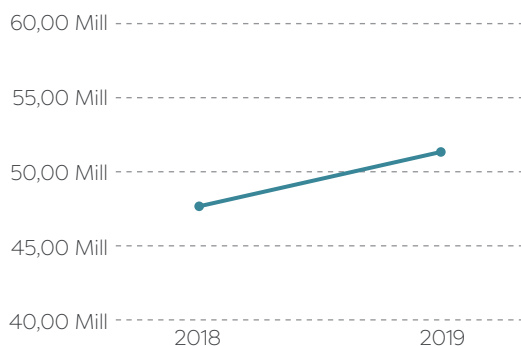
Tabla 4.62 Coste de personal. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Coste plantilla conductores	225,56 Mill.	242,59 Mill.	7,55%
Coste promedio conductores/autobús	140.899,21	147.828,89	4,92%
Coste promedio conductores/Km. totales	3,21	3,34	4,07%
Coste promedio conductores/Km. útiles	3,53	3,67	4,11%
Coste promedio conductores/viajero	0,73	0,75	3,45%

Fuente: Elaboración propia.

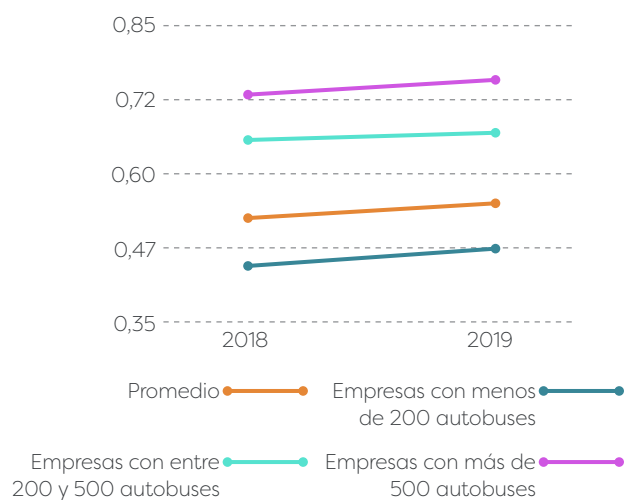
Respecto al coste de la plantilla de conductores, se puede observar cómo las ratios unitarias de coste conductor en relación a los autobuses, kilómetros y viajeros, son directamente proporcionales al tamaño de las empresas, siendo los costes superiores en las empresas de mayor tamaño respecto al resto.

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 2014-2019

A continuación, se muestra el comparativo en relación al coste de personal para los años 2014 a 2019.

Tabla 4.63 Coste de personal. Evolución 2014-2019⁴⁶.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Coste promedio conductores/autobús	96.495,68	101.151,62	100.043,64	100.514,43	96.057,64	101.470,15	5,16%
Coste promedio conductores/km totales	2,01	2,10	2,06	2,09	1,76	1,86	-7,21%
Coste promedio conductores/km útiles	2,19	2,31	2,26	2,29	1,91	2,03	-7,23%

Fuente: Elaboración propia.

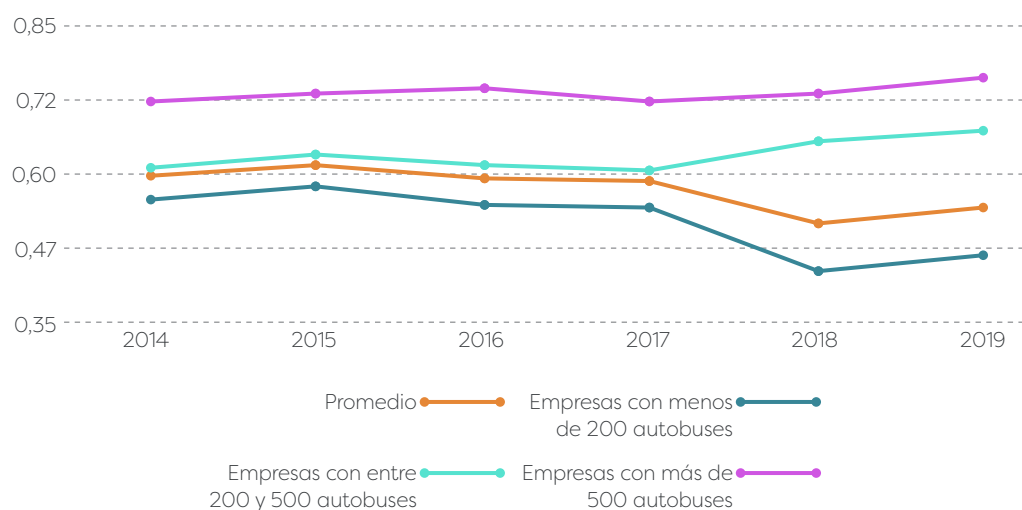
46 Los datos reflejados en la tabla 4.63 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Tabla 4.64 Coste de conductores por viajero. Evolución 2014-2019⁴⁷.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	0,59	0,61	0,59	0,59	0,52	0,55	-8,17%
Empresas con menos de 200 autobuses	0,56	0,58	0,55	0,55	0,44	0,47	-15,40%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	0,61	0,63	0,61	0,60	0,65	0,67	9,15%
Empresas con más de 500 autobuses	0,71	0,73	0,73	0,72	0,73	0,75	5,72%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.39 Coste de conductores por viajero. Evolución 2014-2019⁴⁸.



Fuente: Elaboración propia.

47 Los datos reflejados en la tabla 4.64 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

48 Los datos reflejados en la figura 4.40 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

4.6.3. Explotación y totales

4.6.3.1. Importes

Tabla 4.65 Distribución de los gastos.

Descripción	Promedio		% Var.
	2018	2019	
Aprovisionamientos	8,14 Mill.	7,85 Mill.	-3,58%
Personal	58,44 Mill.	62,25 Mill.	6,51%
Gastos explotación	82,05 Mill.	86,19 Mill.	5,04%
Costes explotación	84,93 Mill.	88,95 Mill.	4,74%
Amortizaciones	6,46 Mill.	6,79 Mill.	5,04%
Totales	82,28 Mill.	86,39 Mill.	4,99%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Aprovisionamientos	3,02 Mill.	2,96 Mill.	-1,91%
Personal	11,55 Mill.	12,12 Mill.	4,91%
Gastos explotación	17,63 Mill.	18,31 Mill.	3,88%
Costes explotación	21,66 Mill.	22,45 Mill.	3,64%
Amortizaciones	1,26 Mill.	1,29 Mill.	2,54%
Totales	17,70 Mill.	18,37 Mill.	3,80%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Aprovisionamientos	10,82 Mill.	10,55 Mill.	-2,47%
Personal	58,61 Mill.	62,58 Mill.	6,76%
Gastos explotación	84,78 Mill.	88,49 Mill.	4,38%
Costes explotación	85,12 Mill.	88,74 Mill.	4,26%
Amortizaciones	5,51 Mill.	5,70 Mill.	3,42%
Totales	85,12 Mill.	88,77 Mill.	4,28%

Fuente: Elaboración propia.

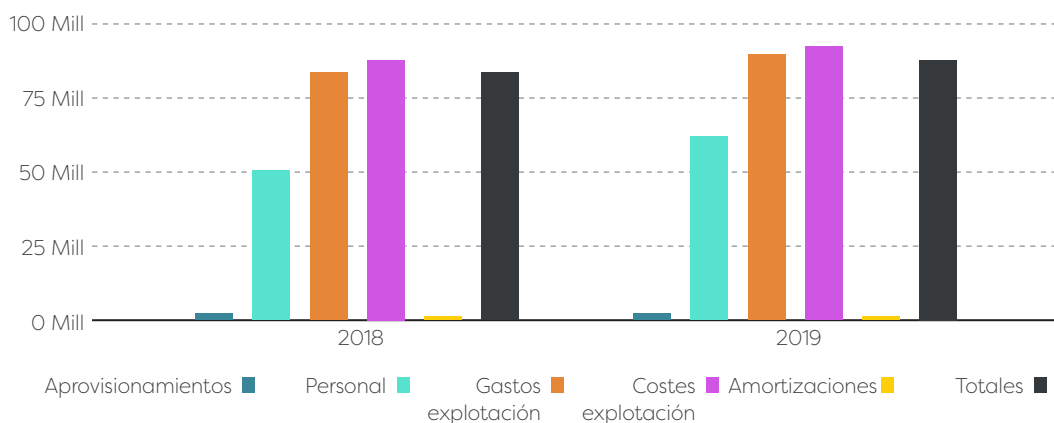
Tabla 4.68 Distribución de los gastos. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Aprovisionamientos	33,54 Mill.	31,79 Mill.	-5,20%
Personal	339,40 Mill.	362,33 Mill.	6,74%
Gastos explotación	463,12 Mill.	488,84 Mill.	5,55%
Costes explotación	464,13 Mill.	488,37 Mill.	5,22%
Amortizaciones	39,60 Mill.	41,96 Mill.	5,96%
Totales	464,13 Mill.	489,74 Mill.	5,52%

Fuente: Elaboración propia.

El análisis de los gastos de las empresas adheridas por tipología, muestra un significativo incremento de las diferentes partidas desde 2018 a 2019, exceptuando los provisionamientos, magnitud que reduce su importe para todos los segmentos.

Figura 4.40 Gastos por tipología.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.3.2. Promedios

4.6.3.2.1. Por viajero

Tabla 4.69 Datos distribución de gastos por viajeros.

Descripción	Promedio		% Var.
	2018	2019	
Aprovisionamiento / viajero	0,21	0,20	-2,76%
Personal / viajero	0,96	0,99	3,43%
Amortizaciones / viajero	0,10	0,11	3,28%
Explotación / viajero	1,47	1,50	2,30%
Totales / viajero	1,47	1,50	2,23%

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		% Var.
	2018	2019	
Aprovisionamiento / viajero	0,23	0,23	-1,97%
Personal / viajero	0,96	0,99	3,47%
Amortizaciones / viajero	0,11	0,11	5,12%
Explotación / viajero	1,50	1,55	2,85%
Totales / viajero	1,51	1,55	2,77%

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

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Aprovisionamiento / viajero	0,17	0,16	-4,54%
Personal / viajero	0,90	0,94	3,88%
Amortizaciones / viajero	0,09	0,09	-0,71%
Explotación / viajero	1,33	1,34	1,19%
Totales / viajero	1,33	1,35	1,13%

Fuente: Elaboración propia.

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

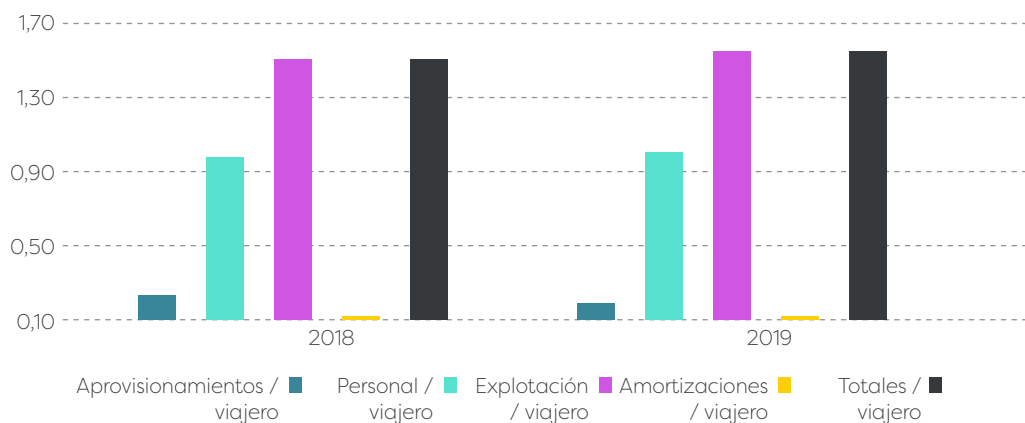
Tabla 4.72 Datos distribución de gastos por viajeros. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Aprovisionamiento / viajero	0,09	0,09	-8,12%
Personal / viajero	1,10	1,12	2,49%
Amortizaciones / viajero	0,13	0,13	-0,22%
Explotación / viajero	1,52	1,54	0,98%
Totales / viajero	1,53	1,54	0,95%

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 4.41 Distribución de gastos por viajeros.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.3.2.1.1. Gastos por viajero. Evolución 2014-2019

A continuación, se muestra el comparativo de los de gastos por viajero de 2014 a 2019.

Tabla 4.73 Gastos de explotación promedio por viajero. Evolución 2014-2019⁴⁹.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Aprovisionamiento/viajero	0,22	0,20	0,18	0,19	0,21	0,20	-10,98%
Personal/viajero	0,88	0,90	0,90	0,91	0,96	0,99	12,44%
Coste explotación/viajero	1,39	1,37	1,34	1,35	1,47	1,50	8,12%
Amortización/viajero	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,11	3,68%
Gasto total/viajero	1,39	1,37	1,35	1,37	1,47	1,50	8,47%

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 4.74 Gastos totales / viajero. Evolución 2014-2019⁵⁰.

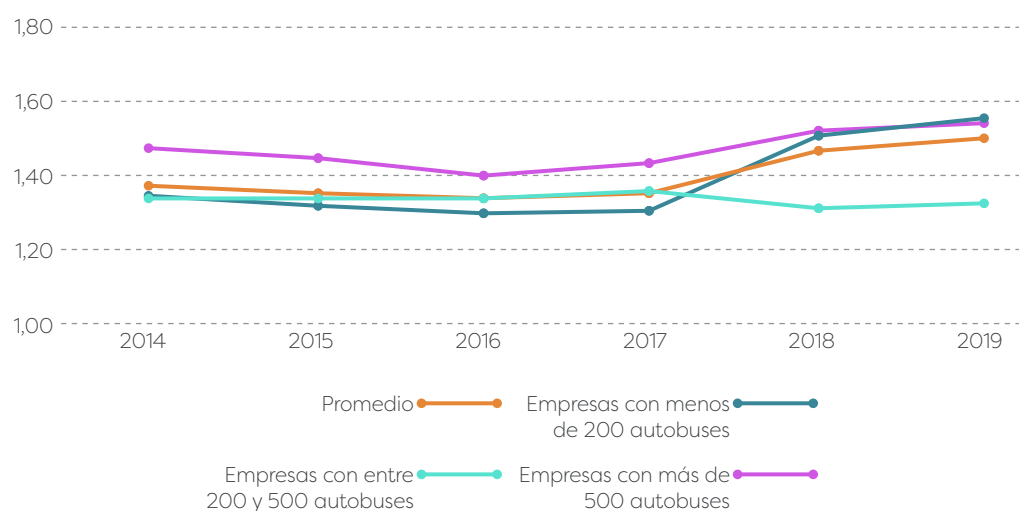
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	1,39	1,37	1,35	1,37	1,47	1,50	8,47%
Empresas con menos de 200 autobuses	1,36	1,34	1,32	1,32	1,51	1,55	13,75%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	1,36	1,36	1,36	1,38	1,33	1,35	-0,82%
Empresas con más de 500 autobuses	1,48	1,46	1,42	1,44	1,53	1,54	4,20%

Fuente: Elaboración propia.

49 Los datos reflejados en la tabla 4.73 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

50 Los datos reflejados en la tabla 4.74 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Figura 4.42 Gasto total / viajero. Evolución 2014-2019⁵¹.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.3.2.2. Por Kilómetro

Tabla 4.75 Datos distribución de gastos por kilómetro.

Descripción	Promedio		% Var.
	2018	2019	
Aprovisionamiento / km	0,68	0,66	-3,26%
Personal / km	3,31	3,44	3,91%
Amortizaciones / km	0,36	0,37	3,89%
Explotación / km	4,97	5,12	3,03%
Totales / km	4,99	5,14	2,96%

Fuente: Elaboración propia.

51 Los datos reflejados en la figura 4.43 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

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

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Aprovisionamiento / km	0,70	0,69	-1,98%
Personal / km	2,82	2,95	4,41%
Amortizaciones / km	0,31	0,33	5,20%
Explotación / km	4,41	4,57	3,67%
Totales / km	4,43	4,58	3,58%

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		% Var.
	2018	2019	
Aprovisionamiento / km	0,74	0,68	-7,97%
Personal / km	3,96	3,93	-0,91%
Amortizaciones / km	0,35	0,36	4,77%
Explotación / km	5,62	5,60	-0,43%
Totales / km	5,64	5,62	-0,42%

Fuente: Elaboración propia.

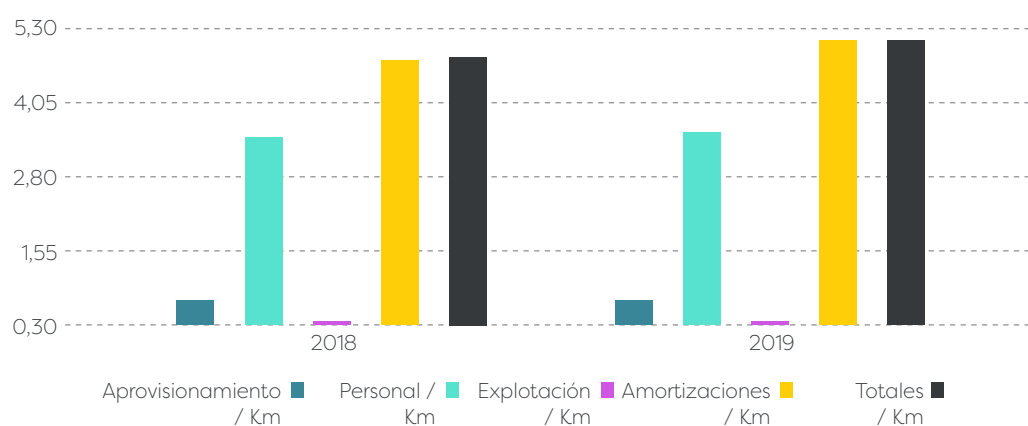
Tabla 4.78 Datos distribución de gastos por kilómetro. Empresas con más de 500 autobuses.

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Aprovisionamiento / km	0,44	0,42	-6,24%
Personal / km	5,30	5,47	3,14%
Amortizaciones / km	0,64	0,64	0,01%
Explotación / km	7,39	7,49	1,45%
Totales / km	7,41	7,51	1,41%

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 4.43 Distribución de gastos por kilómetro.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.3.2.2.1. Gastos por kilómetro. Evolución 2014-2019

A continuación, se muestra el comparativo de los gastos por kilómetro de 2014 a 2019.

Tabla 4.79 Gastos de explotación promedio por kilómetro útil. Evolución 2014-2019⁵².

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Aprovisionamiento/km	0,87	0,79	0,74	0,78	0,68	0,66	-24,22%
Personal/km	3,40	3,53	3,57	3,65	3,31	3,44	1,19%
Costes explotación/km	5,33	5,33	5,28	5,40	4,97	5,12	-3,87%
Amortización/km	0,41	0,40	0,40	0,39	0,36	0,37	-8,47%
Gasto total/km	5,33	5,36	5,34	5,49	4,99	5,14	-3,56%

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4.80 Gastos totales por kilómetro útil. Evolución 2014-2019⁵³.

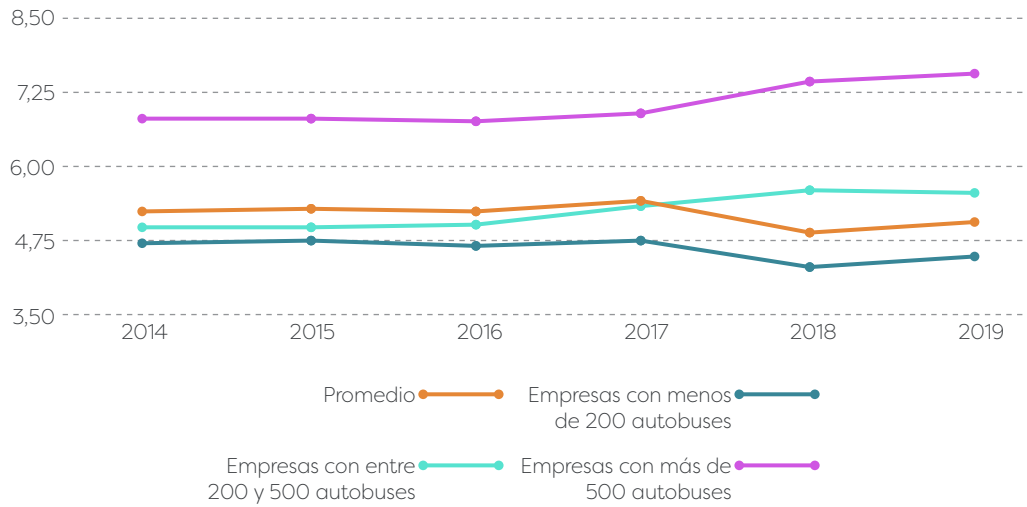
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	5,33	5,36	5,34	5,49	4,99	5,14	-3,56%
Empresas con menos de 200 autobuses	4,80	4,87	4,79	4,86	4,43	4,58	-4,40%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	5,07	5,05	5,13	5,39	5,64	5,62	10,76%
Empresas con más de 500 autobuses	6,78	6,78	6,74	6,89	7,41	7,51	10,76%

Fuente: Elaboración propia.

52 Los datos reflejados en la tabla 4.79 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

53 Los datos reflejados en la tabla 4.80 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

Figura 4.44 Gasto total / km útil. Evolución 2014-2019⁵⁴.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.3.2.3. Por habitante

Tabla 4.81 Datos gastos totales por habitante.

Descripción	Promedio		% Var.
	2018	2019	
Gasto total / habitante	110,81	115,04	3,81%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Gasto total / habitante	87,89	91,05	3,60%

Fuente: Elaboración propia.

54 Los datos reflejados en la figura 4.45 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

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

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Gasto total / habitante	137,64	143,13	3,99%

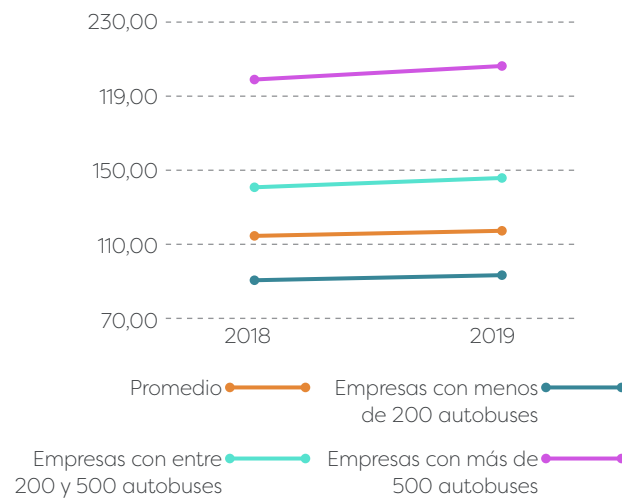
Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Gasto total / habitante	194,72	202,75	4,12%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.45 Gastos totales por habitante.



Fuente: Elaboración propia.

4.6.3.2.3.1. Gasto por habitante. Evolución 2014-2019

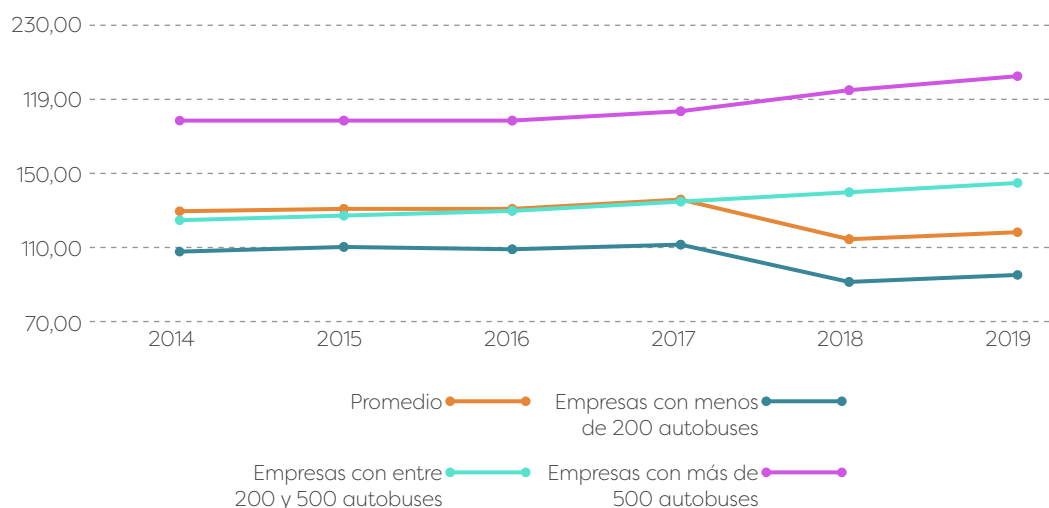
A continuación, se muestra el comparativo de los gastos por habitante de 2014 a 2019.

Tabla 4.85 Gasto total / habitante. Evolución 2014-2019⁵⁵.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	% Var.
Promedio	126,74	128,68	129,34	133,40	110,81	115,04	-9,23%
Empresas con menos de 200 autobuses	104,77	106,86	106,49	108,38	87,89	91,05	-13,09%
Empresas con entre 200 y 500 autobuses	122,27	124,57	127,20	133,18	137,64	143,13	17,07%
Empresas con más de 500 autobuses	177,38	178,49	178,26	183,76	194,72	202,75	14,30%

Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.46 Gasto total / habitante. Evolución 2014-2019⁵⁶.



Fuente: Elaboración propia.

55 Los datos reflejados en la tabla 4.85 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

56 Los datos reflejados en la figura 4.47 hacen referencia a distintas muestras de empresas, por lo que pueden verse comprometidas las conclusiones derivadas de dicha información y su consistencia.

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.

4.7.1. Financiación a la inversión

En este apartado se analizan básicamente las inversiones en infraestructuras, flota y resto de inversiones, vinculadas a largo plazo a la actividad de las empresas y su financiación⁵⁷.

4.7.1.1. Inversiones

Tabla 4.86 Inversiones anuales y acumuladas.

Descripción	Promedio		% Var.
	2018	2019	
Total Inversiones año	13,53 Mill.	14,52 Mill.	7,30%
Inversión neta acumulada	81,82 Mill.	81,15 Mill.	-0,81%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Total Inversiones año	1,90 Mill.	2,46 Mill.	29,24%
Inversión neta acumulada	11,83 Mill.	12,78 Mill.	8,07%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Total Inversiones año	8,88 Mill.	9,22 Mill.	3,87%
Inversión neta acumulada	47,80 Mill.	51,29 Mill.	7,30%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Total Inversiones año	69,38 Mill.	73,39 Mill.	5,78%
Inversión neta acumulada	429,80 Mill.	414,35 Mill.	-3,59%

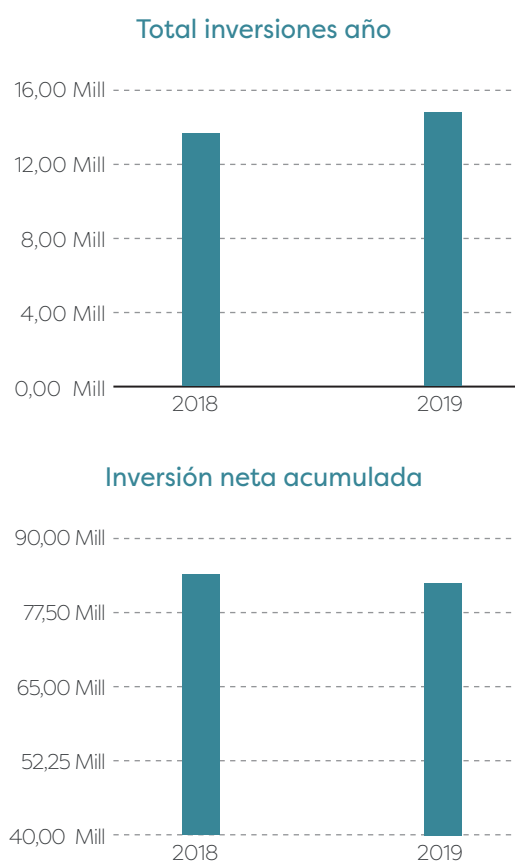
Fuente: Elaboración propia.

Las inversiones anuales han aumentado de forma considerable en los años analizados, mientras que las inversiones netas acumuladas han sufrido un pequeño descenso. En el caso de las inversiones anuales, la subida es generalizada en todos los tramos, pero son las empresas con menos de 200 autobuses las que mayor incremento experimentan con un 29,24%.

Respecto al análisis de las inversiones netas acumuladas, el descenso viene marcado por las empresas con más de 500 autobuses que sufre una disminución del 3,59%. El resto de tramos tienen un ligero aumento en la inversión neta acumulada.

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 2018-2019.



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		% Var.
	2018	2019	
Subvenciones de capital del ejercicio	7,12 Mill.	7,26 Mill.	1,96%
Subvenciones de capital acumuladas	29,40 Mill.	36,81 Mill.	25,21%

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		% Var.
	2018	2019	
Subvenciones de capital del ejercicio	0,79 Mill.	0,65 Mill.	-17,83%
Subvenciones de capital acumuladas	3,12 Mill.	3,67 Mill.	17,75%

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		% Var.
	2018	2019	
Subvenciones de capital del ejercicio	3,80 Mill.	3,62 Mill.	-4,59%
Subvenciones de capital acumuladas	18,94 Mill.	19,24 Mill.	1,56%

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		% Var.
	2018	2019	
Subvenciones de capital del ejercicio	58,37 Mill.	61,46 Mill.	5,30%
Subvenciones de capital acumuladas	169,62 Mill.	204,50 Mill.	20,56%

Fuente: Elaboración propia.

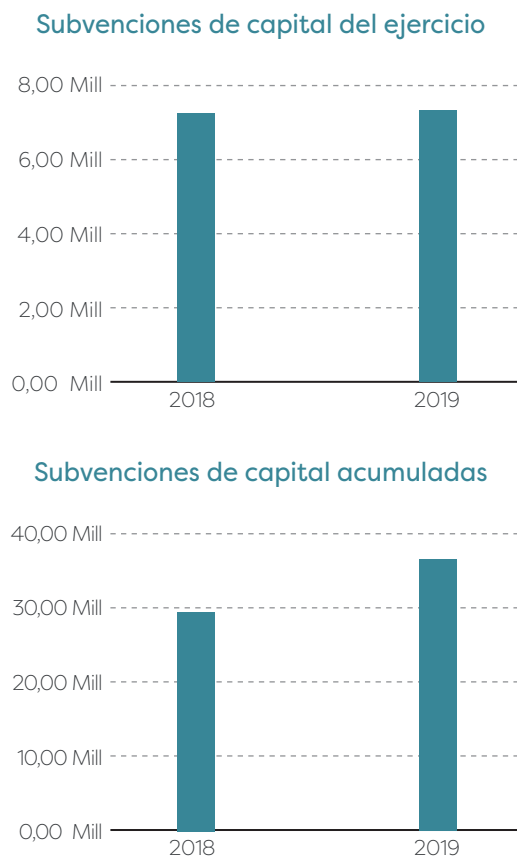
La **Tabla 4.90** muestra el incremento promedio tanto de las subvenciones de capital, concedidas en el ejercicio y acumuladas, correspondientes a las empresas adheridas.

El incremento de las subvenciones de capital se debe al tramo de las empresas con más de 500 autobuses que sufren un incremento del 5,30%, ya que, en el resto de tramos, esta subvención minoró, llegando al 17,83% en el caso de las empresas con menos de 200 autobuses.

Por otro lado, las subvenciones acumuladas han aumentado de forma generalizada en todos los tramos, siendo ese incremento más acusado en el tramo pequeño y grande, con un 17,75% y un 20,56% respectivamente.

En los gráficos siguientes se refleja la evolución tanto de las subvenciones de capital anuales como de las acumuladas del promedio general en el periodo 2018-2019.

Figura 4.48 Evolución de las subvenciones promedio de capital anuales y acumuladas del periodo 2018-2019.



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		% Var.
	2018	2019	
Cobertura inversiones año:			
% Inversiones subvencionadas	63,21%	50,93%	-19,43%
% Financiación ajena activo fijo	36,79%	49,07%	33,39%
Inversión neta acumulada:			
% Inversiones subvencionadas	36,05%	36,66%	1,70%
% Financiación ajena activo fijo	63,95%	63,34%	-0,96%

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		% Var.
	2018	2019	
Cobertura inversiones año:			
% Inversiones subvencionadas	67,41%	32,72%	-51,46%
% Financiación ajena activo fijo	32,59%	67,28%	106,45%
Inversión neta acumulada:			
% Inversiones subvencionadas	32,64%	30,86%	-5,46%
% Financiación ajena activo fijo	67,36%	69,14%	2,64%

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		% Var.
	2018	2019	
Cobertura inversiones año:			
% Inversiones subvencionadas	49,99%	49,52%	-0,95%
% Financiación ajena activo fijo	50,01%	50,48%	0,95%
Inversión neta acumulada:			
% Inversiones subvencionadas	41,80%	40,78%	-2,44%
% Financiación ajena activo fijo	58,20%	59,22%	1,75%

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		% Var.
	2018	2019	
Cobertura inversiones año:			
% Inversiones subvencionadas	81,25%	81,06%	-0,24%
% Financiación ajena activo fijo	18,75%	18,94%	1,03%
Inversión neta acumulada:			
% Inversiones subvencionadas	36,47%	45,84%	25,67%
% Financiación ajena activo fijo	63,53%	54,16%	-14,74%

Fuente: Elaboración propia.

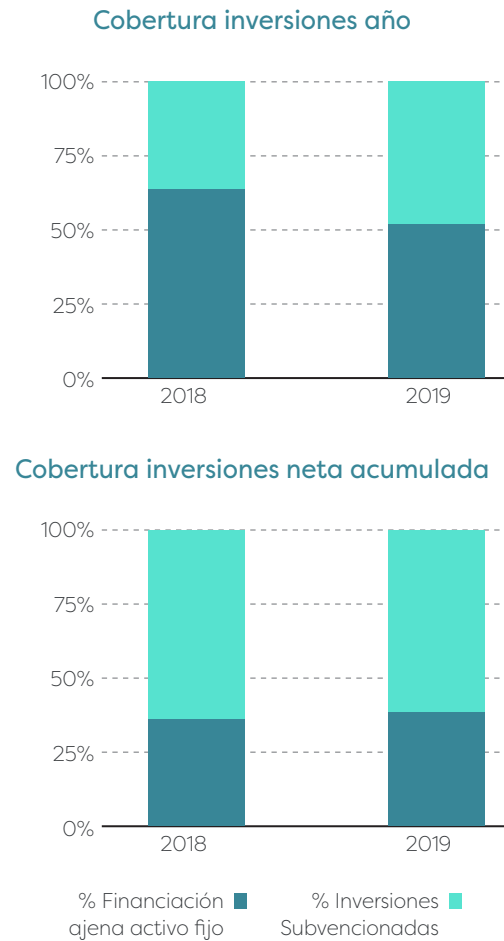
Tanto las cifras promedio generales (Tabla 4.94) como las parciales (Tablas 4.95-4.97), muestran que las empresas en el año 2018 financiaban sus inversiones anuales con fuentes de financiación propias, y que dicha situación ha ido disminuyendo en el año 2019, donde la financiación con fuente de financiación ajena cobra mayor peso. No es el caso para las inversiones acumuladas donde la financiación ajena es muy superior a la financiación propia en los dos años seleccionados.

El tramo de las empresas de más de 500 autobuses es la que difiere con respecto a la tendencia general, ya que tienen un mayor porcentaje de inversiones tanto anuales como acumuladas que son financiadas con fondos públicos, rondando el 81% y el 46% respectivamente.

El tramo de las pequeñas es la que representa mayor oscilación si tenemos en cuenta el porcentaje de inversiones anuales financiadas con recursos públicos pasando de un 67% en el año 2018 a un 32% en el año 2019. Mientras que en las empresas entre 200 y 500 autobuses el porcentaje es más equilibrado con aproximadamente un 50% de inversión anual y acumulada cubierta por fondos públicos.

En las figuras siguientes podemos observar la tendencia de estas coberturas en el periodo 2018 y 2019 en el promedio general.

Figura 4.49 Evolución de la cobertura de inversiones anuales y acumuladas del período 2016-2017.



Fuente: Elaboración propia

4.7.2. Tarifas

El estudio de la financiación del servicio pasa por una revisión de las políticas tarifarias de las ciudades analizadas. 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 €		% Var.
	2018	2019	
Billete ordinario	1,37	1,37	0,18%

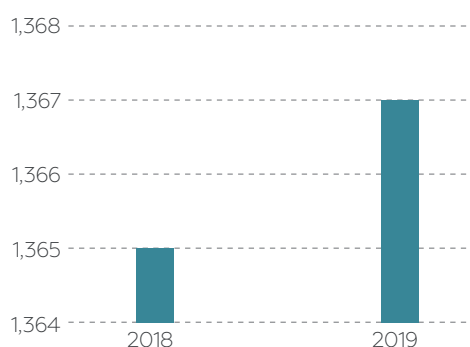
Fuente: Elaboración propia.

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

La tarifa promedio se ha mantenido constante en los años analizados y cerca de 1,40 €.

La Figura 4.51 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		% Var.
	2018	2019	
Recaudación directa	35,34 Mill.	36,04 Mill.	1,96%
Aportaciones públicas para prestación del servicio	35,38 Mill.	37,05 Mill.	4,72%
Otros ingresos de explotación	3,47 Mill.	3,41 Mill.	-1,79%
Otras subvenciones de explotación	0,25 Mill.	0,27 Mill.	8,28%
Cobertura recaudación directa / recursos obtenidos de la actividad principal	60,19%	59,88%	-0,52%
Cobertura aportaciones públicas para la prestación del servicio / recursos obtenidos de la actividad principal	39,81%	40,12%	0,79%

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		% Var.
	2018	2019	
Recaudación directa	10,35 Mill.	10,26 Mill.	-0,89%
Aportaciones públicas para prestación del servicio	6,84 Mill.	7,33 Mill.	7,12%
Otros ingresos de explotación	0,30 Mill.	0,32 Mill.	8,17%
Otras subvenciones de explotación	0,25 Mill.	0,30 Mill.	17,83%
Cobertura recaudación directa / recursos obtenidos de la actividad principal	66,25%	66,74%	0,74%
Cobertura aportaciones públicas para la prestación del servicio / recursos obtenidos de la actividad principal	33,75%	33,26%	-1,46%

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		% Var.
	2018	2019	
Recaudación directa	37,27 Mill.	37,17 Mill.	-0,28%
Aportaciones públicas para prestación del servicio	41,71 Mill.	45,97 Mill.	10,21%
Otros ingresos de explotación	2,67 Mill.	2,32 Mill.	-12,91%
Otras subvenciones de explotación	-	-	-
Cobertura recaudación directa / recursos obtenidos de la actividad principal	48,64%	45,92%	-5,61%
Cobertura aportaciones públicas para la prestación del servicio / recursos obtenidos de la actividad principal	51,36%	54,08%	5,31%

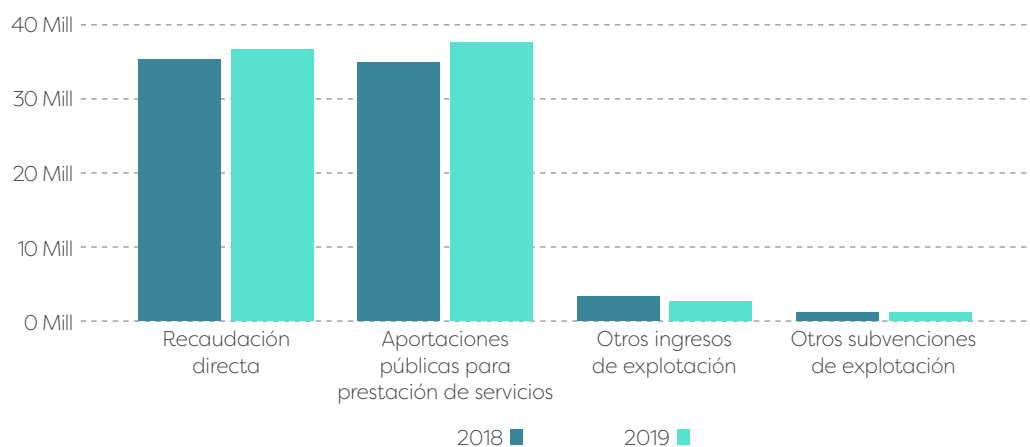
Fuente: Elaboración propia.

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		% Var.
	2018	2019	
Recaudación directa	194,52 Mill.	196,19 Mill.	0,86%
Aportaciones públicas para prestación del servicio	219,29 Mill.	223,63 Mill.	1,98%
Otros ingresos de explotación	27,29 Mill.	27,18 Mill.	-0,41%
Otras subvenciones de explotación	0,46 Mill.	0,45 Mill.	-1,72%
Cobertura recaudación directa / recursos obtenidos de la actividad principal	46,96%	46,63%	-0,70%
Cobertura aportaciones públicas para la prestación del servicio / recursos obtenidos de la actividad principal	53,04%	53,37%	0,62%

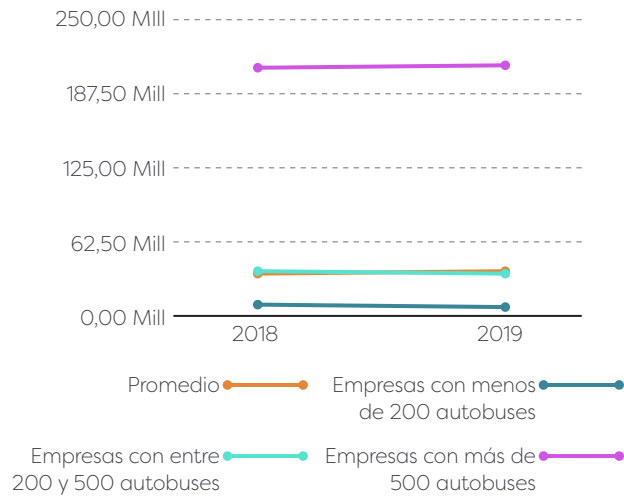
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.51 Estructura de la financiación de la explotación.



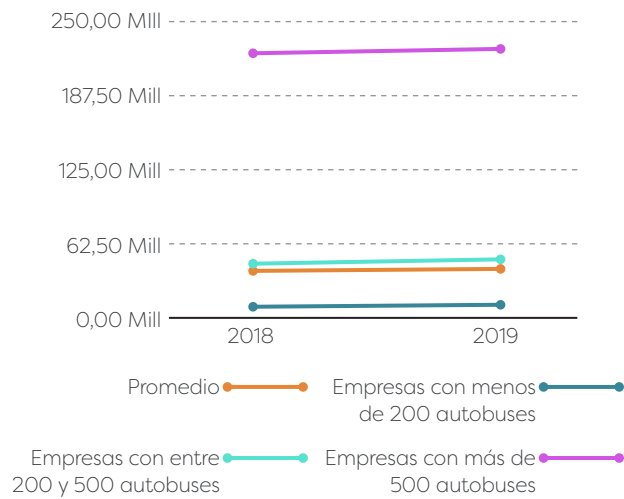
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.52 Evolución de la recaudación directa.



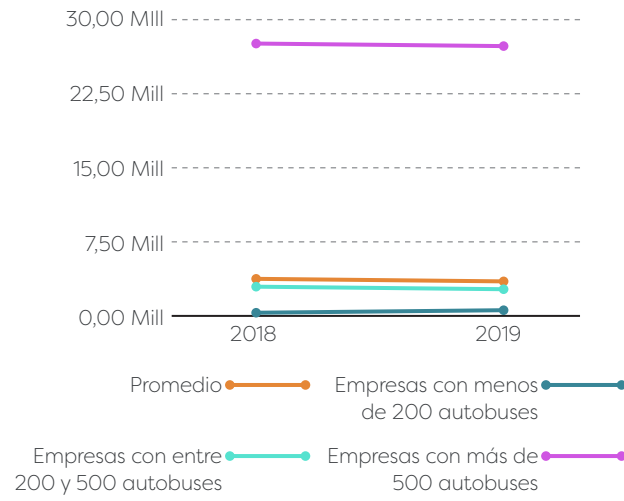
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.53 Evolución de las aportaciones públicas.



Fuente: Elaboración propia.

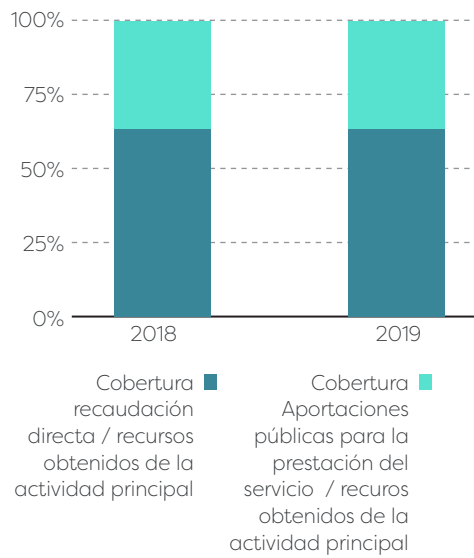
Figura 4.54 Evolución de otros ingresos de explotación.



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

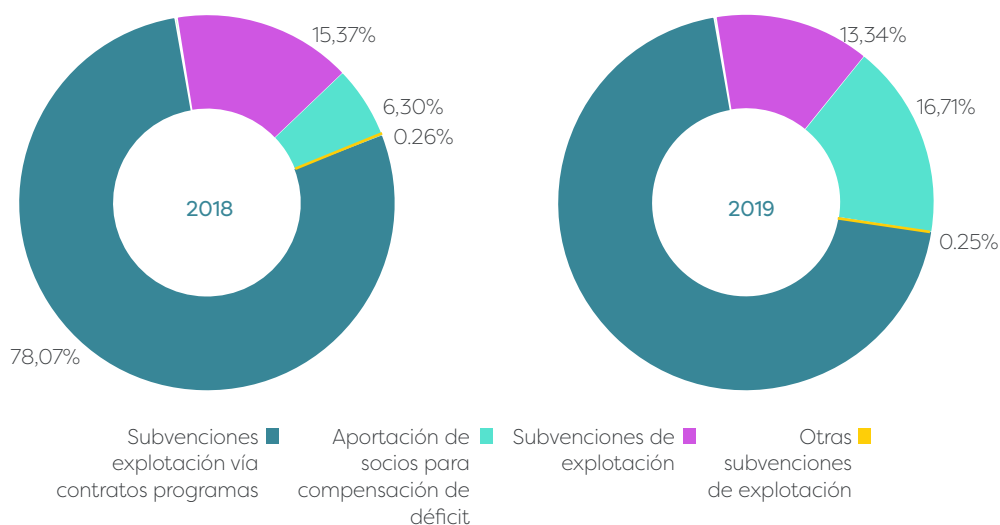
Tabla 4.103 Datos aportaciones públicas para la financiación del servicio.

Descripción	Promedio		% Var.
	2018	2019	
Subvenciones explotación vía contratos programas	78,07%	69,70%	-10,72%
Aportación de socios para compensación de déficit	6,30%	16,71%	165,25%
Subvenciones de explotación	15,37%	13,34%	-13,18%
Otras subvenciones de explotación	0,26%	0,25%	-6,49%
Total importes	100%	100%	

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 2018-2019, 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		% Var.
	2018	2019	
Cobertura recaudación sobre costes explotación	57,04%	55,47%	-2,75%
Cobertura aportaciones públicas para prestación del servicio sobre costes explotación	36,23%	35,72%	-1,42%
Déficit-superávit del servicio	6,72%	8,81%	30,99%

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		% Var.
	2018	2019	
Cobertura recaudación sobre costes explotación	63,26%	61,88%	-2,18%
Cobertura aportaciones públicas para prestación del servicio sobre costes explotación	30,23%	28,57%	-5,50%
Déficit-superávit del servicio	6,51%	9,55%	46,72%

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		% Var.
	2018	2019	
Cobertura recaudación sobre costes explotación	45,49%	43,57%	-4,23%
Cobertura aportaciones públicas para prestación del servicio sobre costes explotación	48,12%	51,60%	7,23%
Déficit-superávit del servicio	6,38%	4,83%	-24,37%

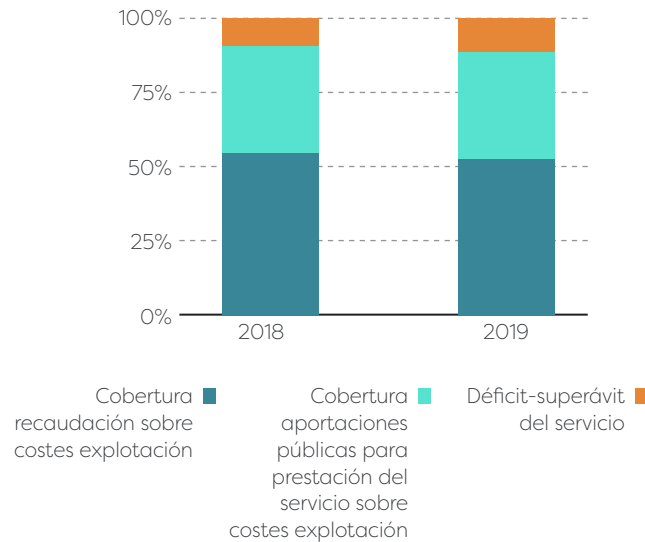
Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		% Var.
	2018	2019	
Cobertura recaudación sobre costes explotación	42,86%	40,86%	-4,66%
Cobertura aportaciones públicas para prestación del servicio sobre costes explotación	48,45%	46,83%	-3,34%
Déficit-superávit del servicio	8,69%	12,31%	41,61%

Fuente: Elaboración propia.

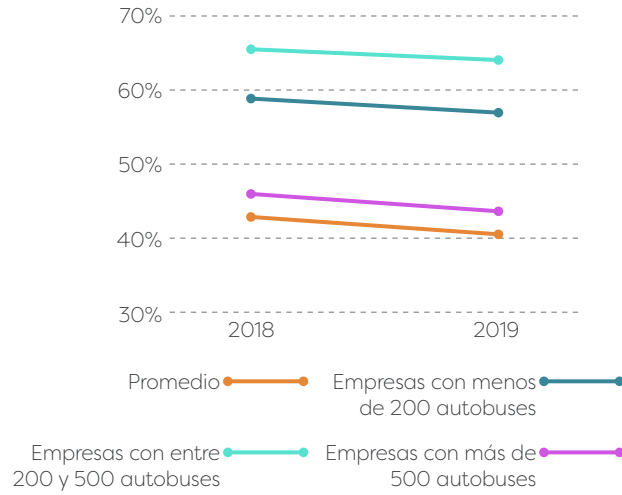
Figura 4.57 Costes de explotación sobre el total de ingresos de explotación.



Fuente: Elaboración propia.

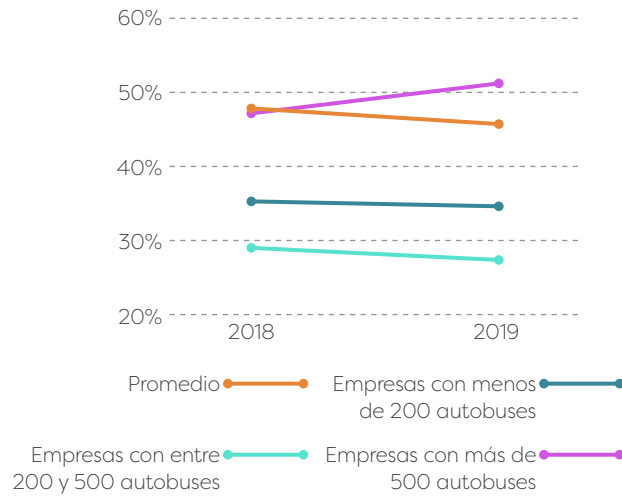
De forma general, tal y como hemos podido observar, las empresas mantienen sus tasas de cobertura tanto de recaudación como de aportaciones públicas, aunque con un leve descenso en ambas para el periodo analizado, manteniendo una cierta estabilidad en los ingresos y buscando nuevas formas de financiación.

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.

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

A continuación, se analizan los indicadores de costes y financiación del servicio en términos relativos respecto al número de viajeros, que constituyen los parámetros adecuados para medir la demanda y, del mismo modo, estos mismos datos relacionados con 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			
	2018	2019	% Var.	
parámetros viajeros	Recaudación directa al viajero / viajero	0,87	0,86	-1,31%
	Aportaciones públicas prestación del servicio / viajeros	0,55	0,55	0,92%
	Recursos obtenidos de actividad principal / viajero	1,42	1,41	-0,45%
	Costes explotación / viajeros	1,57	1,61	2,13%
parámetros kilómetros	Recaudación directa viajero / km útil	2,81	2,78	-1,09%
	Aportaciones públicas prestación del servicio / km útiles	1,97	2,04	3,87%
	Recursos obtenidos de actividad principal / Km útil	4,78	4,82	0,95%
	Costes explotación / Km útil	5,47	5,60	2,42%
parámetros autobuses	Recaudación directa viajero / autobús	107.528,73	107.363,33	-0,15%
	Aportaciones públicas prestación del servicio / autobuses	98.384,76	101.843,65	3,52%
	Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	205.913,50	209.206,97	1,60%
	Costes explotación / autobús	236.661,94	245.910,60	3,91%
habitantes	Aportaciones públicas prestación del servicio / habitantes	46,76	49,41	5,68%
	Costes explotación / habitantes	119,62	124,03	3,68%

Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción		Empresas con menos de 200 autobuses		
		2018	2019	% Var.
parámetros viajeros	Recaudación directa al viajero / viajero	0,99	0,98	-0,60%
	Aportaciones públicas prestación del servicio / viajeros	0,49	0,48	-1,48%
	Recursos obtenidos de actividad principal / viajero	1,48	1,46	-0,89%
	Costes explotación / viajeros	1,66	1,71	2,63%
parámetros kilómetros	Recaudación directa viajero / km útil	2,84	2,85	0,33%
	Aportaciones públicas prestación del servicio / km útiles	1,50	1,51	0,91%
	Recursos obtenidos de actividad principal / Km útil	4,34	4,36	0,53%
	Costes explotación / Km útil	5,11	5,28	3,49%
parámetros autobuses	Recaudación directa viajero / autobús	103.225,43	104.396,73	1,13%
	Aportaciones públicas prestación del servicio / autobuses	82.689,96	84.196,94	1,82%
	Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	185.915,39	188.593,67	1,44%
	Costes explotación / autobús	223.224,16	234.311,48	4,97%
habitantes	Aportaciones públicas prestación del servicio / habitantes	32,24	33,72	4,57%
	Costes explotación / habitantes	101,10	104,63	3,49%

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		
		2018	2019	% Var.
parámetros viajeros	Recaudación directa al viajero / viajero	0,61	0,59	-3,29%
	Aportaciones públicas prestación del servicio / viajeros	0,63	0,69	8,55%
	Recursos obtenidos de actividad principal / viajero	1,24	1,28	2,76%
	Costes explotación / viajeros	1,33	1,35	1,09%
parámetros kilómetros	Recaudación directa viajero / km útil	2,44	2,43	-0,38%
	Aportaciones públicas prestación del servicio / km útiles	2,74	2,89	5,61%
	Recursos obtenidos de actividad principal / Km útil	5,17	5,32	2,79%
	Costes explotación / Km útil	5,64	5,62	-0,46%
parámetros autobuses	Recaudación directa viajero / autobús	108.986,10	107.072,32	-1,76%
	Aportaciones públicas prestación del servicio / autobuses	115.525,43	126.540,49	9,53%
	Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	224.511,52	233.612,81	4,05%
	Costes explotación / autobús	241.544,75	247.575,70	2,50%
habitantes	Aportaciones públicas prestación del servicio / habitantes	66,31	73,65	11,07%
	Costes explotación / habitantes	137,64	143,07	3,95%

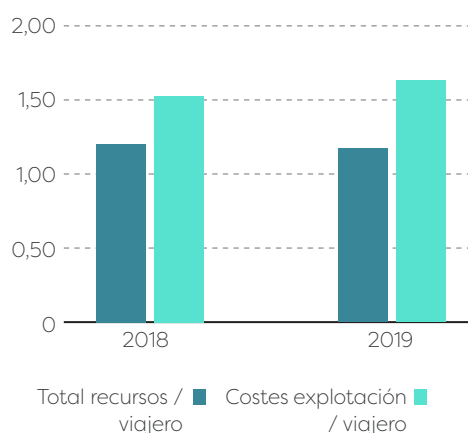
Fuente: Elaboración propia.

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

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses			
	2018	2019	% Var.	
parámetros viajeros	Recaudación directa al viajero / viajero	0,66	0,63	-4,07%
	Aportaciones públicas prestación del servicio / viajeros	0,74	0,72	-2,68%
	Recursos obtenidos de actividad principal / viajero	1,40	1,35	-3,33%
	Costes explotación / viajeros	1,53	1,54	0,75%
parámetros kilómetros	Recaudación directa viajero / km útil	3,21	3,08	-3,90%
	Aportaciones públicas prestación del servicio / km útiles	3,63	3,54	-2,50%
	Recursos obtenidos de actividad principal / Km útil	6,83	6,62	-3,16%
	Costes explotación / Km útil	7,41	7,50	1,21%
parámetros autobuses	Recaudación directa viajero /autobús	126.130,54	122.778,33	-2,66%
	Aportaciones públicas prestación del servicio / autobuses	142.577,44	140.683,46	-1,33%
	Recursos obtenidos de actividad principal / autobús	268.707,98	263.461,78	-1,95%
	Costes explotación / autobús	294.085,17	300.576,02	2,21%
habitantes	Aportaciones públicas prestación del servicio / habitantes	94,72	95,09	0,38%
	Costes explotación / habitantes	194,72	202,33	3,91%

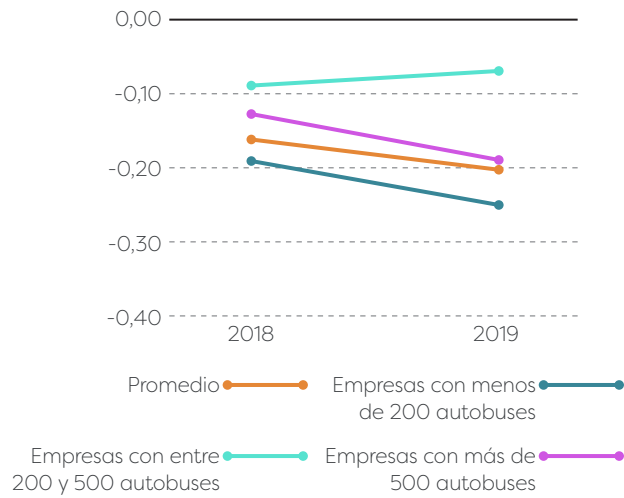
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.60 Recursos obtenidos y costes de explotación por viajeros.



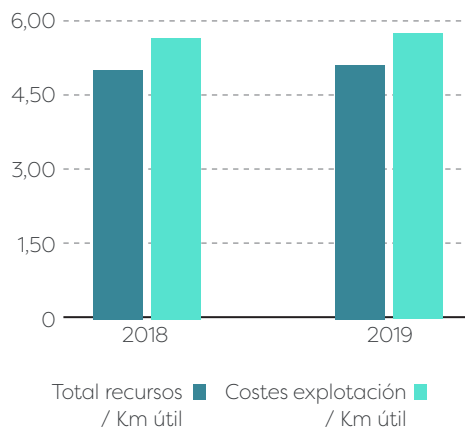
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.61 Margen/viajero por segmentos.



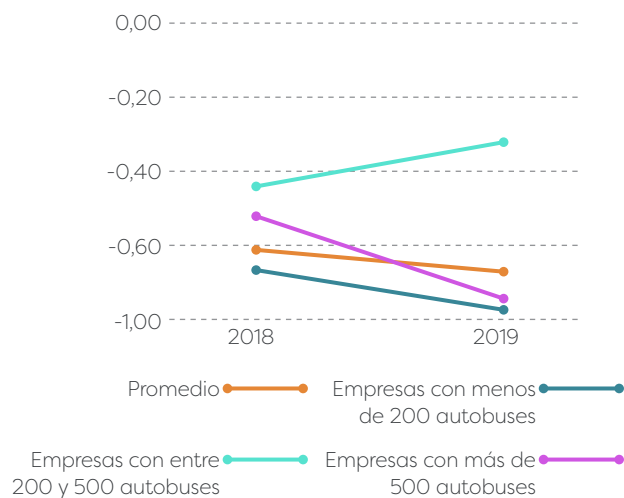
Fuente: Elaboración propia.

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



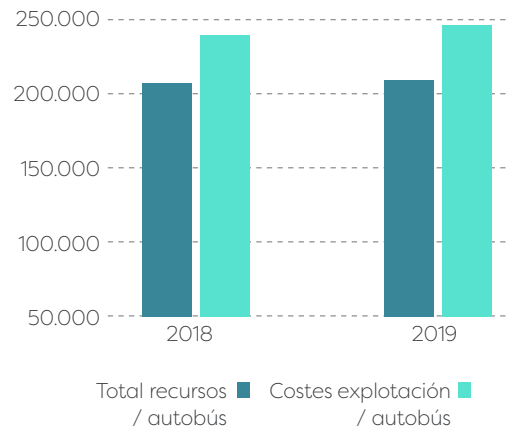
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.63 Margen/kilómetro útil por segmentos.



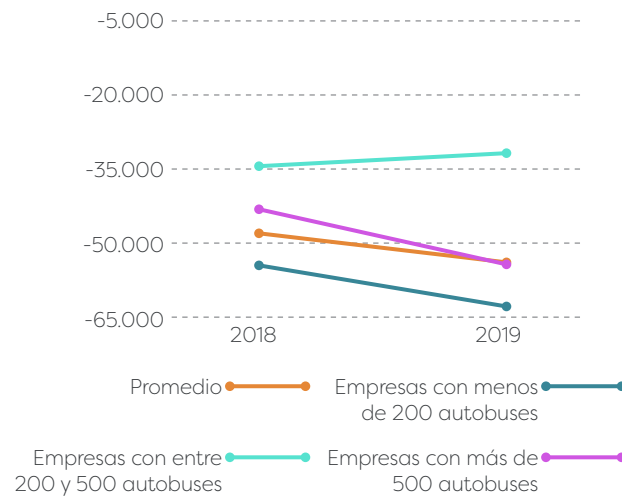
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.64 Recursos obtenidos y costes de explotación por autobús.



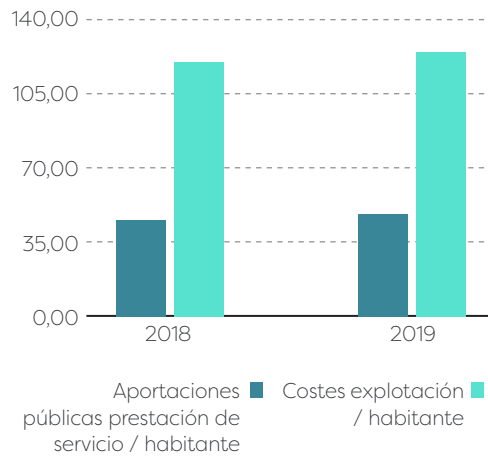
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.65 Margen/autobús por segmentos.



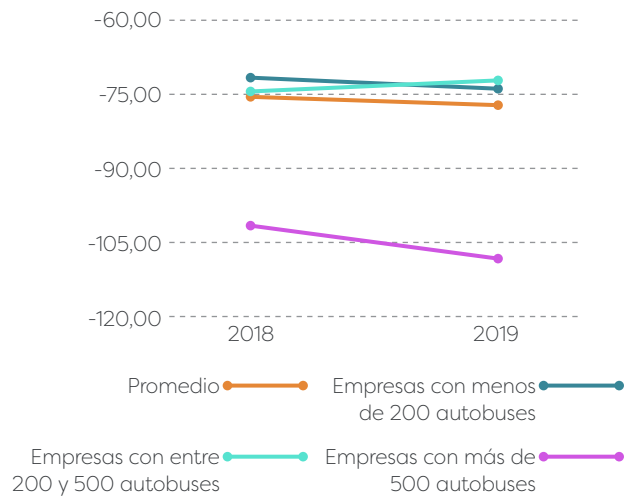
Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.66 Recursos obtenidos y costes de explotación por habitante.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.67 Margen/habitante por segmentos.



Fuente: Elaboración propia.

4.8. Accesibilidad

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

Descripción	Promedio		
	2018	2019	% Var.
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	84,13%	84,96%	0,99%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	91,72%	91,98%	0,29%

Descripción	Empresas con menos de 200 autobuses		
	2018	2019	% Var.
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	85,13%	86,69%	1,83%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	87,36%	88,01%	0,75%

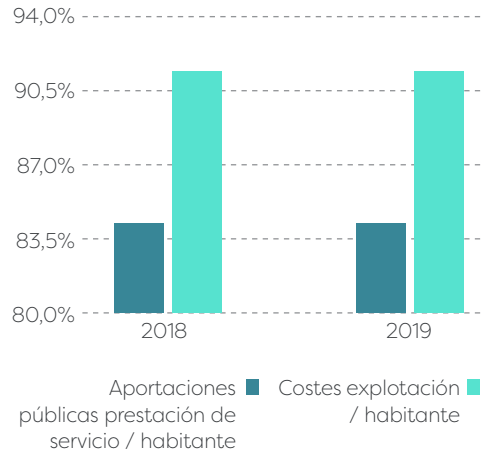
Descripción	Empresas entre 200 y 500 autobuses		
	2018	2019	% Var.
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	74,86%	74,86%	0,00%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	99,66%	99,66%	0,00%

Descripción	Empresas con más de 500 autobuses		
	2018	2019	% Var.
% autobuses con plataforma sobre el total de autobuses	97,67%	96,51%	-1,18%
% autobuses con piso bajo sobre el total de autobuses	97,67%	96,51%	-1,18%

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. Se pone de manifiesto que los porcentajes aumentan ligeramente en empresas con más de 200 autobuses, destacando que los porcentajes son mayores y cercanos al 100% en las dos empresas que operan con más de 500 autobuses.

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



Fuente: Elaboración propia.

En la Figura 4.69 se aprecia que el porcentaje de autobuses con plataforma 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 configurada por 55 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 afirmar 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 2018 y 2019. A este respecto, se concluye que, por término medio, la muestra analizada presenta una dimensión considerable, al obtener una cifra de negocios que ronda los 23 millones de euros, un tamaño del activo que supera los 39 millones y unas 539 personas empleadas. Sin embargo, en la muestra coexisten empresas de muy diferente magnitud.

El estudio continúa con una comparativa entre las empresas de la muestra, adheridas y no adheridas al Observatorio, utilizando las mismas variables anteriores y observándose cómo se han adherido las empresas de mayor dimensión.

Una vez caracterizada la muestra de empresas, se analizan las principales magnitudes del resultado empresarial y de la estructura económica y financiera, partiendo de la información contenida en sus cuentas anuales y obtenidas de la base de datos SABI. 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 casi el 91% de las empresas se haya constituido hace más de 10 años.

Se debe resaltar la gran disparidad entre la cifra de negocios media de las empresas más antiguas (24.552,32 miles de euros), frente a las más modernas (2.854,00 miles de euros). La misma disparidad se presenta con los fondos propios medios, ya que, mientras que en las empresas constituidas hace más de 10 años, la media de los fondos propios es de 13.607,42 miles de euros, las empresas más jóvenes (entre 1 y 5 años) disponen de unos fondos propios medios negativos.

Ello puede explicarse porque las empresas más antiguas, al llevar más tiempo establecidas, están asentadas en el mercado, con un territorio de actuación claramente delimitado, unas redes de transporte estudiadas y experimentadas y una clientela cautiva.

Las empresas municipales de transporte, por su propia personalidad jurídica, su actividad, sus modos de financiación y su elevado volumen de negocio, están sujetas a controles de auditoría. En este sentido, un 87,27% de las empresas de la muestra están auditadas.

Si bien en torno al 65% 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

Por término medio, el importe de la cifra de negocios disminuye en el período analizado (1,54%).

En 2019, más del 78% de la muestra presenta una dimensión del activo inferior a 30 millones de euros en el bienio estudiado. Destaca que, para los intervalos de entre 10 y 100 millones, la dimensión media del activo decrece en el período analizado.

El número medio de trabajadores aumenta en torno a 29 trabajadores en el bienio analizado. No obstante, existe un tramo en el que se observa decrecimiento de la plantilla, aquel formado por las empresas de entre 250 y 500 trabajadores.

A pesar de que la heterogeneidad de la muestra obliga a tomar con cautela las conclusiones alcanzadas a nivel global, parece evidente 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 1,67% en el bienio, frente a una disminución del 1,54% de las empresas de la muestra.
- En la dimensión del activo promedio, en las empresas adheridas se ha producido un aumento del 7,34%, registrando las empresas de la muestra un incremento similar del 7,09%.
- El número de empleados en las empresas adheridas aumentó un 7,41% el número de trabajadores, por un 5,78% en las empresas 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 bienio 2018-19, se desprenden las siguientes conclusiones:

- Los ingresos de la explotación permiten obtener beneficios en el desarrollo de las actividades propias de la explotación al menos para la mitad del colectivo, pero las cargas financieras soportadas superan sus ingresos financieros.
- Se aprecia, en términos de mediana para el conjunto de la muestra, un ligero aumento del porcentaje que representan sobre la cifra de negocios los resultados de la explotación y financiero, lo que conduce a una mejora del resultado del ejercicio hasta el 2,70%, en 2019.

Por segmentos, al menos el 50% de empresas de cada uno obtiene beneficios derivados básicamente de la actividad de explotación. Además, cabe reseñar el aumento experimentado por el resultado de la explotación en las empresas del Grupo I.2, pasando la mediana del 3,95% al 5,46%. Para los otros segmentos, las cifras medianas no varían en exceso durante el bienio. Si bien las de menor tamaño muestran una mejoría (del 2,80% al 3,78%), en el resto disminuye ligeramente.

El resultado financiero mejora en todos los segmentos, salvo para las empresas de tamaño mediano (de entre 200 y 500 autobuses).

El resultado del ejercicio presenta en la mediana un incremento del peso del beneficio sobre la cifra de negocios, salvo para las empresas de mayor tamaño. En 2019, para el 50% de la muestra, el beneficio representa más del 2,24% de la cifra de negocios generada por las empresas de menos de 50 autobuses; más del 5,28% de la obtenida por las empresas de entre 50 y 200 autobuses, para volver a rondar cifras del alrededor del 2% en las de tamaño intermedio y solo del 0,11% de la cifra de negocios en las de mayor dimensión.

Con relación a la estructura de gastos, la rúbrica de gastos de personal es la partida más relevante de estas empresas, con un aumento del peso en 2019 hasta tomar la mediana para el conjunto de la muestra un valor del 88,05% de la cifra de negocios. Por segmentos, destaca que, salvo en las empresas de menor tamaño, el valor mediano refleja unas cifras de gastos de personal que superan el 100% de su cifra de negocios. La evolución de esta partida es dispar, ya que aumenta en todos los grupos excepto en el formado por las empresas más pequeñas.

||| 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, habiéndose incrementado, en el bienio estudiado, su proporción sobre el activo total en casi 4 puntos porcentuales. Asimismo, se constata que el activo no corriente es proporcionalmente mayor que el activo corriente a medida que va aumentando el tamaño de las empresas.
- Respecto a la composición de la estructura financiera, se puede observar que, en términos de mediana, un 62,64% en 2018 y un 60,63% en 2019 del pasivo y patrimonio neto corresponde a financiación permanente.
- Existen, en 2018, 4 empresas que presentan un patrimonio neto negativo, mientras que en 2019 se reducen a 2, motivado básicamente por los resultados de ejercicios anteriores. Durante el bienio, la representatividad del patrimonio neto en la estructura financiera varía muy ligeramente.

||| 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 2018 a 2019. A tal efecto, se han eliminado de la muestra 4 empresas, por tener patrimonios netos negativos.

Por su parte, el análisis de la solvencia orienta sobre la capacidad del colectivo para hacer frente a sus deudas, tanto con su patrimonio como con los recursos que generan. Se concluye que:

- Una vez eliminadas las empresas con patrimonio neto negativo, la mayor parte del colectivo es rentable, logrando remunerar los capitales propios en ambos años y siendo positiva la evolución de la mediana.
- A nivel global, en 2019, para la mitad del colectivo, el valor de referencia para la ratio de rentabilidad financiera supera el 4,71%, siendo la rentabilidad económica de la empresa y el coste de la deuda superior al 3,23% y 0,65%, respectivamente. El coeficiente de endeudamiento alcanza un valor superior a 1,09. Por su parte, la rentabilidad económica de la explotación, en términos de mediana, se sitúa en el 3,59%, valor similar al de la rentabilidad económica de la empresa. Se observa que, por cada euro de la explotación ingresado y sin considerar las partidas que suponen estimaciones de valor, se genera un beneficio máximo menor a 0,08 euros. Asimismo, por cada euro de cifra de negocios generada el margen neto máximo, para la mitad del colectivo, alcanza una cifra que no alcanza los 0,03 euros.

Por segmentos, la mediana de la rentabilidad financiera aumenta en los dos tramos del Grupo 1 (menos de 200 autobuses). Para los otros segmentos, que incluyen las empresas de más de 200 autobuses, los valores medianos reflejan una reducción en la rentabilidad de los capitales propios, si bien es menos acusada en las empresas de más de 500 autobuses. Similares conclusiones se desprenden del análisis de la rentabilidad económica de la empresa.

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

Si se atiende a la relación del fondo de maniobra y activo total, se puede observar que en el bienio estudiado se ha producido un aumento de más del 20% en la mediana de este indicador.

La mediana del período medio de cobro disminuye en el bienio estudiado. Destacan las importantes reducciones para las empresas más grandes (más de 500 autobuses) y para las más pequeñas (menos de 50 autobuses). Respecto al período medio de pago, la mediana ha aumentado entre 2018 y 2019 en los grupos 1.2 (entre 50 y 200 autobuses) y 2 (entre 200 y 500 autobuses), mientras que ha disminuido en el grupo 1.1 (menos de 50 autobuses).

El endeudamiento de la muestra refleja en su mediana una disminución total del 3,09%. La disminución de la mediana de este indicador se produce para los cuatro segmentos. Del análisis de la solvencia del colectivo analizado se puede concluir que las empresas presentan comportamientos diferentes en función del tamaño.

Así, las empresas más pequeñas (Grupos 1.1 y 1.2) aumentan sus ratios, destacando el aumento en casi 60 puntos básicos de la mediana de las empresas del Grupo 1.2. Sin embargo, en las empresas más grandes (Grupos 2 y 3) la solvencia a corto plazo disminuye de manera notable. La misma tendencia siguen los grupos de empresas en cuanto a la liquidez, destacando el importante aumento de las empresas del Grupo 1.2. Por último, la ratio de tesorería disminuye en todos los grupos, excepto en el 1.2. Cabe destacar la acusada disminución de esta ratio entre las empresas más grandes (Grupo 3), de casi 11 puntos básicos.

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 ha permanecido prácticamente constante para el conjunto de los municipios analizados durante los años 2018 y 2019, por lo que la densidad de población también se mantiene constante.

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

El resultado presupuestario ajustado del municipio por habitante finaliza ambos ejercicios económicos con resultados positivos en la práctica totalidad de poblaciones analizadas, con excepción de Oviedo, que mejora significativamente del ejercicio 2018 al 2019.

5.2.2. Operaciones

5.2.2.1. Kilómetros totales y útiles recorridos

- Se ha mantenido relativamente estable, aunque con un leve aumento de los kilómetros totales recorridos de 2018 a 2019.
- El estudio por segmentos refleja un comportamiento diferenciado según la tipología de las empresas, con un fuerte decremento de kilómetros recorridos en las empresas de 200 a 500 autobuses.

5.2.2.2. Viajeros transportados

- Como ocurrió en los bienios anteriores 2012-13, 2014-2015 y 2016-2017, prosigue el aumento de los viajeros transportados entre los años 2018 y 2019.

- La evolución de las tasas de ocupación de red y de servicio presentaron un comportamiento dispar entre segmentos.

5.2.2.3. Otros parámetros relacionados con la prestación del servicio

5.2.2.3.1. Red de servicio

- La longitud de la red de servicio promedio aumenta en el bienio analizado para los segmentos de más de 200 autobuses, manteniéndose prácticamente constante para las empresas de menos de 200.
- Los puntos de parada totales se mantienen en cifras similares en el bienio analizado, aunque con un leve incremento en todos los segmentos.
- Se observa un leve decremento del promedio de kilómetros entre puntos de parada del 0,12%.
- Existe un incremento promedio de los kilómetros de carril bus del 2,72% para el bienio analizado, inferior a la evolución observada en informes anteriores.

5.2.2.3.2. Otras características del servicio

- El número de líneas ofertadas se mantiene constante para todos los segmentos excepto para el de empresas de entre 200 y 500 autobuses, en el que se produce un aumento promedio del 2,56%.
- Las horas de servicio promedio ofrece una notable dispersión entre segmentos. En este sentido, se observa una leve reducción del 0,35% en el segmento de empresas intermedias, así como un aumento en las pequeñas y grandes (0,36% y 2,42% respectivamente).
- Se observa un leve descenso en la velocidad comercial para todos los segmentos analizados para el bienio 2018-2019, siendo el descenso promedio del 0,58% (la velocidad promedio se sitúa en los 14,87 km/h).
- En el bienio analizado, el número de expediciones se reduce para las empresas de los segmentos con menos de 500 autobuses, aumentando sin embargo en las grandes concesionarias del sector.

5.2.3. Personal

5.2.3.1. Plantilla

- Se ha producido un aumento de empleados para todos los segmentos en el bienio 2018-2019.
- Respecto a los conductores, se ha incrementado su número en todos los segmentos, exceptuando las empresas de más de 500 autobuses, en las que se ha producido un leve descenso.
- En términos relativos, la proporción de conductores sobre la plantilla desciende un 1,12% en el bienio analizado, situándose en valores cercanos al 81%.

5.2.3.2. Parámetros servicio personal

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

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 320 autobuses, con un ligero incremento del 1,98% en el período 2018-19. 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 (38,59%) y con propulsión híbrida (32,92%), así como el fuerte descenso de vehículos biodiésel (29,16%) y gas natural (10,03%).
- Destaca igualmente, para el período 2018-19, un aumento de la inversión anual en flota, con un promedio del 7,95%.

5.2.4.2. Parámetros servicio flota

- La cifra promedio de kilómetros totales realizados por autobús se sitúa entre los 46.000 y 47.000 kilómetros, y los kilómetros útiles en los 43.000 anuales. Respecto a segmentos, las empresas con entre 200 y 500 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 desciende en el periodo analizado para todos los segmentos, situándose en un promedio de 35 céntimos por kilómetro total en 2019.

5.2.5.1.3. Coste de personal

- El coste de la plantilla de conductores se incrementa entre los años 2018 y 2019 un promedio del 7,64%, tendencia que aprecia en todos los segmentos analizados.

5.2.5.2. Gastos de explotación y totales

5.2.5.2.1. Distribución de los gastos

- Respecto a la distribución de los gastos de las empresas, destaca la partida de gastos de personal, que alcanza el 72% de los gastos totales en 2019, a nivel agregado.
- En el período 2018-19 se incrementan todas las partidas de gastos analizadas (personal, amortización, sumatorio de gastos de explotación y gastos totales) excepto aprovisionamientos, que experimenta un decremento promedio del 3,58%, consistente con la tendencia de todos los segmentos.

5.2.5.2.2. Promedios por viajero

- Los costes promedio por viajero reflejan incrementos para todas las tipologías de gasto excepto la de aprovisionamientos por viajero. El promedio de gastos totales por viajero se sitúa en 1,50€ en 2019.

5.2.5.2.3. Promedios por kilómetro

- Como ocurre con las ratios de gastos por viajeros, los gastos por kilómetro se comportan en el bienio de una manera similar a los datos totales, con incrementos para todas las tipologías de gasto exceptuando los aprovisionamientos por kilómetro. El promedio de gasto total por kilómetro se sitúa en 5,14 euros en 2019.

5.2.5.2.4. Gastos por habitante

- El gasto por habitante se incrementa en el bienio 18-19 para todos los segmentos analizados, con un promedio general del 3,81%. El dato se sitúa en 115,04€ de gasto por habitante en 2019.

5.2.6. Financiación

5.2.6.1. Financiación de las inversiones

Las inversiones anuales promedio de las empresas adheridas, no tiene grandes variaciones, al igual que en el bienio anterior y se mantiene constante en torno a los 14 millones de euros para los años 2018 y 2019. En el análisis por segmentos destaca el aumento algo más significativo en el segmento pequeño con un aumento del 29,24%.

Por su parte, las inversiones netas acumuladas, gracias al esfuerzo inversor de periodos anteriores hace que en el bienio la variación del promedio sea prácticamente inexistente con un descenso del 0,81%. Este mantenimiento se puede observar que cada uno de los tramos siendo los aumentos o disminuciones no destacables.

El análisis de la financiación pública de las inversiones marca la misma tendencia que lo anteriormente expuesto con las inversiones. El promedio general marca un leve ascenso del 1,96%. Las medias de los valores en cada uno de los segmentos confirman la tendencia del promedio general, aunque porcentualmente es el tramo pequeño el que refleja un descenso más reseñable.

El análisis de la cobertura de las inversiones en el año, muestra un aumento en la financiación ajena, casi igualándose en el promedio general con la financiación propia por medio de subvenciones, lo que hace que porcentualmente haya un aumento en la ratio de la cobertura de fuentes de financiación ajena del 33,39%. Con respecto a la cobertura de la financiación de las inversiones acumuladas, el promedio general se mantiene constante, pero es reseñable en el tramo mayor, un incremento de la ratio de inversiones subvencionadas con respecto a las que están financiadas con capitales ajenos.

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 1,40 €.

5.2.6.2.2. Ingresos y subvenciones de la actividad

La cifra promedio de Recaudación registra un incremento poco significativo del 1,96% respecto a 2018, motivado fundamentalmente por el incremento en el número de viajeros transportados (3,6%), dado que el sistema tarifario se ha mantenido prácticamente constante. Este hecho puede ser indicador de la recuperación económica de los últimos años, protagonizada por una disminución en la tasa de paro media de los municipios analizados y por el impulso de políticas de movilidad puestas en marcha en dichos municipios.

Esta inapreciable variación en la recaudación se mantiene en cada uno de los segmentos analizados con poco relevantes aumentos y disminuciones.

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 4,72% en términos promedio, este aumento se produce de manera generalizada en todos los tramos, aunque en este caso, son las empresas de los tramos más pequeños, las que registran el mayor incremento que va del 7,12% en el tramo pequeños y del 10,21% del intermedio.

Con respecto a la partida de Otros ingresos de explotación, aunque globalmente no es una partida muy significativa, se observa un leve descenso en el promedio general aunque se pueden observar tendencias contrarias en el tramo pequeño con un aumento del 8,17% con respecto al tramo intermedio con un descenso del 12,91% por lo que se aprecia un esfuerzo de las empresas del segmento menores de 200 autobuses hacia la búsqueda de fuentes de financiación adicionales para mejorar los rendimientos de la actividad.

Finalmente, las tasas de contribución de la recaudación y las subvenciones respecto al total de recursos obtenidos para la actividad principal reflejan que la recaudación sobre ayudas públicas, son ligeramente superiores éstas últimas en torno al 60% en ambos años. Esta tendencia es contraria para las empresas que operan en las ciudades más grandes, donde la tasa de cobertura de la recaudación, en torno al 47% es inferior a la de ayudas públicas con un 53 %.

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

5.2.6.3. Estudio comparativo de costes y financiación de la actividad

Los datos promedios sobre la cobertura indican que la recaudación sobre los costes de explotación supone un 57,04% y 55,47% para los años 2018 y 2019, respectivamente. Por su parte, las aportaciones públicas con respecto a los costes ascienden a 36,23% y un 35,72% para los años 2018 y 2019.

La caída del rating de las coberturas en el período 2018 y 2019 se debe a que, según los datos promedios observados, el incremento de los ingresos de estas empresas tanto en recaudación como en aportaciones públicas, con un 1,96% y un 4,72% respectivamente, El rating de cobertura refleja una mejora significativa respecto del bienio previo, con un déficit del 6,72 y 8,81% respectivamente.

A pesar de la mejora en las coberturas de ingresos y, consecuentemente, la reducción del déficit, las empresas analizadas siguen manteniendo una situación deficitaria característica del sector. Estas cifras promedio vienen muy determinadas por las tendencias del tramo de empresas de más de 500 autobuses donde el déficit se sitúa en un 8,69 % en el año 2018 y un 12,31% en el 2019.

En términos relativos, al analizar la demanda del servicio, el coste por viajero promedio se ha mantenido más o menos uniforme en el bienio analizado, alcanzando 1,57 euros unitarios en 2018 y 1,61 euros en 2019. De éstos, quedan cubiertos por recaudación y subvenciones de las administraciones 1,42 euros en 2018 y 1,41 euros en 2019, quedando el déficit prácticamente a cero.

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 69 céntimos en 2018 y 78 céntimos en 2019. en el periodo analizado. Son las empresas de mayor dimensión aquellas que registran una peor situación, las que tienen un déficit mayor.

Si medimos la productividad y aprovechamiento de los recursos y los costes asociados por autobús, podemos observar que hay un aumento del indicador de costes (3,91%) y un aumento menor en el de ingresos respecto a esta magnitud (1,60%). 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 72,87 euros/habitante en 2018 y 74,62 euros/habitante en 2019.

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 2018 para el tramo de empresas más grandes por importe de 99,99 euros/habitante el cual se incrementa en 2019 hasta alcanzar un importe de 107,24 euros/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. Destaca el tramo de empresas con más de 500 autobuses, cuyos valores reflejan que, ya cuentan con una flota prácticamente adaptada en su totalidad. Para el período analizado, las empresas de menos de 200 autobuses, mejoran su porcentaje de flota adaptada. 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 líneas en servicio.	-	Empresa	Km
O8	Puntos de paradas totales	Número de lugares donde está disponible el acceso al usuario del servicio de transporte.	-	Empresa	Paradas
O9	Expediciones	Número de recorridos que realizan los autobuses, entendiendo ida y vuelta como un recorrido o viaje.	-	Empresa	Recorridos
O10	Kilómetros de carril bus	Número total de kilómetros del municipio donde la calzada es específica para autobuses y taxis.	-	Empresa	Km
P1	Empleados	Número promedio o equivalente de trabajadores empleados en el servicio, de todas las tipologías de personal.	-	Memoria	Empleados
P2	Conductores	Número de personas -promedio o equivalente- encargadas de la conducción de los autobuses, tanto de línea como de desplazamiento en cocheras, taller o investigación.	-	Empresa	Conductores
M1	Autobuses	Parque total de autobuses de la empresa.	-	Empresa	Autobuses
M ²	Plazas parque móvil	Número total de plazas ofertadas para el total de los autobuses.	-	Empresa	Plazas
M3	Autobuses por tipo combustible	Número de autobuses por tipo de combustible. Habrá tantos datos como tipos de combustible (gasoil, GNC, biocombustibles, eléctricos, etc.).	-	Empresa	Autobuses

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
M4	Promedio antigüedad de la flota	Media de la antigüedad actual de los vehículos de la flota.	-	Empresa	Años
C1	Consumo total de combustible	Consumo de combustible en litros al año, sin distinción entre tipos.	-	Empresa	Litros
C2	Coste total de combustible	Cantidad en euros de consumo del combustible en el año (todos los combustibles: gasoil, GNC, biocombustibles, eléctricos, etc.).	-	Empresa	Euros
C3	Coste plantilla conductores	Coste anual del salario y complementos de los conductores de autobuses.	-	Empresa	Euros
C4	Inversión anual en flota	Inversión anual en autobuses.	-	Empresa	Euros
C5	Aprovisionamientos	Gastos de aprovisionamientos recogidos en la cuenta de pérdidas y ganancias.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
C6	Amortizaciones	Cuántía 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	Cuántía del gasto en personal recogida en la cuenta de pérdidas y ganancias.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
F1	Recursos obtenidos de la actividad principal	Sumatorio de la recaudación directa a viajeros y las Aportaciones públicas para la prestación del servicio.	-	Empresa	Euros
F2	Recaudación directa al viajero	Recaudación obtenida directamente del usuario.	-	Empresa	Euros
F3	Aportaciones públicas para la prestación del servicio	Sumatorio de subvenciones en tarifas, subvenciones a la explotación vía contratos programas, otras subvenciones por compensación de déficit y aportaciones de socios para compensación de déficit.	-	Empresa y Pérdidas y Ganancias	Euros
F4	Subvención en tarifas	Aportación de las Administraciones Públicas a las tarifas.	-	Empresa	Euros
F5	Subvenciones a la explotación vía contratos programas	Aportación de las Administraciones Públicas para sufragar los principales gastos de explotación del servicio.	-	Empresa	Euros
F6	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

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
F8	Otros ingresos de explotación	Ingresos obtenidos que no están directamente relacionados con la prestación del servicio.	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
F9	Ingresos de explotación totales	Sumatorio de todos los ingresos de explotación, corregidos, en aquellas partidas que suponen compensación de gastos (trabajos realizados para el inmovilizado o variación de deterioros en activos).	-	Pérdidas y Ganancias	Euros
F10	Otras subvenciones de explotación	Aquellas no relacionadas con la subvención por prestación del servicio.	-	Empresa y Pérdidas y Ganancias	Euros
F11	Subvenciones de capital concedidas en el ejercicio	Subvenciones de capital que han sido recibidas por la empresa en el ejercicio económico.	-	Empresa y Pérdidas y Ganancias	Euros
F12	Subvenciones de capital acumuladas	Saldo contable de las Subvenciones oficiales en Capital, que figura en Balance al cierre del ejercicio.	-	Empresa	Euros
F13	Inversiones netas realizadas en el inmovilizado no financiero en el ejercicio económico	Saldo contable neto del inmovilizado no financiero de la empresa recogido en el balance al cierre del ejercicio (deducidas las amortizaciones).	-	Balance	Euros
F14	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 (km ²)	Ídem	-	INE	Km ²
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	Promedio de puntos de paradas por línea	Ídem	O8/O6	Cálculo	Puntos parada/ línea
O21	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 empleados por autobús	Ídem	P1/M1	Cálculo	Empleados/Autobús
P5	Porcentaje de conductores en la plantilla	Porcentaje de conductores sobre el total de empleados.	P2/P1	Cálculo	Conductores/Empleados
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

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
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
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
F15	Recaudación directa viajero por viajero	Ídem	F2/O3	Cálculo	Euros/viajero
F16	Recaudación directa viajero por km útil	Ídem	F2/O2	Cálculo	Euros/km

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
F17	Recaudación directa viajero por autobús	Ídem	F2/M1	Cálculo	Euros/ Autobús
F18	Recursos obtenidos de la actividad principal por viajero	Ídem	F1/O3	Cálculo	Euros/viajero
F19	Recursos obtenidos de la actividad principal por km útil	Ídem	F1/O2	Cálculo	Euros/km
F20	Recursos obtenidos de la actividad principal por autobús	Ídem	F1/M1	Cálculo	Euros/ Autobús
F21	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	%
F22	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	%
F23	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por viajeros	Ídem	F3/O3	Cálculo	Euros/viajero
F24	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por autobús	Ídem	F3/M1	Cálculo	Euros/ Autobús
F25	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por kilómetros útiles	Ídem	F3/O2	Cálculo	Euros/km útiles
F26	Aportaciones públicas para la prestación del servicio por habitantes	Ídem	F3/E2	Cálculo	Euros/ habitante
F27	Porcentaje de inversión neta acumulada subvencionadas	Ídem	F12/F13	Cálculo	%
F28	Costes de explotación sobre ingresos de explotación	Ídem	C9/F9	Cálculo	%

Código	Denominación	Descripción	Fórmula de cálculo	Origen información	Unidad de medida
F29	Cobertura recaudación viajeros sobre costes explotación	Proporción de costes de explotación que quedan cubiertos con la recaudación obtenida directamente del viajero.	F2/C9	Cálculo	%
F30	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	%
F31	Costes de explotación por viajero	Ídem	C9/O3	Cálculo	Euros
F32	Margen por viajero	Ídem	F17-F30	Cálculo	Euros
F33	Margen por habitante	Ídem	(F1-C9)/E2	Cálculo	Euros
F34	Déficit-superávit del servicio	Proporción de costes de explotación que quedan cubiertos con los ingresos por la prestación del servicio.	(F2+F3)/C9	Cálculo	Euros
E3	Densidad geográfica de la Población	Número de habitantes por kilómetro de superficie	E2/E1	Cálculo	Habitantes/km ²
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	%

