



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA

TESIS DOCTORAL

DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA
Y ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

EL SISTEMA CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA EN ANDALUCÍA. PRESENTE Y FUTURO

Autora: D^a. Silvia Sánchez Portales
Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales

Directora: D^a. Elvira Maeso González
Dra. Ingeniera Industrial

PROGRAMA DE DOCTORADO:
VIABILIDAD ESTRATÉGICA, POLÍTICAS Y TÁCTICAS
DE EMPRESA

Málaga, 2015



Publicaciones y
Divulgación Científica

AUTOR: Silvia Sanchez Portales

 <http://orcid.org/0000-0001-9604-8858>

EDITA: Publicaciones y Divulgación Científica. Universidad de Málaga



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional:

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>

Cualquier parte de esta obra se puede reproducir sin autorización pero con el reconocimiento y atribución de los autores.

No se puede hacer uso comercial de la obra y no se puede alterar, transformar o hacer obras derivadas.

Esta Tesis Doctoral está depositada en el Repositorio Institucional de la Universidad de Málaga (RIUMA): riuma.uma.es



UNIVERSIDAD DE MÁLAGA

PROGRAMA DE DOCTORADO: VIABILIDAD ESTRATÉGICA,
POLÍTICAS Y TÁCTICAS DE EMPRESA

DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA
Y ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

TESIS DOCTORAL

**EL SISTEMA CONCESIONAL DE
TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR
DE VIAJEROS DE USO GENERAL
POR CARRETERA EN ANDALUCÍA.
PRESENTE Y FUTURO**

Autora: D^a. Silvia Sánchez Portales
Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales

Directora: D^a. Elvira Maeso González
Dra. Ingeniera Industrial

Málaga, noviembre 2015



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA

D.^a ELVIRA MAESO GONZÁLEZ, Doctora Ingeniera Industrial, Profesora Titular de Universidad del área de conocimiento de Organización de Empresas, adscrita al Departamento de Economía y Administración de Empresas de la Universidad de Málaga.

INFORMA que ha dirigido los trabajos de investigación referentes a la Tesis Doctoral, realizada por la Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales D.^a Silvia Sánchez Portales: **EL SISTEMA CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA EN ANDALUCÍA. PRESENTE Y FUTURO**, y hasta donde mi conocimiento alcanza, el trabajo ha sido realizado por la doctoranda bajo mi dirección y se han respetado los derechos de otros autores a ser citados, cuando se han utilizado sus resultados o publicaciones, y por tanto

AUTORIZO su presentación para la lectura y defensa de la misma, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 1393/2007 de 29 de octubre, por considerar finalizada la investigación de la citada Tesis y reunir todos los requisitos formales y científicos para que la interesada obtenga el título de Doctora por la Universidad de Málaga.

Y para que conste y surta los efectos oportunos, expide y firma el presente documento en Málaga, a veintiséis de octubre del año dos mil quince.

Fdo.: Dra. Elvira Maeso González

AGRADECIMIENTOS

Ha sido un largo proceso la realización de esta Tesis doctoral. Hace ya bastantes años que decidí introducirme en el mundo de la investigación. Son muchos los acontecimientos vividos que han interferido en el progreso de mi trabajo como investigadora.

Desde un primer momento en que centré el objetivo del trabajo, me vi obligada por circunstancias personales a dar un giro radical al enfoque del mismo. Sin embargo, esa experiencia vivida a lo largo de estos diez años, me ha concedido la madurez suficiente para afrontar la finalización de la presente Tesis doctoral.

La experiencia laboral derivada del trabajo desarrollado en el ámbito de la empresa privada y en los últimos años, dentro del sector público, me ha proporcionado un valioso conocimiento de ambos sectores, el cual me ha facilitado el tratamiento y estudio de muchos aspectos contemplados durante la labor de investigación realizada.

Es por ello, que agradezco a mi actual directora de Tesis, D^a. Elvira Maeso González que haya aceptado la dirección de mi trabajo, guiándome con su experiencia y buen hacer.

Agradecer también a mi anterior directora, su comprensión y ayuda en los momentos del cambio.

Agradezco el apoyo recibido de los miembros de la Cátedra de Gestión del Transporte de la Universidad de Málaga y en especial a Maribel y Guadalupe, por su colaboración desinteresada.

Al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, institución a la que pertenezco desde el año 2011, en la que he aprendido mucho acerca del transporte de viajeros, conocimiento que me ha permitido llevar a buen fin esta Tesis doctoral.

Por último y muy en especial, a mi familia, mi marido Salvador y mis hijos Marta y Álvaro, que con su apoyo y comprensión han hecho posible que pudiera emplear gran parte del tiempo dedicado a ellos, a la realización de este trabajo.

Autora: Silvia Sánchez Portales

*El sistema concesional de transporte público regular de viajeros
de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro*

Espero que esta Tesis suponga una contribución más para el fomento de la actividad investigadora, y anime a otros doctorandos a seguir este duro camino que tantas satisfacciones personales proporciona.

SUMARIO

RESUMEN	1
ÍNDICE GENERAL	7
ÍNDICE DE ABREVIATURAS	11
ÍNDICE DE FIGURAS	15
ÍNDICE DE TABLAS	23
MARCO TEÓRICO	29
CAPÍTULO I	33
CAPÍTULO II	71
CAPÍTULO III	119
RESULTADOS Y CONCLUSIONES	249
LÍNEAS FUTURAS DE INVESTIGACIÓN	261
BIBLIOGRAFÍA	263
ANEXOS	277

SUMARIO

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

"Se puede hacer una tesis digna aún hallándose en una situación difícil..."

(Umberto Eco)¹

Dedicado a mi familia.

¹ Eco, Umberto, 2010. *Cómo se hace una tesis: técnicas y procedimientos de estudio, investigación y escritura*. Traducción, Lucía Baranda y Alberto Clavería Ibáñez. 1º ed., 9ª reimpresión. Barcelona: Gedisa. ISBN 84-743-2896-9, 1-233.

RESUMEN

Disponer de un transporte eficiente y eficaz es fundamental en la sociedad actual. El nuevo estilo de vida donde la influencia de las tecnologías han cambiado usos y costumbres, afecta de manera significativa al sector.

Dentro del marco de la Unión Europea, el transporte se concibe bajo políticas de cooperación entre los estados miembros. La normativa europea se enfoca hacia la consolidación de un mercado interior integrado y competitivo.

De acuerdo con estas premisas, el presente trabajo de investigación, se centra en el análisis de la prestación del servicio de transporte público regular de viajeros por carretera desde el punto de vista concesional en la comunidad autónoma de Andalucía. Persigue, por tanto, un doble objetivo:

- Determinar la situación actual del conjunto de contratos concesionales desde el punto de vista de la empresa titular de la concesión, aportando toda aquella información que permita conocer la posición e importancia que cada concesión supone con respecto al resto.
- Averiguar si la estructura actual de las empresas que explotan el mercado, es sostenible en el tiempo y si respeta la apertura del sector hacia otros competidores, de acuerdo con las nuevas exigencias impuestas por la Unión Europea en materia de libre competencia.

Para abordar este estudio, se han recopilado datos de explotación procedentes de **162 concesiones** de transporte público regular de viajeros en autobús en Andalucía e información referente a los estados contables de **103 empresas titulares** de dichas concesiones utilizando, principalmente, como fuentes de información para la extracción de los datos las plataformas SITRANBUS² y SABI³.

² Plataforma gestionada por la Dirección General de Transporte de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, cuya autorización ha permitido la publicación de los datos con el fin exclusivo de su empleo en esta Tesis doctoral.

³ Acrónimo de Sistema de Análisis de Balances Ibéricos. Plataforma dedicada al suministro de información financiera de empresas.

El trabajo presentado se ha estructurado en tres capítulos:

El **Capítulo primero** realiza una introducción sobre el sector del transporte público regular de viajeros por carretera. Proporciona una visión genérica del estado del sector, haciendo referencia especial al ámbito y organización del mismo respecto a las autoridades públicas, cuyo protagonismo es manifiesto en su desarrollo.

El **Capítulo segundo** analiza de forma detallada todos los elementos que influyen en el contrato de concesión, en relación a cada uno de los procesos vinculados con el mismo, desde antes de su inicio (proceso de licitación) hasta su finalización, contemplado dentro del marco jurídico que lo regula.

El **Capítulo tercero** recoge el análisis empírico que ha permitido llegar a las conclusiones de este trabajo. El estudio se ha dividido en tres partes: examen de los datos de explotación, investigación de los procesos de modificación y análisis económico, patrimonial y financiero agregado por categorías, de las correspondientes concesiones y empresas concesionarias.

Las principales aportaciones del trabajo de investigación realizado, han sido:

- La recopilación, depuración, ordenamiento y clasificación de información sobre el sector que se encontraba dispersa o incluso desconocida.
- El desarrollo de una visión conjunta del sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía, tras el conjunto de análisis a los que ha sido sometida la información previamente obtenida.
- La obtención de resultados interesantes para la planificación y diseño de nuevos contratos concesionales, el planteamiento de prórrogas de los contratos existentes y la optimización general del sistema de cara al fomento de un transporte sostenible, que satisfaga las necesidades de los usuarios, respetando los principios de libre mercado.

En definitiva, este trabajo pretende proporcionar un conocimiento más profundo del sector, que permita diseñar políticas encaminadas a la mejora de los niveles de calidad y precio relacionados con la prestación del servicio, considerando la limitación de recursos económicos, las restricciones medioambientales y buscando como objetivo principal la consecución de un transporte más competitivo y sostenible.

ABSTRACT

An efficient and effective transport is fundamental in current society. Lifestyle has changed by the influence of new technologies. Uses and customs are different and they considerably affect to the sector.

The European Union develops politics of cooperation between member states on transport, and imposing common norms of forced compliance. The target is to obtain an integrated and competitive domestic market.

In that line, this research work analyses the relation between regular travelers transport by bus in Andalusia and the concession contract that regulates it, with regard to the current situation and its projection in the future.

The investigation has allowed managing to compile, refine, order and classify dispersed or even unknown information about the sector. This information and analysis show a joint vision of the system of regular public transport of travelers of general use on highways in Andalusia.

The results are interesting for the planning and design of new concession contracts, extension approach of the current contracts and general optimization of the system for promotion of a sustainable transport, which satisfies needs of users, respecting the rule of free market.

Finally, this work tries to provide a deeper knowledge of the sector, which serves to design politics to improve the quality and price of the service, bearing in mind the limitation of economic and environmental resources, and looking as the main target, to obtain a competitive and sustainable transport.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN	1
ÍNDICE DE ABREVIATURAS	11
ÍNDICE DE FIGURAS	15
ÍNDICE DE TABLAS	23
MARCO TEÓRICO	29
CAPÍTULO I. EL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA. ÁMBITO Y ORGANIZACIÓN	33
1.1. EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA.....	35
1.1.1. Antecedentes históricos	35
1.1.2. Demanda de la sociedad actual	40
1.1.3. Concepto y clasificación de transporte público de viajeros por carretera	40
1.1.4. Análisis DAFO de la situación actual del sector en Andalucía	42
1.2. EL PAPEL DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	46
1.2.1. La Unión Europea	46
1.2.2. El Estado	52
1.2.3. Las Comunidades Autónomas	63
1.2.4. Las Entidades Locales	66
1.2.5. Otros mecanismos de gestión	68

CAPÍTULO II. EL SISTEMA CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA EN ANDALUCÍA. REFERENCIA A SU REGULACIÓN JURÍDICA	71
2.1. EL SISTEMA DE LICITACIÓN DE LOS CONTRATOS DE CONCESIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA EN ANDALUCÍA	73
2.1.1. Anuncios de licitación	73
2.1.1.1. <i>Publicidad</i>	74
2.1.1.2. <i>Plazos</i>	75
2.1.1.3. <i>Pliegos de condiciones</i>	75
2.1.2. Criterios de evaluación	76
2.1.2.1. <i>El nuevo reglamento de la Unión Europea en materia de transparencia</i>	76
2.1.2.2. <i>Análisis de los documentos. La Mesa de Contratación</i>	77
2.1.2.3. <i>Criterios de interpretación</i>	79
2.1.3. Resolución y adjudicación	80
2.1.3.1. <i>Condiciones finales</i>	81
2.1.3.2. <i>Publicidad del acto</i>	82
2.1.3.3. <i>Reclamación y recursos económicos-administrativos</i> ..	83
2.1.3.4. <i>Consecuencias de la libre competencia</i>	88
2.2. EL CONTRATO CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA EN ANDALUCÍA	89
2.2.1. Regulación jurídica	89
2.2.2. Concepto de contrato de concesión de servicios	92

2.2.3. Características del contrato de concesión de servicios	93
2.2.3.1. Prestación de servicios	95
2.2.3.2. Riesgo concesional	97
2.2.3.3. Equilibrio económico de la concesión	98
2.2.3.4. Formas de financiación	99
2.2.4. Concesión de servicios y contrato público de servicios	100
2.2.5. Los derechos del concesionario	102
2.2.6. Las obligaciones del concesionario	103
2.2.7. El plazo concesional	104
2.2.8. Plan económico-financiero de la concesión	106
2.2.9. Modificación del contrato de concesión	109
2.2.10. Consecuencias del incumplimiento de contrato	111
CAPÍTULO III. ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DEL SISTEMA CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA EN ANDALUCÍA	119
3.1. INTRODUCCIÓN	121
3.1.1. Objetivos de la investigación	121
3.1.2. Metodología aplicada	122
3.2. ESTUDIO DE LAS VARIABLES DE EXPLOTACIÓN	124
3.2.1. Estudio estático de las variables de explotación	124
3.2.1.1. Metodología	124
3.2.1.2. Datos	124
3.2.1.3. Análisis	128
3.2.1.4. Resultados	151

3.2.2. Estudio dinámico de las variables de explotación	154
3.2.2.1. Metodología	154
3.2.2.2. Datos	155
3.2.2.3. Análisis	161
3.2.2.4. Resultados	181
3.3. ESTUDIO DE LAS ESTRUCTURAS EMPRESARIALES	186
3.3.1. Procesos de modificación concesional	186
3.3.1.1. Metodología	186
3.3.1.2. Datos	187
3.3.1.3. Análisis	187
3.3.1.4. Resultados	204
3.3.2. Configuración económica y financiera de las empresas operadoras	206
3.3.2.1. Metodología	206
3.3.2.2. Datos	207
3.3.2.3. Análisis	208
3.3.2.4. Resultados	245
RESULTADOS Y CONCLUSIONES	249
LÍNEAS FUTURAS DE INVESTIGACIÓN	261
BIBLIOGRAFÍA	263
BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA	265
LEGISLACIÓN BÁSICA CONSULTADA	273
ANEXOS	277
ANEXO I. RELACIÓN NORMATIVA DE INTERÉS	279
ANEXO II. TABLA DE DATOS	297

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

ACOTRAVI:	Asistente para el Cálculo de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar.
ASCABUS:	Asociación Nacional de fabricantes de carrocerías de autobuses y autocares.
ATM:	Air Traffic Management (Gestión del Tránsito Aéreo).
BOE:	Boletín Oficial del Estado.
BOJA:	Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.
BORME:	Boletín Oficial del Registro Mercantil.
CAP:	Certificado de Aptitud Profesional.
CDCA	Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía.
CNC	Comisión Nacional de la Competencia.
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
COM:	Propuestas legislativas y otras comunicaciones de la Comisión Europea al Consejo Europeo o a las demás instituciones y sus trabajos preparatorios.
DAFO:	Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades.
DOUE:	Diario Oficial de la Unión Europea.
EEA:	European Economic Area (Espacio Económico Europeo).
EFTA:	European Free Trade Association (Acuerdo Europeo de Libre Comercio).

ERTMS:	European Rail Traffic Management System (Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario).
G:	Coefficiente de Gini.
H:	Índice de Herfindahl e Hirschman.
INE:	Instituto Nacional de Estadística.
LOTT:	Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
OMM:	Observatorio de la Movilidad Metropolitana.
PEIT:	Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.
PIB:	Producto Interior Bruto.
PISTA:	Plan de Infraestructura para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía.
PLATA:	Plan de actuaciones en el sector del Transporte Público de viajeros por Autobús.
RAE:	Real Academia Española.
RETIVI:	Registro de Empresas de Transporte Internacional de Viajeros.
ROTT:	Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre).
SABI:	Sistema de Análisis de Balances Ibéricos.
SAE:	Sistemas de Apoyo a la Explotación.
SEC:	Documentos de la Comisión Europea que no corresponden a otra categoría establecida del Registro de documentos de la Comisión.

SESAR:	Single European Sky ATM Research (Proyecto de colaboración para la revisión y gestión del tráfico aéreo europeo).
SITRANBUS:	Sistema de Información de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros por Carretera.
SMILE:	Siglas inglesas de Sostenibilidad, Movilidad, Innovación, Estilo de vida y Economía.
SWOT:	Strengths, Weaknesses, Opportunities y Threats (acrónimo en inglés de DAFO).
TACRC:	Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.
TARCJA:	Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía.

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

ÍNDICE DE FIGURAS

	<i>Pág.</i>
<i>FIGURA 1.- Fotografía de uno de los primeros modelos de autobuses de "La Hispano Suiza".</i>	36
<i>FIGURA 2.- Gráfico de evolución de los tráficos interurbanos de viajeros en España desde 1940 hasta 1958 (datos en millones de viajeros).</i>	37
<i>FIGURA 3.- Gráfico sobre la evolución de viajeros por tipo de transporte en España desde 2005 hasta 2014.</i>	39
<i>FIGURA 4.- Diagrama DAFO del sistema de transporte público regular de viajeros en Andalucía.</i>	45
<i>FIGURA 5.- Gráfico sobre la evolución de viajeros, mercancías y Producto Interior Bruto en la Unión Europea durante los años 1995 a 2012.</i>	47
<i>FIGURA 6.- Gráfico sobre la evolución de las emisiones de gases de efecto invernadero en el ámbito de la Unión Europea durante los años 1990 a 2012.</i>	48
<i>FIGURA 7.- Gráfico sobre las emisiones de gases de efecto invernadero por países dentro ámbito de la Unión Europea durante el año 2012.</i>	49
<i>FIGURA 8.- Fotografía de marquesina junto a poste de parada.</i>	95
<i>FIGURA 9.- Esquema conceptual de la investigación.</i>	122
<i>FIGURA 10.- Diagrama sectorial de la distribución de los contratos de concesiones con respecto al número de empresas adjudicatarias.</i>	129
<i>FIGURA 11.- Comparativa de las magnitudes: número concesiones, extensión superficial, población y PIB.</i>	131

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

	<i>Pág.</i>
<i>FIGURA 12.- Distribución de viajeros por operadores durante el año 2014.</i>	<i>133</i>
<i>FIGURA 13.- Grado de concentración del volumen de viajeros respecto al número de empresas operadoras.</i>	<i>134</i>
<i>FIGURA 14.- Comparativa de los viajeros con respecto a los viajeros-km por concesión durante el año 2014.</i>	<i>136</i>
<i>FIGURA 15.- Comparativa de los viajeros con respecto a los viajeros-km por provincia durante el año 2014.</i>	<i>138</i>
<i>FIGURA 16.- Distribución de viajeros-km por operadores durante el año 2014.</i>	<i>139</i>
<i>FIGURA 17.- Grado de concentración de viajeros-km respecto al número de empresas operadoras.</i>	<i>140</i>
<i>FIGURA 18.- Comparativa entre viajeros, viajeros-km y vehículos-km por concesión durante el año 2014.</i>	<i>141</i>
<i>FIGURA 19.- Comparativa entre viajeros, viajeros-km y vehículos-km por provincia durante el año 2014.</i>	<i>143</i>
<i>FIGURA 20.- Distribución de vehículos-km por operadores durante el año 2014.</i>	<i>144</i>
<i>FIGURA 21.- Grado de concentración de vehículos-km respecto al número de empresas operadoras.</i>	<i>145</i>
<i>FIGURA 22.- Comparativa entre viajeros, viajeros-km, vehículos-km y recaudación por concesión durante el año 2014.</i>	<i>148</i>
<i>FIGURA 23.- Comparativa entre viajeros, viajeros-km, vehículos-km y recaudación por provincia durante el año 2014.</i>	<i>149</i>
<i>FIGURA 24.- Distribución de recaudación por operadores durante el año 2014.</i>	<i>150</i>

	Pág.
FIGURA 25.- <i>Grado de concentración de recaudación respecto al número de empresas operadoras.</i>	151
FIGURA 26.- <i>Estructura actual del sistema concesional de transporte público regular de viajeros en Andalucía.</i>	152
FIGURA 27.- <i>Evolución del volumen total de viajeros desde 2009 a 2014.</i>	162
FIGURA 28.- <i>Evolución de viajeros por provincia desde 2009 a 2014.</i>	163
FIGURA 29.- <i>Comparativa porcentual de viajeros por provincias de un año con respecto al siguiente desde 2009 a 2014.</i>	164
FIGURA 30.- <i>Principales concesiones según comparativa porcentual de viajeros desde 2009 a 2014.</i>	165
FIGURA 31.- <i>Principales concesiones. Evolución de viajeros desde 2009 a 2014.</i>	166
FIGURA 32.- <i>Evolución del volumen total de viajeros-km desde 2009 a 2014.</i>	167
FIGURA 33.- <i>Evolución de viajeros-km por provincia desde 2009 a 2014.</i>	168
FIGURA 34.- <i>Comparativa porcentual de viajeros-km por provincias de un año con respecto al siguiente desde 2009 a 2014.</i>	169
FIGURA 35.- <i>Principales concesiones según comparativa porcentual de viajeros-km desde 2009 a 2014.</i>	170
FIGURA 36.- <i>Principales concesiones. Evolución de viajeros-km desde 2009 a 2014.</i>	171
FIGURA 37.- <i>Evolución del volumen total de vehículos-km desde 2009 a 2014.</i>	172
FIGURA 38.- <i>Evolución de vehículos-km por provincia desde 2009 a 2014.</i>	173

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

	Pág.
FIGURA 39.- <i>Comparativa porcentual de vehículos-km por provincias de un año con respecto al siguiente desde 2009 a 2014.</i>	174
FIGURA 40.- <i>Principales concesiones según comparativa porcentual de vehículos-km desde 2009 a 2014.</i>	175
FIGURA 41.- <i>Principales concesiones. Evolución de viajeros-km desde 2009 a 2014.</i>	176
FIGURA 42.- <i>Evolución del volumen total de recaudación desde 2009 a 2014.</i>	177
FIGURA 43.- <i>Evolución de la recaudación por provincia desde 2009 a 2014.</i>	178
FIGURA 44.- <i>Comparativa porcentual de la recaudación por provincias de un año con respecto al siguiente desde 2009 a 2014.</i>	179
FIGURA 45.- <i>Principales concesiones según comparativa porcentual del volumen de recaudación desde 2009 a 2014.</i>	180
FIGURA 46.- <i>Principales concesiones. Evolución de la recaudación desde 2009 a 2014.</i>	181
FIGURA 47.- <i>Curvas de evolución de las variables viajeros, viajeros-km, vehículos-km y recaudación durante el periodo 2009-2014.</i>	182
FIGURA 48.- <i>Diagramas matriciales de viajeros, viajeros-km, vehículos-km y recaudación durante el periodo 2009-2014.</i>	183
FIGURA 49.- <i>Ponderación de las principales concesiones por magnitudes a nivel agregado durante el periodo 2009-2014.</i>	184
FIGURA 50.- <i>Estructura global del sistema concesional durante el periodo 2009-2014.</i>	185
FIGURA 51.- <i>Gráfico comparativo del número de concesiones resultantes de la unificación con respecto al número de concesiones unificadas por empresa operadora.</i>	190

	<i>Pág.</i>
<i>FIGURA 52.- Gráfico comparativo del número de concesiones resultantes de la unificación con respecto al número de concesiones unificadas por provincia.</i>	<i>191</i>
<i>FIGURA 53.- Cambios de titularidad de concesiones por tipo de proceso empleado.</i>	<i>195</i>
<i>FIGURA 54.- Gráfico de distribución del número de concesiones con cambios de titularidad respecto a los años transcurridos.</i>	<i>198</i>
<i>FIGURA 55.- Distribución de concesiones con cambio de titularidad efectuados por provincias.</i>	<i>199</i>
<i>FIGURA 56.- Distribución de concesiones con cambio de titularidad efectuados según entidad titular actual.</i>	<i>200</i>
<i>FIGURA 57.- Gráfico comparativo de prórrogas concedidas según año de caducidad de las concesiones prorrogadas.</i>	<i>201</i>
<i>FIGURA 58.- Gráfico comparativo de prórrogas concedidas por provincia.</i>	<i>202</i>
<i>FIGURA 59.- Gráfico comparativo de prórrogas concedidas por operador.</i>	<i>203</i>
<i>FIGURA 60.- Situación previa y posterior de concesiones con cambios de titularidad.</i>	<i>205</i>
<i>FIGURA 61.- Estructura de costes según valores medios por partida de gastos.</i>	<i>209</i>
<i>FIGURA 62.- Estructura de costes según valores medios de las partidas de gastos por provincia.</i>	<i>211</i>
<i>FIGURA 63.- Distribución por periodos de las actualizaciones de costes de las concesiones observadas.</i>	<i>213</i>
<i>FIGURA 64.- Distribución de las empresas concesionales por ingresos de explotación referidos al año 2013.</i>	<i>214</i>

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

	Pág.
FIGURA 65.- <i>Comparativa de la situación patrimonial agregada de la GRAN EMPRESA respecto a la PYME en el año 2013.</i>	217
FIGURA 66.- <i>Comparativa de la situación patrimonial agregada por tipo de PYME en el año 2013.</i>	218
FIGURA 67.- <i>Evolución porcentual del activo por tipo de empresa según tamaño desde 2008 a 2013.</i>	224
FIGURA 68.- <i>Distribución de las empresas concesionales por número de trabajadores referidos al año 2013.</i>	225
FIGURA 69.- <i>Comparativa del ratio de tesorería agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013.</i>	227
FIGURA 70.- <i>Comparativa del ratio de liquidez agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013.</i>	228
FIGURA 71.- <i>Comparativa del ratio de solvencia agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013.</i>	229
FIGURA 72.- <i>Comparativa del ratio de garantía agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013.</i>	230
FIGURA 73.- <i>Comparativa del ratio de autonomía agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013.</i>	231
FIGURA 74.- <i>Comparativa del ratio de inmovilizado agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013.</i>	232
FIGURA 75.- <i>Comparativa del ratio de endeudamiento agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013.</i>	233
FIGURA 76.- <i>Comparativa del grado de autonomía y grado de independencia agregados por tipo de empresa según tamaño referidos al año 2013.</i>	234
FIGURA 77.- <i>Comparativa del ratio de tesorería agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	236

	Pág.
<i>FIGURA 78.- Comparativa del ratio de liquidez agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	237
<i>FIGURA 79.- Comparativa del ratio de solvencia agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	238
<i>FIGURA 80.- Comparativa del ratio de garantía agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	239
<i>FIGURA 81.- Comparativa del ratio de autonomía agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	240
<i>FIGURA 82.- Comparativa del ratio de inmovilizado agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	241
<i>FIGURA 83.- Comparativa del ratio de endeudamiento agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	242
<i>FIGURA 84.- Comparativa del grado de autonomía y dependencia agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	244
<i>FIGURA 85.- Curva de Lorenz correspondiente a la distribución de los viajeros-km generados en el año 2014 en función de las empresas operadoras del sector.</i>	251

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

ÍNDICE DE TABLAS

	<i>Pág.</i>
TABLA 1.- <i>Funciones particulares de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda en materia de transportes según el artículo 14.1 de la Ley 6/1997.</i>	55
TABLA 2.- <i>Funciones particulares de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda en materia de transportes según el artículo 14.2 de la Ley 6/1997.</i>	56
TABLA 3.- <i>Funciones específicas de la Subsecretaría de Fomento en materia de transporte.</i>	58
TABLA 4.- <i>Normativa estatal vigente en materia de transporte de viajeros.</i>	59
TABLA 5.- <i>Funciones de la Dirección General de Movilidad de la Junta de Andalucía.</i>	64
TABLA 6.- <i>Recursos remitidos al TARCJA durante los años 2012, 2013 y 2014.</i>	85
TABLA 7.- <i>Recursos por tipo de contrato remitidos al TARCJA durante el año 2014.</i>	85
TABLA 8.- <i>Recursos por tipo de acto impugnado remitidos al TARCJA durante el año 2014.</i>	86
TABLA 9.- <i>Resoluciones según sentido emitidas por el TARCJA durante el año 2014.</i>	86
TABLA 10.- <i>Recursos y resoluciones correspondientes al año 2014.</i>	87
TABLA 11.- <i>Recursos por Comunidades Autónomas recibidos por el TACRC durante el año 2014.</i>	87
TABLA 12.- <i>Infracciones y sanciones referentes al contrato de transporte.</i>	112

	<i>Pág.</i>
TABLA 13.- <i>Infracciones y sanciones referentes a la autorización de transporte.</i>	113
TABLA 14.- <i>Infracciones y sanciones referentes a la explotación.</i>	114
TABLA 15.- <i>Infracciones y sanciones referentes a los vehículos.</i>	114
TABLA 16.- <i>Infracciones y sanciones referentes al transporte de equipajes.</i>	115
TABLA 17.- <i>Infracciones y sanciones referentes a la venta de billetes y régimen tarifario.</i>	115
TABLA 18.- <i>Infracciones y sanciones referentes a los rótulos obligatorios.</i>	116
TABLA 19.- <i>Infracciones y sanciones referentes al libro de reclamaciones.</i>	116
TABLA 20.- <i>Infracciones y sanciones referentes al registro del servicio y otros documentos.</i>	117
TABLA 21.- <i>Infracciones y sanciones referentes a otros documentos.</i>	117
TABLA 22.- <i>Infracciones y sanciones referentes a los seguros.</i>	118
TABLA 23.- <i>Infracciones y sanciones referentes a los certificados de conductor.</i>	118
TABLA 24.- <i>Relación de concesiones andaluzas de transporte público regular de viajeros estudiadas.</i>	125
TABLA 25.- <i>Comparativa entre número de empresas adjudicatarias y número de concesiones adjudicadas.</i>	129
TABLA 26.- <i>Distribución del número de concesiones por provincia andaluza.</i>	130
TABLA 27.- <i>Distribución de viajeros por concesión durante el año 2014.</i>	132
TABLA 28.- <i>Distribución de viajeros por provincias durante el año 2014.</i>	133

	<i>Pág.</i>
TABLA 29.- <i>Distribución de viajeros-km por concesión durante el año 2014.</i>	135
TABLA 30.- <i>Distribución de viajeros-km por provincias durante el año 2014.</i>	137
TABLA 31.- <i>Distribución de vehículos-km por concesión durante el año 2014.</i>	141
TABLA 32.- <i>Distribución de vehículos-km por provincias durante el año 2014.</i>	142
TABLA 33.- <i>Distribución de la recaudación por concesión durante el año 2014.</i>	147
TABLA 34.- <i>Distribución de recaudación por provincias durante el año 2014.</i>	148
TABLA 35.- <i>Forma mercantil en el año 2014 de los operadores.</i>	152
TABLA 36.- <i>Número mínimo de vehículos por concesión en 2014.</i>	153
TABLA 37.- <i>Relación de concesiones andaluzas de transporte público regular de viajeros estudiadas.</i>	156
TABLA 38.- <i>Relación de concesiones unificadas durante el periodo 2009-2014.</i>	160
TABLA 39.- <i>Viajeros registrados en las concesiones vigentes desde el año 2009 al 2014.</i>	161
TABLA 40.- <i>Principales concesiones según comparativa porcentual de viajeros desde 2009 a 2014.</i>	164
TABLA 41.- <i>Viajeros-km registrados en las concesiones vigentes desde el año 2009 al 2014.</i>	166
TABLA 42.- <i>Principales concesiones según comparativa porcentual de viajeros-km desde 2009 a 2014.</i>	169
TABLA 43.- <i>Vehículos-km registrados en las concesiones vigentes desde el año 2009 al 2014.</i>	171

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

	<i>Pág.</i>
TABLA 44.- <i>Principales concesiones según comparativa porcentual de vehículos-km desde 2009 a 2014.</i>	175
TABLA 45.- <i>Recaudación registrada en las concesiones vigentes desde el año 2009 al 2014.</i>	177
TABLA 46.- <i>Principales concesiones según comparativa porcentual por volumen de recaudación desde 2009 a 2014.</i>	180
TABLA 47.- <i>Concesiones de transporte público regular de viajeros por carretera en Andalucía surgidas de un proceso de unificación.</i>	189
TABLA 48.- <i>Relación de concesiones con cambio de titularidad sometidas a unificación.</i>	193
TABLA 49.- <i>Número de concesiones con cambio de titularidad por tipo de entidad mercantil.</i>	194
TABLA 50.- <i>Relación de concesiones con cambios de titularidad a favor de empresas vinculadas con otras entidades.</i>	196
TABLA 51.- <i>Clasificación empresarial en función del tamaño.</i>	207
TABLA 52.- <i>Desviación respecto a los valores medios por partida de gastos de la estructura de costes.</i>	210
TABLA 53.- <i>Desviación respecto a los valores medios de las partidas de gastos por provincia.</i>	212
TABLA 54.- <i>Margen bruto de explotación agregado por tipo de empresas operadoras referido al año 2013.</i>	215
TABLA 55.- <i>Comparativa de la situación patrimonial agregada por tipo de empresa según tamaño en el año 2013.</i>	216
TABLA 56.- <i>Comparativa de la situación patrimonial agregada por tipo de PYME según tamaño en el año 2013.</i>	217

	<i>Pág.</i>
TABLA 57.- <i>Fondos de Maniobra agregados por tipo de empresa según tamaño en el año 2013.</i>	219
TABLA 58.- <i>Distribución porcentual agregada del activo por tipo de empresa según tamaño en el año 2013.</i>	220
TABLA 59.- <i>Distribución porcentual agregada del activo por tipo de PYME según tamaño en el año 2013.</i>	221
TABLA 60.- <i>Distribución porcentual agregada del pasivo por tipo de empresa según tamaño en el año 2013.</i>	222
TABLA 61.- <i>Distribución porcentual agregada del pasivo por tipo de PYME según tamaño en el año 2013.</i>	223
TABLA 62.- <i>Ratios financieros agregados por tipo de empresa según tamaño referidos al año 2013.</i>	226
TABLA 63.- <i>Ratio de tesorería agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	235
TABLA 64.- <i>Ratio de liquidez agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	236
TABLA 65.- <i>Ratio de solvencia agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	238
TABLA 66.- <i>Ratio de garantía agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	239
TABLA 67.- <i>Ratio de autonomía agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	240
TABLA 68.- <i>Ratio de inmovilizado agregado por tipo de empresa según tamaño referidos al periodo 2008 - 2013.</i>	241
TABLA 69.- <i>Ratio de endeudamiento agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	242

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

	<i>Pág.</i>
<i>TABLA 70.- Grado de autonomía y dependencia agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013.</i>	<i>243</i>

MARCO TEÓRICO

Debido a la gran diversidad de estudios que existen relacionados con el transporte público regular de viajeros en autobús y en particular en lo que atañe a la concesión de gestión del servicio, se mencionan las siguientes aportaciones por su mayor relevancia para la realización de esta Tesis Doctoral.

Dentro de los trabajos realizados en España, destacar los informes periódicos elaborados por la Comisión Nacional de la Competencia, fruto de la observación de las actuaciones, que en esta materia, están desarrollando las distintas Comunidades Autónomas, los cuales suponen un punto de partida para el conocimiento de la situación del sector. Destacamos por especial utilidad para esta investigación el informe de seguimiento del proceso de renovación de las concesiones estatales de transporte interurbano de viajeros en autobús (CNC, 2010).

Por otra parte, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, es importante señalar los informes confeccionados por el Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía, destacando el informe del año 2012 sobre la competencia en el sector (CDCA, 2012), en consonancia con los estudios desarrollados en este trabajo de investigación.

Paralelamente es significativo el estudio realizado por Balboa, Mesa y Suárez (Balboa la Chica, Mesa Mendoza, & Suárez Falcón, 2014) sobre la estructura de las empresas de transporte público urbano en España, siendo interesante el análisis de indicadores de gestión aplicados.

En relación a los aspectos que influyen sobre la demanda de viajeros en autobús son valiosas las aportaciones de Pérez Bermejo (Pérez Bermejo, 2008), De Oña López y otros (De Oña J., De Oña R., 2013), (De Oña J., De Oña R., Eboli & Mazzulla, 2013) y Rojo Arce (Rojo Arce, 2011), (Rojo, Dell'Olio, Gonzalo-Orden, & Ibeas, 2015), donde el fomento nuevas tecnologías y el aumento de los niveles de calidad resultan claves para la mejora en la gestión del servicio.

Sobre el aspecto económico-financiero de los contratos de concesión y los problemas derivados de los desequilibrios entre ingresos y costes, nombrar los trabajos de Cazallo Antúnez (Cazallo Antúnez, 2014), Baeza Muñoz (Baeza Muñoz, 2008), Lara Galera (Lara Galera, 2006) y Calderón Patier (Calderón Patier, 1996).

En el ámbito internacional las investigaciones de Andersen (Andersen, 1992), Costa (Costa, 1996), Rallis y otros (Rallis, Meulengracht, & Vilhof, 1984) y Van de Velde (Van de Velde, 1999) recogen estudios a nivel europeo sobre la evolución de las diferentes formas de gestión del transporte público. Cabe mencionar la aportación de Andersen en relación a la aplicación de la franquicia como vía para aportar mayor competitividad al sector.

Con respecto a métodos para el cálculo del grado de eficiencia en los transportes públicos en autobús, nombrar el trabajo de Cowie y Asenova (Cowie & Asenova, 1999), en el que analiza el proceso de privatización experimentado por el sector en Gran Bretaña, proponiendo métodos para la medición de la eficiencia técnica y económica de las empresas operadoras.

A su vez, los estudios sobre el transporte público regular de viajeros por carretera en Alemania aportan otro punto de vista interesante sobre el sector. Se destaca el trabajo de Scheffler, Hartwig y Malina (Scheffler, Hartwig, & Malina, 2013) relacionado con el cálculo de la eficiencia técnica de las empresas operadoras, posicionando a la "*multi-utility company*"¹ como modelo de eficiencia empresarial. Por otra parte, las investigaciones de Augustin y Walter (Augustin & Walter, 2010) permiten profundizar sobre el estado del sector alemán, a través de su estudio sobre los procesos de licitación, donde ponen de manifiesto el alto grado de competitividad de la empresa privada frente a la pública.

También resulta interesante el estudio comparativo realizado por Shaw, Gwilliam y Thompson (Shaw, Gwilliam, & Thompson, 1996) para el Banco Mundial sobre las concesiones de transporte público en diferentes países del mundo, donde se exponen los principales aspectos a considerar a la hora de decidir la adjudicación de una concesión, contemplando la importancia del compromiso del adjudicatario respecto al mantenimiento del servicio ante los cambios.

Por último, reseñar el trabajo realizado por Mathisen y Solvoll (Mathisen & Solvoll, 2008) sobre la estructura del sistema de transporte público en autobús en Noruega, por el paralelismo con las conclusiones alcanzadas en esta Tesis Doctoral.

¹ Empresa de servicios múltiples. Se caracterizan por ofrecer una amplia gama de servicios o productos relacionados con distintos sectores (agua, gas, electricidad, hidrocarburos, telecomunicaciones, etc.).

Es significativo el cambio que está aconteciendo en el sector noruego con respecto a la introducción de grandes holding mediante la adquisición de compañías adjudicatarias de menor envergadura, hecho que también se está produciendo en la región de Andalucía, como se demuestra en el presente trabajo de investigación.

Por otra parte, la evaluación y valoración que han realizado estos autores sobre el nivel de concentración del sector en Noruega, ha supuesto una línea de investigación desarrollada por este estudio mediante su aplicación al sector andaluz de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera.

CAPÍTULO I

EL TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA. ÁMBITO Y ORGANIZACIÓN

1.1. EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA

1.1.1. Antecedentes históricos

A principios del siglo XIX aparece en Inglaterra el primer autobús de motor. A partir de este momento son muchos los cambios tecnológicos y sociales que han influido en el desarrollo y evolución del sector del transporte regular de viajeros.

En España la introducción de la automoción fue lenta, causado por el retraso económico y social en el que se encontraba el país (era un país eminentemente agrícola).

En 1899 gracias a la empresa La Montañesa (ASCABUS, 2012), llegó a Navarra el primer locomóvil¹ destinado al transporte de viajeros. Sin embargo, los primeros autobuses a motor de explosión destinados al servicio urbano en España fueron los Brillé franceses, que no llegarían hasta agosto de 1906 por “La Catalana”, la empresa de *ripperts*² que operaba la Ciudad Condal desde 1860.

España también se lanza a la fabricación de automóviles, sobresaliendo la marca “Hispano Suiza” que además de fabricar automóviles de gran calidad, también destacó como fabricante de autobuses, llegando a posicionarse como una de las más emblemáticas de la automoción mundial de la época.

Los primeros autobuses a motor presentaban deficiencias en cuanto a fiabilidad, duración mecánica y rendimiento, pero la evolución en los primeros quince años fue rápida.

¹ Máquina móvil de vapor montada sobre ruedas que se usaba para rodar sin necesidad de rieles por caminos y carreteras.

² Vehículo para el transporte colectivo de viajeros con la caja más pequeña que el tranvía, de un solo piso, con ruedas forradas de caucho e idéntica separación entre las mismas que el tranvía, que circulaba indistintamente por pavimento y por vías.

FIGURA 1.- Fotografía de uno de los primeros modelos de autobuses de "La Hispano Suiza"



Fuente: ASCABUS

A partir de la Primera Guerra Mundial, la automoción entró en una fase de desarrollo técnico y de expansión del mercado europeo. La favorable coyuntura económica de la década de los años veinte y la mejora experimentada en la fabricación de neumáticos, fueron las principales causas de su crecimiento. Sin embargo, las carrocerías de los autobuses seguían siendo de madera en su totalidad, con asientos de cuero en el interior y en ocasiones bancos de madera incómodos para los viajeros.

A partir de este momento, el autobús se sitúa como el medio de transporte más utilizado por las clases populares. La llegada o partida de los coches de línea no sólo suponía despedir o recibir viajeros, sino que también se empleaba para llevar o recoger paquetes y recados.

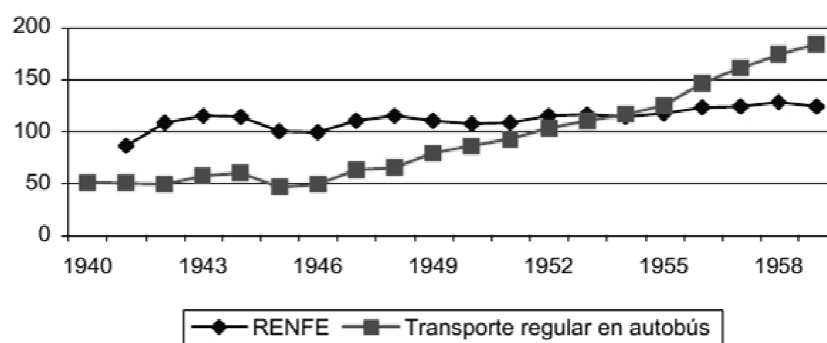
Tras el fin de la Guerra Civil y la posguerra, que sumió al país en un periodo de extrema pobreza, los años cincuenta trajeron a España el comienzo de una reindustrialización dirigida por el estado, en el que uno de los sectores estratégicos fue el de los vehículos pesados (camiones y autobuses), dada su enorme escasez y antigüedad. La industria ganó importancia en España, así como el sector terciario (un ejemplo es el turismo), provocado por este desarrollo industrial, los ciudadanos de las zonas rurales emigraron a las ciudades (principalmente hacia Madrid, Barcelona y Bilbao).

En estos años se empieza a desarrollar un uso peculiar del autobús. Por un lado, el transporte en autobús fue empleado en gran parte por las migraciones temporales de jornaleros entre zonas agrarias, los cuales se desplazaban en función de los diferentes calendarios agrícolas, y hacia otras zonas y sectores no agrícolas para realizar actividades industriales, mineras y de la construcción (Martínez Galarraga, 2013).

Por otra parte, debido a que los núcleos rurales disponían de escasos recursos para abastecer las necesidades de sus habitantes, se impuso la utilización del autobús como principal medio de transporte para la realización de desplazamientos periódicos desde los pequeños pueblos hacia la capital de la provincia o pueblos mayores. Estos viajes se convertirían en una actividad cotidiana, que las familias programaban, con el fin de avituallarse de productos o servicios de los que no disponían en su lugar de residencia, invirtiéndose frecuentemente todo el día a tal fin. El autobús se posicionó como el medio de transporte principal, ya que el vehículo propio sólo estaba al alcance de las clases más acomodadas.

En relación con el ferrocarril el transporte en autobús supuso un gran avance. El transporte ferroviario conectaba grandes núcleos de población, pero no era capaz de llegar a todas las localidades, hecho que sí se consiguió mediante el empleo de autobuses. La evolución de los tráficos interurbanos de viajeros por autobús experimentó un crecimiento superior al realizado por tren durante las primeras décadas de la segunda mitad del siglo XX en España (Seijo Marcos, 2006).

FIGURA 2.- Gráfico de evolución de los tráficos interurbanos de viajeros en España desde 1940 hasta 1958 (datos en millones de viajeros)



Fuente: IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga, 2006

La década de los setenta en España estuvo marcada por dos crisis: una internacional (la crisis del petróleo de 1973) y otra institucional, (el fin de la dictadura y comienzo del periodo democrático). Durante estos años la economía española se encontraba en una situación de depresión, caracterizada por un estancamiento de la actividad productiva, aumento del paro y fuertes niveles de inflación.

El sector del transporte estaba regulado bajo unas normas promulgadas en los años cuarenta, en los que el transporte se llevaba a cabo con unos medios técnicos muy diferentes, derivados de una época social, económica y políticamente distinta.

Un hecho importante fue la entrada de España en la Comunidad Económica Europea (CEE) el 1 de enero de 1986. Esta circunstancia aceleró y fortaleció el impulso económico iniciado a principios de los 80. La entrada requirió que el país abriera su economía, con un fuerte incremento de la inversión extranjera en España y un impulso modernizador de la empresa española ante la competencia exterior. Con respecto a las inversiones públicas, se produjo un incremento de las infraestructuras entre las que se encontraban las relativas a las celebraciones del 92: Olimpiadas de Barcelona y Exposición Universal de Sevilla.

A finales de los 80 entra en vigor una norma que marcará la evolución del sector del transporte en nuestro país. El 31 de julio de 1987 se publica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (Ley 16/1987). Esta norma cambia sustancialmente el sector, adaptando la legislación a las nuevas necesidades emergentes. La nueva Ley se crea con el fin de solucionar el problema planteado por la coexistencia de normas, de origen reglamentario en su mayoría, que daban cobertura legal al sector de forma asistemática y dispersa, produciendo un entramado legislativo, donde era complicado determinar las normas vigentes a aplicar en cada caso.

A partir del año 2008, al igual que el resto de la zona Euro, la economía española sufrió una caída de sus índices macroeconómicos, dando paso a un período de recesión y crisis. El origen de esta caída se debió a una combinación de problemas:

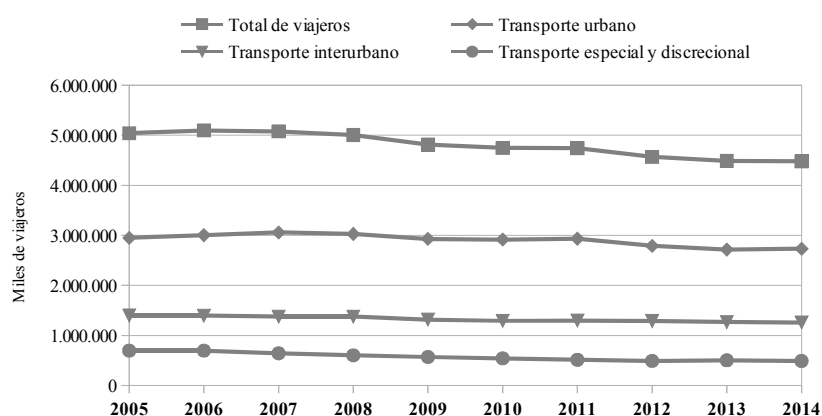
- Internos, derivados de la propia estructura de la economía española, cuyas causas fueron principalmente:
 - a. El exagerado peso del sector de la construcción en el PIB, que originó una enorme burbuja inmobiliaria.
 - b. El fuerte endeudamiento acumulado por familias y empresas.
 - c. La baja productividad y competitividad española debido al limitado I+D+i y al bajo uso de tecnología punta en comparación con otros países.

- Externos, problemas derivados por la influencia externa de la crisis financiera mundial.

Todos estos problemas tuvieron su correspondiente efecto negativo en el sector del transporte.

En los últimos diez años, se ha observado un descenso generalizado en la evolución de viajeros tanto en transporte urbano, en interurbano como en especial y discrecional (INE, 2014). A continuación se muestra un gráfico explicativo.

FIGURA 3.- Gráfico sobre la evolución de viajeros por tipo de transporte en España desde 2005 hasta 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística (INE)

En la actualidad, estamos de nuevo ante la necesidad de revisar nuestro sistema de transporte a causa de la contaminación y la evidente posibilidad de que en un futuro cercano los yacimientos petrolíferos no sean suficientes para sostener el consumo de combustibles fósiles siempre creciente.

En este contexto se imponen nuevas ideas sobre la concepción del transporte público. El término SMILE (International Association of Public Transport, 2015) son las siglas inglesas de *Sostenibilidad, Movilidad, Innovación, Estilo de vida y Economía*, manifestación de la concienciación por parte de las autoridades respecto a los problemas de movilidad existentes. Por ello, las políticas actuales se centran en la preservación del medioambiente, en el desarrollo de ciudades que proporcionen a sus habitantes una forma de vida en armonía con el entorno urbano, donde la movilidad sea variada y eficaz, donde se ofrezcan diversas formas de pago y donde el vehículo privado sea una opción más de movilidad, pero no el principal causante de la congestión de las ciudades.

1.1.2. Demanda de la sociedad actual

La interacción mutua de transporte y medio ambiente constituye una preocupación creciente en el mundo actual. Los impactos medioambientales se configuran como una restricción importante al desarrollo de los transportes.

Siguiendo a Garrido Palacios (Garrido, 1999) las perspectivas de futuro en los transportes están orientadas a lograr progresos en los motores de combustión tradicionales (gasolina y diesel), y el desarrollo de nuevos combustibles llamados de sustitución (gas de petróleo licuado, gas natural comprimido, etanol, metanol, etc.) cuyas ventajas son significativas, aunque con notables limitaciones en cuanto a poder calorífico, coste, autonomía, rendimiento, etc.

Por otra parte, la segregación espacial y social es un aspecto que ha incidido en el desarrollo del transporte en las últimas décadas. Las urbes actuales se han creado como espacios monofuncionales, en los que predomina una actividad urbana, tales como zona escolar, polígonos industriales, áreas de ocio, áreas comerciales, barrios dormitorio, etc. Esta dispersión de actividades incrementa las distancias entre los diferentes usos y reduce la posibilidad de acceso a pie o en bicicleta; por tanto, esta disposición está forzando el uso de otros modos de transporte.

1.1.3. Concepto y clasificación de transporte público de viajeros por carretera

La Real Academia Española (RAE), define el transporte³ en, su segunda acepción, como el "sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro", añadiendo como concepto específico "el transporte público".

El Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo (Reglamento CE 1370/2007) define, en su *artículo 2*, al transporte público de viajeros como "*servicio de transporte de viajeros de interés general ofrecido a los usuarios sin discriminación y de forma continua*". Esta definición aporta como novedad la inclusión del concepto "discriminación" que va en línea con las políticas comunitarias en materia de accesibilidad.

³ Diccionario de la lengua española (DRAE), 22.^a edición actualizada con enmiendas incorporadas hasta 2012 [en línea], <http://lema.rae.es/drae/?val=transporte>, [consulta:5 abril 2015].

La Ley de Ordenación de los transportes terrestres (Ley 16/1987), comúnmente denominada LOTT, no hace una descripción específica del concepto, pero sí lo define mediante la clasificación del mismo a través de dos artículos:

- El artículo 62.2 define al transporte público como *"aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica"*.
- El artículo 63.1 define al transporte de viajeros como los *"dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos construidos y acondicionados para tal fin"*.

La Ley de ordenación de los transportes urbanos y metropolitanos de viajeros en Andalucía (Ley 2/2003), define a los transportes públicos de viajeros como *"aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica"*. Esta definición se limita a reproducir la recogida por la LOTT, no aportando ninguna novedad al respecto.

La normativa vigente, contempla la siguiente clasificación respecto a los transportes públicos de viajeros:

1) *Regulares*, cuando se llevan a cabo con itinerarios, calendarios y horarios previamente fijados. Dentro de los transportes regulares, distingue entre:

- *De uso general*: son los utilizables por cualquier interesado.
- *De uso especial*: destinados a servir exclusivamente a un grupo específico de usuarios (escolares, trabajadores, militares, etc.).

2) *Discrecionales*, cuando no están sujetos a los anteriores condicionantes.

La última actualización de la LOTT (Ley 9/2013) suprimió la diferenciación de los transportes públicos regulares de viajeros por su continuidad, eliminando la clasificación entre transportes permanentes y temporales.

Por último, anotar la introducción en la Ley de ordenación de los transportes en Andalucía en su artículo 13.1 (Ley 2/2003), del concepto de transporte de "interés metropolitano". Define de esta forma a aquellos:

"... servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones necesarios para la constitución y gestión del sistema de transporte metropolitano, cuando resulten imprescindibles para la prestación coordinada de los servicios, la obtención de economías de escala, o la aplicación de un sistema tarifario integrado".

1.1.4. Análisis DAFO de la situación actual del sector en Andalucía

El empleo del análisis DAFO⁴ en el diagnóstico de la situación del transporte público de viajeros en Andalucía, permite conocer las principales fortalezas, oportunidades, amenazas y debilidades del mismo, mostrando la situación real en la que se encuentra el sector y su proyección hacia el futuro.

El análisis se descompone en dos ámbitos, externo e interno:

- El análisis externo está configurado por aquellos factores que rodean al sistema y que condicionan su posicionamiento respecto al entorno, en forma de oportunidades o amenazas.
- El análisis interno evalúa las características intrínsecas del sector, separando los aspectos positivos (fortalezas) de los negativos (debilidades).

Partiendo del análisis realizado por el Ministerio de Fomento para la implantación de mejoras en la gestión de empresas de transporte por carretera (Ministerio de Fomento, 2005a) y aplicando las características particulares que del análisis empírico desarrollado en este estudio se han obtenido del sector en Andalucía, se ha elaborado siguiente análisis DAFO, realizando la clasificación de los factores en función de su posicionamiento respecto al ámbito de actuación.

Ámbito externo

Oportunidades. Los factores considerados son los siguientes:

- Procesos de concentración e internacionalización de las empresas españolas.
- Asunción de las políticas europeas en materia de calidad y medio ambiente que obligan a mejorar el transporte.
- Mejora de la imagen de la empresa operadora frente al cliente.
- Apertura del mercado a la libre competencia con la entrada de empresas procedentes de la Unión Europea.
- Apoyo financiero a la innovación (subvenciones y créditos a bajo interés).

⁴ DAFO (o FODA) proviene del acrónimo en inglés SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities y Threats) metodología de estudio desarrollada en Estados Unidos que permite la identificación de los factores externos e internos que diagnostican la situación real de una organización.

- Cooperación con otros sectores (turismo, industria, etc.).
- Búsqueda de nuevos servicios (combinación de transporte escolar con el regular de viajeros mediante la reserva de plazas).
- Incremento de la eficiencia empresarial mediante la concentración de empresas y el desarrollo de redes y sistemas de comercialización conjunta.
- Optimización de procesos en materia de gestión y organización con las Administraciones Públicas.
- Promoción y fomento de la calidad y la seguridad del transporte así como de las inversiones.
- Fomento del transporte colectivo como vía para la sostenibilidad y el medio ambiente.
- Fomento de la armonización normativa a nivel nacional y europeo.
- Fomento de la intermodalidad.

Amenazas. Los factores que se posicionan como amenazas son:

- Introducción de empresas multinacionales con centros de decisión lejos de España.
- Concentración de concesiones mediante procesos de adquisición empresarial constituyendo un freno a la libre competencia.
- Potenciación por parte de la Unión Europea del uso del ferrocarril (apostando por su modernización y proyección de futuro en el transporte metropolitano y de media distancia).
- Mantenimiento del transporte privado.
- Necesidades de formación de los recursos humanos para adaptarse a las nuevas exigencias legales (obtención del CAP⁵).
- Usuarios con mayor exigencia de servicio y sensibilidad al precio.
- Obsolescencia de la gestión empresarial basadas en estructuras tradicionales.
- Desconocimiento de los costes reales del transporte por parte de los órganos contratantes.

⁵ CAP es el acrónimo de Certificado de Aptitud Profesional con validez en todo el territorio de la Unión Europea, que acredita al titular del mismo como conductor profesional.

Ámbito interno

Fortalezas. Se han obtenido los siguientes factores:

- Alternativa a los problemas de movilidad en las ciudades.
- Derecho a prestación exclusiva del servicio.
- Concienciación de la sociedad hacia el empleo del transporte público.
- Larga experiencia de las empresas en el sector.
- Apoyo de los Consorcios en la gestión del transporte metropolitano.
- Optimización de la gestión del sistema concesional mediante procesos de unificación de concesiones.
- Organización y fomento de los servicios coordinados⁶.
- Posibilidad de revisión de las condiciones para el mantenimiento del equilibrio económico-financiero de la concesión.
- Nuevas tecnologías de la información incorporadas a la prestación del servicio (tacógrafos digitales, aplicaciones web de información al usuario, etc.).
- Existencia de la tarjeta única como medio de pago en las áreas metropolitanas.

Debilidades. Se han evaluado los siguientes factores:

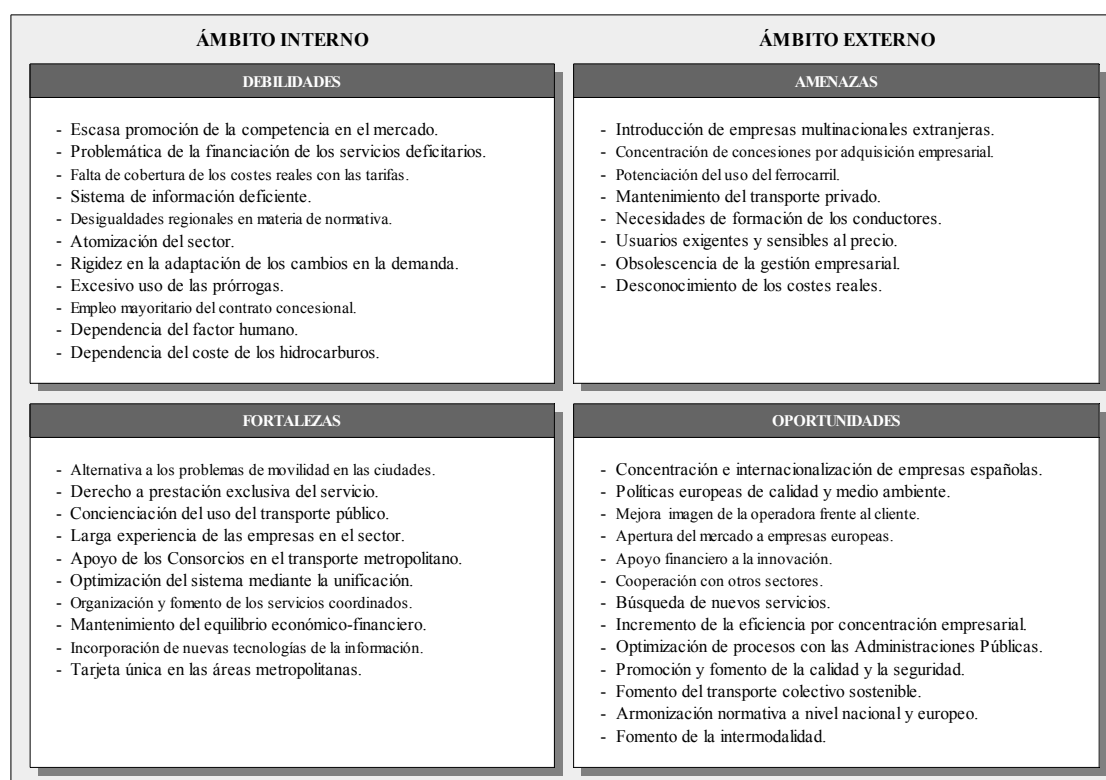
- Escasa promoción de la competencia en el mercado.
- Problemática de la financiación de los servicios deficitarios.
- Falta de cobertura de los costes reales con las tarifas.
- Sistema de información deficiente para la evaluación y control del rendimiento de las concesiones.
- Desigualdades regionales en materia de normativa.
- Atomización del sector (existencia de pequeñas y medianas empresas con poco volumen de negocio).
- Rigidez en la adaptación de los cambios en la demanda.
- Excesivo uso de las prórrogas que generan barreras de acceso al mercado.

⁶ Los servicios coordinados consisten en la unión de tramos de concesiones gestionadas por operadores diferentes con el fin de atender un tráfico de viajeros directo entre los puntos extremos del itinerario total propuesto para su coordinación y cuya explotación se realiza conjuntamente de acuerdo con los términos establecidos en la autorización del servicio.

- Empleo mayoritario del modelo de contrato concesional en detrimento de otros modelos existentes (gestión interesada o sociedad mixta).
- Dependencia del factor humano para la explotación del servicio (presión sindical).
- Dependencia de la variación del coste de los hidrocarburos.

En la siguiente figura se muestra el análisis DAFO resumido en un diagrama.

FIGURA 4.- Diagrama DAFO del sistema de transporte público regular de viajeros en Andalucía



Fuente: Elaboración propia

Muchos de los factores expuestos en el análisis DAFO se pondrán de manifiesto en el tercer capítulo de este estudio donde se realiza el análisis empírico de la estructura concesional del sector.

1.2. EL PAPEL DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

1.2.1. La Unión Europea

Desde los Tratados de Roma, la política del transporte se ha centrado en dos aspectos fundamentales; la apertura de los mercados y el fomento de la movilidad sostenible.

De acuerdo con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) (Tratado UE versión consolidada 2012), las competencias en materia de transportes son compartidas por los Estados miembros con la Unión Europea. Así se pone de manifiesto en el artículo 4 del citado texto y en el capítulo VI que es dedicado en exclusiva a esta materia.

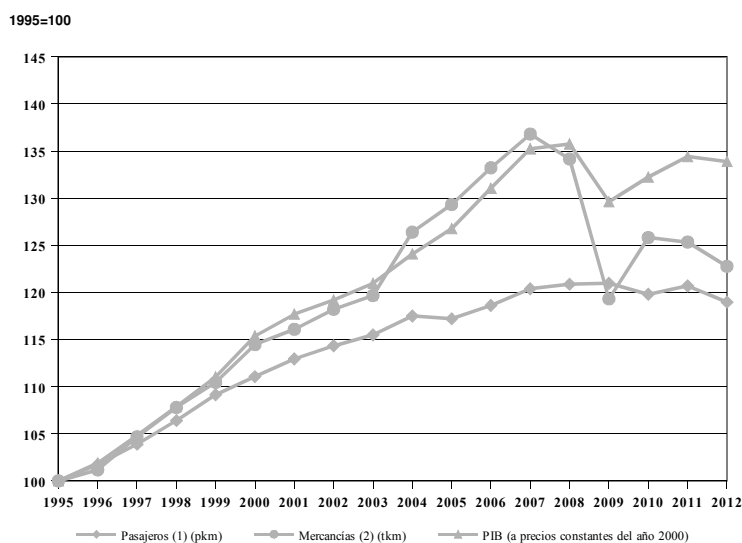
La consecución de un mercado común de transportes, exige la apertura de los mercados hacia la libre competencia.

Por otro lado, este esfuerzo exige por parte de los Estados miembros la armonización de la normativa legal en la materia, con objeto de incorporar a su ordenamiento jurídico las disposiciones europeas.

El estado del transporte europeo ha experimentado un sensible cambio en los últimos 30 años, debido a la supresión de fronteras interiores, la liberalización de los mercados y la mejora de los sistemas de producción y almacenajes.

A continuación se muestra una comparación del transporte de pasajeros, de mercancías, y del Producto Interior Bruto en el ámbito de la Unión Europea entre 1995 y 2012 (COM, 2014).

FIGURA 5.- Gráfico sobre la evolución de viajeros, mercancías y Producto Interior Bruto en la Unión Europea durante los años 1995 a 2012



Fuente: Comisión Europea, Statistical Pocketbook 2014

Notas:

(1): turismo, vehículos de dos ruedas, autobuses y autocares, tranvía y metro, ferrocarril, por aire dentro de la UE, por mar dentro de la UE.

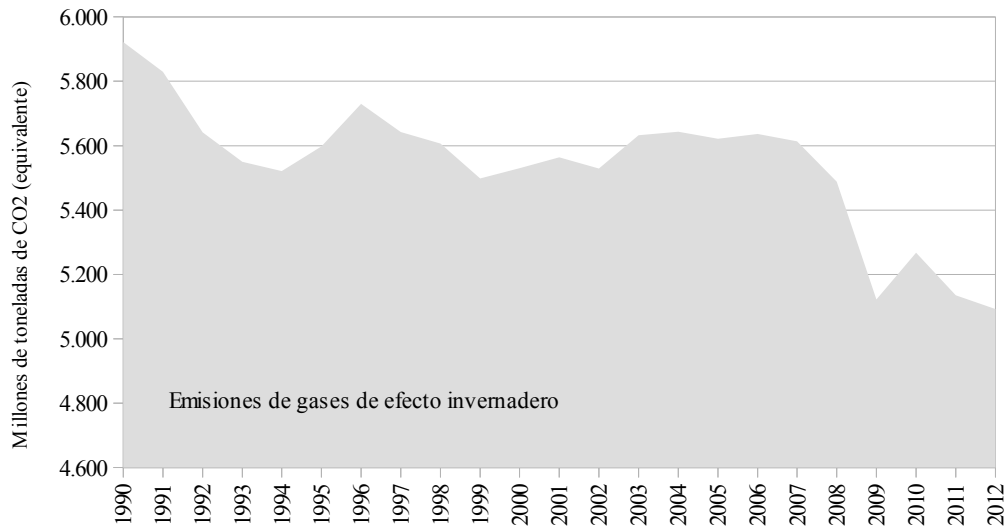
(2): carretera, ferrocarril, vías navegables interiores, oleoductos, por aire dentro de la UE, por mar dentro de la UE.

PIB: precios y tipos de cambio constantes del año 2000.

Es manifiesta la importancia que el sector supone para la dinamización y el desarrollo de los Estados miembros. Sin embargo, son diversos los problemas que en relación con el mismo, deben afrontar los distintos países para la consecución de los niveles de eficiencia y calidad que fija la Unión Europea.

En esta línea, existe una preocupación social e institucional en referencia a la preservación del medioambiente. El transporte se sitúa dentro de los sectores donde los volúmenes de emisión de gases contaminantes son considerables (COM, 2014). El impacto de la contaminación, el cambio climático, el ruido y los atascos, son factores a minimizar.

FIGURA 6.- Gráfico sobre la evolución de las emisiones de gases de efecto invernadero en el ámbito de la Unión Europea durante los años 1990 a 2012



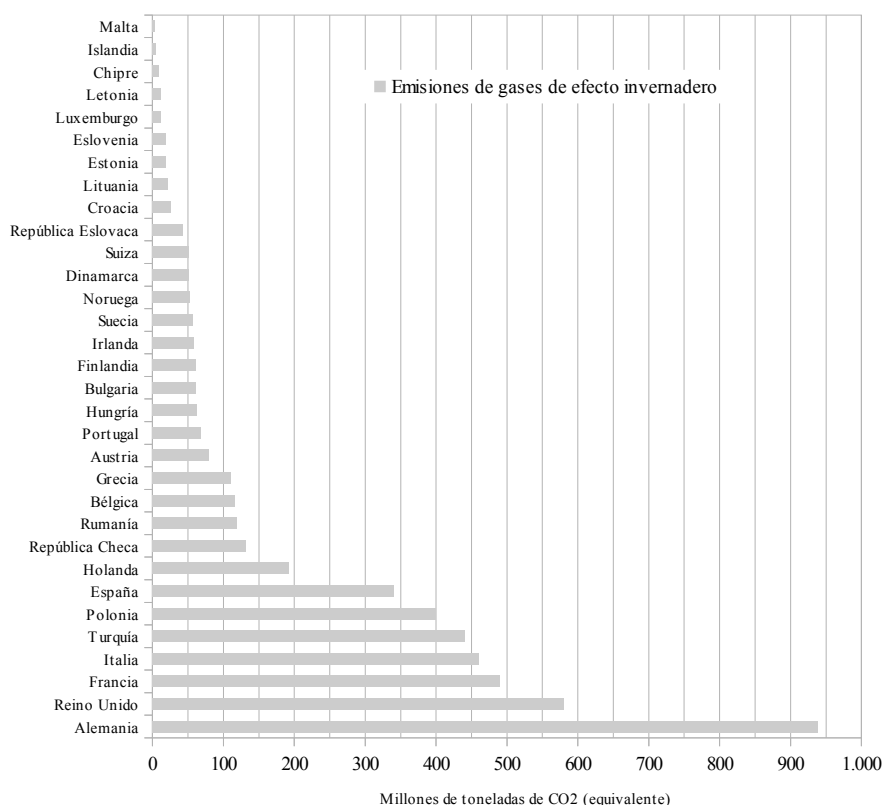
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de la Agencia Europea de Medio Ambiente

Por países, dentro del espacio económico europeo, la generación de gases contaminantes se distribuye tal como muestra la siguiente tabla, cuyos datos están referidos al año 2012 (COM, 2014). La comparativa incluye todos los estados miembros de la Unión Europea (EU-28) y algunos países relacionados con el espacio económico (EEA)⁷ o comercial (EFTA)⁸ europeo, tales como Turquía, Islandia, Noruega y Suiza.

⁷ European Economic Area (Espacio Económico Europeo).

⁸ European Free Trade Association (Acuerdo Europeo de Libre Comercio).

FIGURA 7.- Gráfico sobre las emisiones de gases de efecto invernadero por países dentro del ámbito de la Unión Europea durante el año 2012



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de la Agencia Europea de Medio Ambiente

Otro aspecto que fomentan las políticas diseñadas para el transporte por la Unión Europea es el desarrollo de la intermodalidad, impulsando la combinación de dos o más modos de transporte.

Para la consecución de estos objetivos, se han diseñado distintas propuestas de acción comunitaria que han servido a los Estados miembros para encaminar el sector del transporte en la dirección señalada por la Unión Europea. Entre otras:

El Libro Blanco sobre realización del mercado interior de 1985 (COM, 1985) aporta recomendaciones sobre la libre prestación de servicios y establece criterios preceptivos para el desarrollo de una política común de transporte.

Posteriormente, en 1992, se aprobó el Libro Blanco donde se recogió planteamientos sobre el curso futuro de la política común de transportes (COM, 1992) y se perfilaron los inicios de un camino orientado hacia la concepción del transporte bajo una perspectiva integrada, intermodal y sostenible.

El Libro Verde de 20 de diciembre de 1995 (COM, 1995), realiza un análisis sobre los costes del transporte, buscando un sistema de fijación de precios justo y eficiente que permita evitar el desfase entre el precio pagado por el usuario y el coste real. La política apunta hacia la reducción de los efectos secundarios negativos (y los costes ocultos que llevan aparejados) derivados de los problemas ambientales, de saturación y accidentes, que afectan al transporte. Sin embargo, el principal debate giró en torno a las medidas fiscales.

En 1998, se vuelve a publicar otro Libro Blanco (COM, 1998) donde la Comisión pone de manifiesto las grandes diferencias entre los Estados miembros en la fijación de tarifas de los transportes, y su incidencia directa en la competencia intra e intermodal, reiterando la escasa relevancia de los aspectos medioambientales y sociales en el proceso de tarificación.

En el Libro Blanco publicado en 2001 (COM, 2001) la Comisión hace un análisis predictivo de los principales problemas y exigencias a afrontar por la política de transporte europea en la primera década del siglo XXI. Las expectativas de aumento del volumen de transporte, ha puesto en alerta a la Unión Europea sobre los efectos negativos sobre la salud y el medio ambiente, poniendo en marcha políticas para crear un sistema de transporte rentable pero respetuoso con el medio ambiente y con los aspectos sociales.

Por otro lado, la Comisión insiste en la necesidad de luchar contra los efectos de la globalización del transporte.

Hasta el momento se han aplicado muchas de las medidas propuestas en los Libros Blancos de 1992 y 2001 y una serie de proyectos tecnológicos, como el sistema europeo de navegación por satélite Galileo, el sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario ERTMS (European Rail Traffic Management System)⁹ y el programa SESAR (Single European Sky ATM Research)¹⁰ de mejora de la infraestructura de gestión del tráfico aéreo, concebidos para contribuir en el futuro a una gestión más eficiente y segura del transporte.

En 2008, la Comisión presentó el paquete de medidas «Hacia un transporte más ecológico», encaminado a la consecución de objetivos climáticos y energéticos, siendo la cuestión de los costes externos en el conjunto de los modos de transporte uno de los temas más controvertidos a los que se enfrenta la actual política europea en esta materia.

El informe (COM, 2009) presentado en el año 2009, está basado en la "Comunicación" como vía para la consecución de un transporte sostenible, muestra la tendencia que experimentará el mercado europeo con respecto a los transportes en los próximos años, resumido en los siguientes puntos:

- 1) Progresiva mundialización.
- 2) Evolución de las relaciones con terceros países.
- 3) Aumento del transporte de mercancías.
- 4) Modificación de las estructuras sociales y de la evolución demográfica.
- 5) Creciente urbanización.
- 6) Cambios comerciales.
- 7) Avances tecnológicos en el ámbito de la energía, el transporte y las comunicaciones.
- 8) Consecuencias del cambio climático.
- 9) Modificaciones en el ámbito del abastecimiento energético.

⁹ Iniciativa de la Unión Europea para garantizar la interoperabilidad de las redes ferroviarias, cuyo objetivo es la adaptación de todas las líneas europeas en una única red donde un tren pueda circular libremente a lo largo de los diferentes países de la Unión Europea.

¹⁰ Proyecto tecnológico y operativo para modernizar la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) en Europa, basado en el principio de trayectoria comercial, según el cual son los usuarios del espacio aéreo y los controladores quienes definen de forma conjunta, a través de un proceso de colaboración, la ruta de vuelo óptima.

Recientemente, en el Libro Blanco del año 2011 (COM, 2011a) la Comisión Europea se realiza una revisión detallada sobre la evolución del sector del transporte acontecida en la última década. Se exponen las principales barreras a superar en el futuro respecto a temas relacionados con las energías renovables, la congestión, la accesibilidad, los accidentes y la contaminación acústica. El Libro recoge las medidas claves para la consecución de un transporte creciente, una movilidad sostenible y una reducción progresiva de las emisiones de gases contaminantes.

En resumen, la Comisión ha fijado con carácter global los siguientes objetivos para el futuro de los transportes en el ámbito de la Unión Europea:

- Apertura de mercados combinada con puestos de trabajo y condiciones laborales de calidad.
- Mejora de la protección y el aumento de la seguridad del transporte.
- Ampliación de la garantía de los derechos de los usuarios de todos los modos de transporte.
- Mejora de la accesibilidad a la infraestructura, orientada sobre una red básica multimodal.
- Establecimiento de fuentes de financiación diversificadas y sistemas de tarificación inteligentes.

Todas las ideas anteriormente citadas se resumen en dos conceptos claves: la apertura de los mercados y la sostenibilidad de los aspectos internos.

1.2.2. El Estado

El papel del Estado en materia de transporte, cumple una doble función:

- a) Por un lado, la de regulación del sector desde una perspectiva general, dejando a las Comunidades Autónomas la legislación en aquellos aspectos reservados a las mismas, de acuerdo con la Constitución Española y los Estatutos de Autonomía de cada región.
- b) Por otra parte, en cumplimiento de las obligaciones derivadas de la pertenencia a la Unión Europea, hacer de aplicación directa los preceptos contemplados en las Directivas y Reglamentos mediante la internalización de los mismos en el ordenamiento jurídico español.

En materia de transportes, el Ministerio de Fomento es el responsable del diseño y ejecución de la política del Gobierno en los ámbitos de las infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y marítimo, de competencia estatal y del control, ordenación y regulación administrativa de los servicios de transporte correspondientes.

En el año 2012 se varía por Real Decreto (Real Decreto 452/2012) la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento. Se modifica la organización básica de los departamentos ministeriales persiguiendo la racionalización y reducción de las estructuras administrativas, según los criterios de austeridad y eficacia recogidos en el programa político de reformas del Gobierno.

De acuerdo con el mencionado Decreto Ley, y en relación con los transportes, el Ministerio de Fomento se estructura en órganos con la siguiente relación de dependencia:

Dependencia directa del titular del Departamento:

La Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. En materia de transporte se encarga a nivel general:

- De la definición, propuesta y ejecución de las políticas del Ministerio referentes a la planificación y realización de las infraestructuras del transporte, y de sus órganos dependientes, así como de sus organismos y entidades adscritos al Departamento.
- De la definición, propuesta y ejecución de las políticas del Ministerio referentes a la ordenación general de los transportes terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal, así como de las relativas a la realización de infraestructuras de transporte portuario y aeroportuario a través de sus órganos dependientes y de los organismos y entidades adscritos al Departamento.
- De la coordinación y gestión de las distintas crisis que puedan producirse en la prestación de los servicios de transporte terrestre, aéreo y marítimo, incluyendo el ámbito portuario.

En la tabla adjunta se detallan las funciones específicas en materia de transportes según la legislación vigente, de acuerdo al artículo 14 de la Ley 6/1997 de 14 de abril (Ley 6/1997).

"Artículo 14 Los Secretarios de Estado:

Los Secretarios de Estado dirigen y coordinan las Direcciones Generales situadas bajo su dependencia, y responden ante el Ministro de la ejecución de los objetivos fijados para la Secretaría de Estado. A tal fin les corresponde:

- 1. Ejercer las competencias sobre el sector de actividad administrativa asignado que les atribuya la norma de creación del órgano o que les delegue el Ministro y desempeñar las relaciones externas de la Secretaría de Estado, salvo en los casos legalmente reservados al Ministro.*
- 2. Ejercer las competencias inherentes a su responsabilidad de dirección y, en particular, impulsar la consecución de los objetivos y la ejecución de los proyectos de su organización, controlando su cumplimiento, supervisando la actividad de los órganos directivos adscritos e impartiendo instrucciones a sus titulares.*
- 3. Nombrar y separar a los Subdirectores generales de la Secretaría de Estado.*
- 4. Mantener las relaciones con los órganos de las Comunidades Autónomas competentes por razón de la materia.*
- 5. Ejercer las competencias atribuidas al Ministro en materia de ejecución presupuestaria, con los límites que, en su caso, se establezcan por aquél.*
- 6. Celebrar los contratos relativos a asuntos de su Secretaría de Estado, y los convenios no reservados al Ministro del que dependan o al Consejo de Ministros.*
- 7. Resolver los recursos que se interpongan contra las resoluciones de los órganos directivos que dependan directamente de él y cuyos actos no agoten la vía administrativa, así como los conflictos de atribuciones que se susciten entre dichos órganos.*
- 8. Cualesquiera otras competencias que les atribuya la legislación en vigor."*

TABLA 1.- Funciones particulares de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda en materia de transportes según el artículo 14.1 de la Ley 6/1997

FUNCIONES
Formulación, revisión y seguimiento de la planificación estratégica en materia de infraestructuras y transporte, en relación a la sostenibilidad del sistema, rentabilidad e impacto social y territorial.
Formulación de la planificación y programación del Departamento en materia de infraestructuras y transportes, con carácter previo a su elevación al Consejo de Ministros, y la revisión, seguimiento y promoción de medidas para el fomento de la intermodalidad y la movilidad sostenible.
Programación de inversiones en infraestructuras, en relación con la programación y presupuestación de recursos económicos.
Ejecución directa o mediante organismos y entidades adscritos al Departamento, de las infraestructuras del transporte.
Coordinación de la actividad de los órganos y organismos de la Secretaría de Estado y la supervisión y seguimiento de los programas de actuación plurianual.
Determinación de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales en el ámbito de sus competencias, en los supuestos de conflicto laboral o de absentismo empresarial.
Participación en la planificación y seguimiento en materia de redes transeuropeas del transporte y de conexiones transfronterizas.
Elaboración y revisión de la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte.
Planificación estratégica en materia de intermodalidad.
Formulación de la planificación y programación sectorial, según las previsiones de los centros directivos del Departamento.
Coordinación de las actuaciones para la mejora de la integración de los aspectos medioambientales en la planificación de las infraestructuras de transporte y la realización de estudios medioambientales de carácter estratégico.
Coordinación y seguimiento de los informes previos a los instrumentos de ordenación territorial y urbanística que afecten a las infraestructuras.
Elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano superior.
Impulso, coordinación y seguimiento de todos los procesos e instrumentos necesarios para la integración de las infraestructuras de transporte de interés general en los ámbitos urbanos.

Fuente: Ministerio de Fomento (Ministerio de Fomento, 2015b)

El transporte público regular de viajeros de uso general por carretera. Ámbito y organización

TABLA 2.- Funciones particulares de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda en materia de transportes según el artículo 14.2 de la Ley 6/1997

FUNCIONES
Ordenación general de los transportes terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal.
Definición de los objetivos en materia de planificación portuaria y aeroportuaria y de las inversiones en puertos y aeropuertos de interés general, de acuerdo con la planificación general.
Definición de los objetivos en materia de ordenación de los transportes terrestres.
Determinación de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales en los distintos modos de servicios de transporte, en los supuestos de conflicto laboral o de absentismo empresarial.
Supervisión de los programas de actuación plurianual y de la gestión de los organismos y entidades adscritos a la Secretaría de Estado.
Propuesta de autorización por el titular del Departamento para el establecimiento y calificación de aeropuertos civiles.
Autorización de las modificaciones estructurales o funcionales de los aeropuertos de interés general.
Informe previo sobre el establecimiento, modificación y apertura al tráfico aéreo de los aeródromos y aeropuertos de competencia de las comunidades autónomas, y sobre la aprobación de planes o instrumentos de ordenación y delimitación de su respectiva zona de servicios.
Propuesta de aprobación o modificación de planes directores de los aeropuertos de interés general.
Programación, dirección y coordinación de los estudios sectoriales necesarios, informes de coyuntura y análisis del funcionamiento de los servicios de transporte y de los correspondientes órganos de gestión, para la detección de disfunciones, necesidades y demandas sociales en los distintos modos de transporte.
Impulso de las políticas de infraestructuras y transportes dirigidas a la lucha contra el cambio climático, el ahorro energético y la mejora de la eficiencia de los servicios del transporte.
Cooperación con las Administraciones Territoriales para el impulso de los Planes metropolitanos de movilidad sostenible.
Ordenación de la intermodalidad en los distintos modos de transporte.
Seguimiento y aplicación de la política de transportes de la Unión Europea.
Gestión de ayudas para la promoción de la movilidad sostenible.
Resolución de expedientes sancionadores por infracciones en materia de subvenciones a residentes extrapeninsulares en el transporte aéreo y marítimo.

Fuente: Ministerio de Fomento (Ministerio de Fomento, 2015b)

La Subsecretaría de Fomento. Le corresponde las funciones atribuidas por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en su artículo 15, así como la dirección, impulso y supervisión de los órganos directamente dependientes de ella.

"Artículo 15 Los Subsecretarios

1. Los Subsecretarios ostentan la representación ordinaria del Ministerio, dirigen los servicios comunes, ejercen las competencias correspondientes a dichos servicios comunes, y en todo caso las siguientes:

a) Apoyar a los órganos superiores en la planificación de la actividad del Ministerio, a través del correspondiente asesoramiento técnico.

b) Asistir al Ministro en el control de eficacia del Ministerio y sus Organismos públicos.

c) Establecer los programas de inspección de los servicios del Ministerio, así como determinar las actuaciones precisas para la mejora de los sistemas de planificación, dirección y organización y para la racionalización y simplificación de los procedimientos y métodos de trabajo, en el marco definido por el Ministerio de Administraciones Públicas.

d) Proponer las medidas de organización del Ministerio y dirigir el funcionamiento de los servicios comunes a través de las correspondientes instrucciones u órdenes de servicio.

e) Asistir a los órganos superiores en materia de relaciones de puestos de trabajo, planes de empleo y política de directivos del Ministerio y sus Organismos públicos, así como en la elaboración, ejecución y seguimiento de los presupuestos y la planificación de los sistemas de información y comunicación.

f) Desempeñar la jefatura superior de todo el personal del Departamento.

g) Responsabilizarse del asesoramiento jurídico al Ministro en el desarrollo de las funciones que a éste le corresponden, y en particular en el ejercicio de su potestad normativa y en la producción de los actos administrativos de la competencia de aquél, así como a los demás órganos del Ministerio.

En los mismos términos del párrafo anterior, informar las propuestas o proyectos de normas y actos de otros Ministerios, cuando reglamentariamente proceda.

A tales efectos, será responsable de coordinar las actuaciones correspondientes dentro del Ministerio, y en relación con los demás Ministerios que hayan de intervenir en el procedimiento.

h) Ejercer las facultades de dirección, impulso y supervisión de la Secretaría General Técnica y los restantes órganos directivos que dependan directamente de él.

*i) Cualesquiera otras que sean inherentes a los servicios comunes del Ministerio y a la representación ordinaria del mismo y las que les atribuyan la legislación en vigor.
(...)"*

El transporte público regular de viajeros de uso general por carretera. Ámbito y organización

En la tabla adjunta, se muestran las competencias específicas atribuidas a la Subsecretaría, sin perjuicio de otras funcionales que puedan ser asignadas directamente a la Secretaría de Estado y a las Secretarías Generales, en materia de transporte.

TABLA 3.- Funciones específicas de la Subsecretaría de Fomento en materia de transporte

FUNCIONES
Programación y presupuestación de recursos económicos y financieros del Departamento, el seguimiento de su ejecución y el control del cumplimiento de la política inversora.
Gestión de ayudas en el ámbito de competencias del Ministerio de Fomento no atribuidas a otros órganos del Departamento.
Dirección e impulso de la política en geografía y coordinación en materia de cartografía, astronomía, geodesia y geofísica.
Gestión de la comunicación y de la publicidad institucional del Departamento y la elaboración del Plan anual de Publicidad del Ministerio de Fomento, y de la colaboración en la ejecución de la política editorial del Departamento.
Coordinación de las acciones de comunicación y de publicidad de los organismos y empresas dependientes del Ministerio.
Organización, conjuntamente con el órgano directivo correspondiente, de la participación del Ministerio de Fomento en congresos, ferias y exposiciones.
Establecimiento y gestión de los sistemas de información del Ministerio de Fomento dirigidos a los ciudadanos.
Atención a los ciudadanos sobre el modo de acceso a los servicios, procedimientos y ayudas de la competencia del Ministerio de Fomento y la realización de las acciones informativas y divulgativas en materias propias del Departamento, incluyendo la tramitación de las quejas que pudieran derivarse del funcionamiento de los servicios de la competencia del Ministerio y la tramitación y propuesta de resolución de los escritos formulados al amparo del derecho de petición.
Coordinación de las Áreas Funcionales del departamento integradas en las Delegaciones del Gobierno.

Fuente: Ministerio de Fomento (Ministerio de Fomento, 2015b)

Adscritos al Ministerio de Fomento, a través de la Subsecretaría se encuentran los siguientes entes públicos:

1. El Consejo de Obras Públicas.
2. La Comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil.

3. La Comisión de investigación de accidentes ferroviarios.
4. La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

De apoyo y asistencia al titular del Departamento:

El Gabinete. Es el órgano de apoyo y asistencia inmediata al titular del Ministerio de Fomento. Su titular tiene el rango de director general, con la estructura que se establece en el artículo 14 del Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre (Real Decreto 1887/2011).

Entidades y Entes públicos adscritos al Ministerio:

- La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).
- La entidad pública empresarial RENFE-Operadora.
- La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).
- Los entes públicos Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

Con respecto a la legislación estatal aplicable en materia de transporte de viajeros, en la tabla adjunta se muestra cronológicamente las normas estatales vigentes aplicables al sector del transporte público regular terrestre de pasajeros (en el Anexo I del presente trabajo, se realiza una síntesis del contenido de cada norma).

TABLA 4.- Normativa estatal vigente en materia de transporte de viajeros

NORMATIVA DESDE 1970 HASTA 1979:
Orden de 10 de abril de 1973, por la que se regulan los servicios discrecionales de transporte por carretera que se efectúen desde Andorra. (BOE 30).
Real Decreto 763/1979 de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros. (BOE 13-04). (Modificado por el Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre).

El transporte público regular de viajeros de uso general por carretera. Ámbito y organización

NORMATIVA DESDE 1980 HASTA 1989:

Real Decreto 635/1984 de 26 de marzo, sobre garantía de prestación de servicios mínimos en materia de transportes por carretera. (BOE 02-04).

Ley 16/87 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT). (BOE 31). (Modificada por: Ley 13/96, de 30 de diciembre; Ley 66/97, de 30 de diciembre; Real Decreto-Ley 6/1998, de 5 de junio; Real Decreto Ley 4/2000, de 23 de junio; Ley 14/00, de 29 de diciembre; Ley 24/2001, de 27 de diciembre; Ley 29/2003, de 8 de octubre, Ley 25/2009, de 22 de diciembre, Ley 2/2011, de 4 de marzo y ley 9/2013, de 4 de julio).

Ley Orgánica 5/1987 de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable. (BOE 31). (Modificada por la Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio).

Resolución de 19 de abril de 1988, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se fijan los justificantes que deben aportar las asociaciones de Empresas de transporte de viajeros por carretera para poder informar en los expedientes regulados por Orden de 14 de abril de 1988. (BOE 02-05).

Resolución de 30 de mayo de 1988, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se dictan normas de procedimiento en los expedientes de sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, regulada por Orden de 14 de abril de 1988. (BOE 10-06).

Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguro Obligatorio de Viajeros (BOE nº 311, de 28 de diciembre de 1999).

NORMATIVA DESDE 1990 HASTA 1999:

Real Decreto 1211/90 de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. (BOE 08-10). (Modificado por Real Decreto 858/1994, de 29 de abril; por Real Decreto 1136/97, de 11 de julio; por Real Decreto 927/98, de 14 de mayo; por Real Decreto 1830/99, de 3 de diciembre; por Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre; por el artículo 21 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre; por el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio; Sentencia Tribunal Supremo, de 14 de febrero de 2012 y Ley 9/2013, de 4 de julio. Parcialmente derogado por Ley 13/96, de 30 de diciembre. Los títulos VII y VIII han sido afectados sustancialmente por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo).

Orden de 25 de octubre de 1990, sobre documentos de control en relación con el transporte de viajeros y las actividades auxiliares y complementarias del mismo. (BOE 30). (Parcialmente derogada por Orden FOM/3398/2002 de 20 de diciembre).

Orden de 4 de febrero de 1993, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional de viajeros por carretera. (BOE 16 rect. 11-03). (Modificada por Orden 20 de junio de 1995 y por Orden de 26 de junio de 2001, y parcialmente derogada por Ley 13/96, de 30 de diciembre y por Orden de 23 de julio de 1997). (En relación con el contenido del título VII debe tenerse en cuenta la normativa de la Dirección General de Ferrocarriles).

Resolución de 19 de septiembre de 1995, de la Dirección General del Transporte Terrestre, sobre realización del visado de las autorizaciones de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del transporte. (BOE 02-10).

Orden de 23 de julio de 1997, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús. (BOE 31). (Modificada por Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por Orden de 26 de junio de 2001 y por Orden FOM/2183/2008, de 23 de julio)

El transporte público regular de viajeros de uso general por carretera. Ámbito y organización

NORMATIVA DESDE 1990 HASTA 1999:

Orden de 18 de septiembre de 1998, por la que se dictan normas complementarias en materia de autorizaciones de transporte por carretera. (BOE 01-10). (Modificada por Orden de 26 de junio de 2001).

Orden de 6 de mayo de 1999, por la que se desarrolla el capítulo IV del título IV del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de viajeros por carretera. (BOE 13). (Modificada por Orden de 26 de junio de 2001).

NORMATIVA DESDE 2000 HASTA 2009:

Orden de 26 junio 2001, por la que se modifica parcialmente el régimen jurídico de las autorizaciones de transporte de mercancías y viajeros por carretera. (BOE 06-07).

Orden FOM 3398/2002, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera (BOE nº 8 de 9 de enero de 2003).

Decreto 366/03, de 30 de diciembre, por el que se regula la identificación de los vehículos de transporte público interurbano regular de uso general de viajeros por carretera (BOJA nº 2 de 5 de enero de 2003).

Real Decreto 1544/2007 de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. (BOE 04-12).

Orden FOM/2180/2008 de 22 de julio, por la que se establece una cláusula de actualización automática de precios de los transportes públicos de viajeros por carretera. (BOE 25).

Orden FOM/2181/2008 de 22 de julio, por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España. (BOE 25).

Orden FOM/2183/2008 de 23 de julio, por la que se modifica la Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 1997, en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús. (BOE 25).

Orden FOM/207/2009 de 26 de enero, por la que se regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo. (BOE 10-02).

Resolución de 27 de febrero de 2009, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se señalan las características de los vehículos que, de ordinario, se incluirán en los pliegos de prescripciones técnicas de los procedimientos para la adjudicación de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera permanentes de uso general de competencia estatal. (BOE 15-04).

Ley 25/2009 de 22 de diciembre por la que se modifica la Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, LOTT. (Sólo artículo 21).

El transporte público regular de viajeros de uso general por carretera. Ámbito y organización

NORMATIVA DESDE 2010 HASTA 2014:

Real Decreto 1387/2011 de 14 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. (BOE 29).

Orden FOM/2069/2011, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera.

Real Decreto 836/2012 de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera. (BOE 08-06). (Modificado por el Real Decreto 22/2014 de 17 de enero).

Real Decreto 128/2013 de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera (BOE 23).

Orden FOM/370/2013 de 28 de febrero, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE 08-03).

Orden FOM/1230/2013 de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera. (BOE 03-07). (Modificada por la Orden PRE/907/2014, de 29 de mayo).

Ley Orgánica 5/2013 de 4 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable. (BOE 05).

Ley 9/2013 de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (BOE 05).

Real Decreto 22/2014, de 17 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera. (BOE 25).

Orden PRE/907/2014 de 29 de mayo, por la que se implanta un modelo de contabilidad analítica en las empresas contratistas que prestan los servicios de transporte regular de viajeros de uso general. (BOE 03-06). (Entrará en vigor el 01-01-2015).

Real Decreto 627/2014 de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios, publicado en el B.O.E. de 19 de julio de 2014, es aplicable desde el 20 de julio de 2014.

Fuente: Elaboración propia a partir del Ministerio de Fomento (Ministerio de Fomento, 2015a)

1.2.3. Las Comunidades Autónomas

La Constitución Española en los artículos 148 y 149, establece el reparto de competencias en materia de transporte entre el poder central y las Comunidades Autónomas. La distribución se realiza bajo un criterio estrictamente territorial, señalando como normal general todo aquello que se "*desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma*" será de competencia autonómica, de acuerdo con lo establecido en el artículo 148.1.5ª (Constitución Española, 1978).

La Ley Orgánica de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía (Ley Orgánica 2/2007), atribuye en su artículo 64.1 la competencia exclusiva en materia de transporte referente a las infraestructuras y los servicios que discurran en territorio andaluz.

Concretamente, el Estatuto hace referencia específica, en tres de sus artículos, sobre atribuciones exclusivas en transportes:

- Artículo 64.1, establece la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma andaluza en materia de transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.
- Artículo 56.5, atribuye a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio, que incluye en todo caso el establecimiento y regulación de las directrices y figuras de planeamiento territorial, las previsiones sobre emplazamientos de infraestructuras y equipamientos, la promoción del equilibrio territorial y la adecuada protección ambiental.
- Artículo 47.1.1.ª, reconoce la competencia exclusiva sobre el procedimiento administrativo derivado de las especialidades de la organización propia de la Comunidad Autónoma.

Con respecto a la organización administrativa, la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía dirige toda la política autonómica en materia de transporte del ámbito de su competencia.

La Dirección General de Movilidad es el órgano de planificación, gestión y desarrollo en tema de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente.

En la tabla adjunta, se resumen las funciones particulares del citado organismo.

TABLA 5.- Funciones de la Dirección General de Movilidad de la Junta de Andalucía

FUNCIONES
Elaboración, desarrollo y seguimiento de planes y programas de la Comunidad Autónoma, en el marco de la planificación general de transportes y movilidad que establezca la Consejería.
Elaboración de normas, redacción de estudios y planes, y tareas de coordinación para la definición de la política de transporte en los distintos ámbitos.
Gestión y desarrollo de la Red de Áreas Logísticas de Andalucía, en el marco de la planificación general de la Consejería.
Impulso y planificación del uso de la bicicleta.
Ordenación de los servicios de transporte por carretera, ferroviario, por cable y otros modos que correspondan de acuerdo con la normativa vigente.
Programación, promoción y fomento de actividades de educación y sensibilización en materia de movilidad sostenible.
Gestión, explotación e inspección de los servicios de transporte por carretera, ferroviarios, por cable y otros que le correspondan de acuerdo con la legislación vigente.
Establecimiento e imposición de obligaciones de servicio público en la prestación de los servicios de transporte por ferrocarril y carretera, determinación de las correspondientes compensaciones, y tramitación, adjudicación, modificación y extinción de los oportunos contratos de gestión de servicios públicos u otros instrumentos mediante los que se hubiese formalizado su contenido.
Programación y ejecución de las inversiones en esta materia
Gestión administrativa de los asuntos derivados de la aplicación de la normativa vigente en materia de transportes y de movilidad.
Dinamización, desarrollo y coordinación de las actividades del Observatorio Andaluz de la Movilidad y del Observatorio Andaluz de la Logística.
Impulso y coordinación de los Consorcios de Transportes en el ejercicio de las competencias de la Consejería delegadas en dichos entes.
Funciones atribuidas a la Comunidad Autónoma en materia de puertos y aeropuertos.
Emisión del informe autonómico previsto en el artículo 13 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo (Decreto 35/2012).

FUNCIONES
Evaluación y seguimiento de las actividades de su competencia encomendadas a la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía según directrices del/a titular de la Consejería.
Propuesta, ejecución y seguimiento de los convenios de colaboración, cooperación y conciertos referentes a la actividad competente de la Consejería.
Demás actividades necesarias para el ejercicio de sus competencias.

Fuente: Junta de Andalucía. (Consejería de Fomento y Vivienda, 2015)

La movilidad sostenible es el objetivo central en torno al que gira la política actual autonómica de transportes. Los instrumentos de planificación desarrollados se resumen en cinco puntos:

- *Decreto 119/2014 de creación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible* (Decreto 119/2014). Esta medida legislativa establece un conjunto de procesos y acciones orientadas al desplazamiento de personas y mercancías con el fin de facilitar la movilidad sostenible atendiendo las necesidades de la sociedad actual. El Plan gira en torno al concepto de la *accesibilidad universal*, basándose en la reducción de la necesidad de transporte, la prioridad de la movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo, la seguridad, la corresponsabilidad, la participación ciudadana y la imputación de los costes de la contaminación al agente contaminante.
- *Acuerdos de formulación de Planes de Movilidad*. Persiguen el desarrollo equilibrado, coherente y de máxima conectividad de la movilidad en su ámbito y hacer efectivo, el principio de coordinación entre las Administraciones¹¹. Con ello, se pretende que cada una de las provincias andaluzas desarrolle su propio Plan con el fin de recoger las necesidades en materia de movilidad específicas de cada zona.
- *Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB 2014-2020)* (Decreto 9/2014). Tiene como objetivo principal el fomento del uso de la bicicleta en las áreas urbanas, metropolitanas y en el conjunto de Andalucía, como modo de transporte en los desplazamientos realizados por motivos de trabajo, estudios, deporte, turismo, ocio, etc.

¹¹ De acuerdo con lo estipulado en los artículos 3 y 6 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, los artículos 59 y 10.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía (arts. 58 y 59).

- *Plan Director de Puertos de Andalucía (2014-2020)* (Acuerdo de 25 de junio de 2013). El Plan establece criterios para el desarrollo sostenible de la actividad que se realiza en las infraestructuras portuarias de Andalucía, tanto en términos económicos como medioambientales. Se fundamenta en la utilización racional de los recursos naturales, buscando la regulación del Sistema Portuario de Andalucía como un conjunto material, organizativo y funcional que cubra las necesidades del transporte y del uso del medio marino en su triple vertiente, comercial, pesquera y deportiva. Su gestión se configura en dos grupos de puertos: los puertos gestionados directamente por la Administración y los construidos y explotados en régimen de concesión administrativa, con participación de la inversión privada.
- *Planes de Movilidad Sostenible de Empresas*. Pueden ser impulsados alternativamente por la dirección de la empresa o por los propios trabajadores. Tienen como fin la elaboración de un documento que recoja el diagnóstico de la situación actual de la empresa en el ámbito de la movilidad, estableciendo unos objetivos y los mecanismos para su consecución. Con la entrada en vigor del Decreto-Ley sobre ayudas financieras a las pequeñas y medianas empresas industriales de Andalucía y de ayudas para la reconstitución del potencial de producción agrario (Decreto Ley 10/2013), se impulsó el establecimiento de estos planes, ya que el artículo 13 de la citada norma, establece como criterio para la evaluación y valoración de las solicitudes referentes a la concesión de ayudas, el contar con un plan de movilidad sostenible.

De la normativa específica relacionada con el sector dictada en el ámbito de la Comunidad Autónoma Andaluza, se recoge en el Anexo I del presente trabajo una relación de normas, las cuales han sido seleccionadas por el interés que proporcionan a esta investigación.

1.2.4. Las Entidades Locales

La Constitución Española garantiza la autonomía de los Municipios en su artículo 140 (Constitución Española, 1978). Las competencias de las Entidades locales pueden ser propias de las entidades territoriales atribuidas por la Ley o atribuidas por delegación. Se regulan fundamentalmente en los artículos 7, 25 y 36 de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local (Ley 7/1985).

En materia de transportes, la Ley hace referencia específica en los siguientes aspectos:

- El *artículo 25* señala que el municipio en todo caso ejercerá competencias en materia de transporte público de viajeros en el ámbito de sus competencias.
- El *artículo 26* añade que en los Municipios con población superior a 50.000 habitantes deberán prestar además servicios de transporte colectivo urbano de viajeros.
- El *artículo 36* hace referencia a las competencias propias de la Diputación, recogiendo que se encargará de:
 - a) La coordinación de los servicios municipales entre sí para la garantía de la prestación integral y adecuada, en todo el territorio de la provincia, de los servicios de competencia municipal.
 - b) La prestación de servicios públicos de carácter supramunicipal, y en su caso, supracomarcial.

Por otra parte, el artículo 5 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (Ley 16/1987) pone de manifiesto la necesidad de coordinación de las competencias del Estado, las Comunidades Autónomas y de las entidades locales, recogiendo como necesario para la persecución de tal fin el establecimiento de convenios u otras fórmulas de cooperación.

La Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía (Ley 2/2003), ha otorgado a las entidades locales un papel más activo en materia de transporte. Así, recoge la Disposición transitoria tercera la capacidad de subrogarse en aquellas concesiones interurbanas desarrolladas en ámbitos municipales.

"Disposición transitoria tercera. Concesiones interurbanas preexistentes en ámbitos municipales. A la entrada en vigor de la presente Ley, las actuales concesiones preexistentes de transporte regular de viajeros por carretera permanentes y de uso general de titularidad de la Comunidad Autónoma de Andalucía que se desarrollen íntegramente dentro de un mismo término municipal, continuarán explotándose por sus adjudicatarios, pudiendo los respectivos Ayuntamientos subrogarse en los derechos y obligaciones que, como Ente concedente, tiene la Junta de Andalucía. De no acordarse dicha subrogación por el respectivo Ayuntamiento, la explotación de los servicios continuará manteniéndose bajo la titularidad de la Junta de Andalucía hasta que finalice el plazo de validez de cada una de las concesiones otorgadas."

1.2.5. Otros mecanismos de gestión

En la organización del transporte metropolitano converge la acción competencial de las Administraciones estatal, autonómica y local. Una de las principales líneas de acción es la organización unitaria de dicho transporte, con objeto de alcanzar un funcionamiento armónico del sistema de transportes en todo el espacio metropolitano, superando los inconvenientes derivados de la compartimentación competencial.

En este sentido, la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas contempla los *Convenios de colaboración* y los *Consortios* como fórmulas de gestión para canalizar las relaciones entre Administraciones Públicas (Ley 30/1992).

Con respecto a los consorcios, el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (Real Decreto Legislativo 3/2011) califica, en su *artículo 3*, su figura como entes con personalidad jurídica propia que forman parte del sector público.

La Ley de Ordenación de los Transportes de Viajeros en Andalucía (Ley 2/2003), dedica el *título IV* a las Entidades de Transporte Metropolitano, distinguiendo entre los *Consortios de Transportes*, integrados por las Administraciones implicadas, para llevar a cabo la ordenación, coordinación y gestión de los transportes en los ámbitos metropolitanos y el *Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces*, el cual posibilita la participación de las distintas Administraciones Públicas y de las entidades representativas de intereses sociales en el control, inspección y sanción de los servicios de transporte mediante ferrocarril.

En relación a la organización de los Consortios de Transporte en Andalucía, está basado en un modelo dividido territorialmente en nueve grandes aglomeraciones urbanas que generan la mayor parte del transporte público metropolitano, existiendo actualmente los siguientes entes:

- Consorcio de Transportes Metropolitano de Almería.
- Consorcio de Transportes Bahía de Cádiz.
- Consorcio de Transportes del Campo de Gibraltar.
- Consorcio de Transportes de Córdoba.
- Consorcio de Transportes Área de Granada.
- Consorcio de Transportes de la Costa de Huelva.
- Consorcio de Transportes Metropolitano de Jaén.

- Consorcio de Transportes Área de Málaga.
- Consorcio de Transportes Área de Sevilla.

Mediante los consorcios se persigue la obtención de modelos de transporte metropolitano sostenibles, dinámicos y vertebradores del territorio. El objetivo principal es alcanzar la integración tarifaria de todos los servicios de transporte y la mejora de la intermodalidad.

Las competencias atribuidas a los Consorcios están recogidas en la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma Andaluza (Ley 1/1994) en lo referente a los Planes de Ordenación del Territorio y a lo estipulado en sus propios Estatutos, destacando como funciones principales las siguientes (CDCA, 2012):

- Otorgar las concesiones y autorizaciones de utilización privativa o el aprovechamiento especial de los bienes de titularidad pública que tengan adscritos, así como las cesiones de uso de dichos bienes que sean necesarios para la prestación de los servicios públicos que gestione.
- Acordar la gestión directa e indirecta de los servicios que ha de prestar, incluida la concesión de los mismos.
- Aprobar los contratos-programas con las empresas prestadoras de servicios de transporte de viajeros y cuantos Convenios sean necesarios para el cumplimiento de sus fines.
- Fijar las cantidades a recibir por las empresas operadoras con arreglo a los criterios establecidos en el Plan.
- Establecer los mecanismos necesarios para llevar a cabo la integración tarifaria de los servicios regulares de transporte público de viajeros en su ámbito.

A estas funciones se le añaden aquellas competencias que puntual o permanentemente pueda delegar la Consejería mediante Órdenes de atribución de competencias.

Actualmente los Consorcios cuentan con un título de transporte que funciona como una tarjeta monedero que permite al usuario realizar una serie determinada de viajes en función del saldo disponible. La tarjeta proporciona al viajero recurrente la simplificación del pago y tarifas reducidas por su utilización, condicionando su uso a la exigencia de una configuración previa y específica de la misma según el tipo de viaje seleccionado.

Las tarjetas de transporte gestionadas por los consorcios permiten su utilización en distintos medios:

- Autobuses interurbanos.
- Autobuses urbanos.
- Trenes de cercanías.
- Sistema público de préstamo de bicicletas.
- Metro.
- Servicio de líneas marítimas metropolitanas¹²

A toda esta combinación de medios, hay que añadir la posibilidad de su utilización en el ámbito territorial del resto de Consorcios Andaluces, concepto denominado *interoperatividad de la tarjeta*.

¹² Servicio gestionado por el Consorcio de Transporte de la Bahía de Cádiz, consistente en el transporte de viajeros a través de dos líneas marítimas metropolitanas: Cádiz-Rota y Cádiz-El Puerto de Santa María.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

CAPÍTULO II

EL SISTEMA CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA EN ANDALUCÍA. REFERENCIA A SU REGULACIÓN JURÍDICA

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

2.1. EL SISTEMA DE LICITACIÓN DE LOS CONTRATOS DE CONCESIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA EN ANDALUCÍA

2.1.1. Anuncios de licitación

En el ámbito de la Comunidad Autónoma andaluza, el procedimiento de concurso es el comúnmente empleado para el otorgamiento de las concesiones de servicios regulares de viajeros de uso general por carretera. Este procedimiento se convoca y resuelve por la Dirección General de Movilidad dependiente de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

El anuncio de licitación debe recoger la información necesaria para la adecuada difusión del mismo. Los datos principales versan sobre los siguientes puntos:

- Entidad adjudicadora. Contiene información referente al:
 - a. Organismo.
 - b. Órgano del que depende.
 - c. Número de expediente.
- Objeto del contrato. En este epígrafe se recoge:
 - a. Descripción del objeto.
 - b. Lugar de ejecución.
 - c. Plazo de duración.
- Tramitación y procedimiento de adjudicación. Concreta la forma a adoptar para su desarrollo.
- Canon de explotación. Establece los importes o porcentajes por este concepto.
- Garantías. Con respecto a este concepto se establece:
 - a. Forma de realización.
 - b. Carácter (provisional o definitiva)
 - c. Importe.
- Obtención de documentación e información. Se concreta la dirección para la remisión de las ofertas y el plazo máximo para realizarla.
- Requisitos específicos del contratista. Establece la acreditación necesaria sobre la solvencia económica, financiera y técnica del mismo.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

- Presentación de ofertas. Informa sobre la fecha límite y la forma de presentación.
- Apertura de las ofertas. Establece la entidad, el lugar, la fecha y hora de realización.
- Otras informaciones. Según se estime conveniente recoger para mayor clarificación del proceso.
- Gastos. Asigna al adjudicatario que resulte, el gasto de publicación oficial de la adjudicación definitiva¹.

Como requisito introducido por el Reglamento europeo en materia de servicios públicos de transporte de viajeros (Reglamento CE 1370/2007) hay que hacer mención, dentro del cuerpo del anuncio, a la fecha y código de publicación de los datos² referentes a la licitación en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE).

2.1.1.1. Publicidad

El concurso se pone en conocimiento público a través de la publicación en diarios oficiales del anuncio de licitación.

Los concursos deberán anunciarse en el Boletín Oficial del Estado. Sin embargo, cuando se trate de contrato emitidos por las Comunidades Autónomas, entidades locales u organismos o entidades de derecho público dependientes de las mismas, la Ley (Real Decreto Legislativo 3/2011), contempla la posibilidad de sustituir la publicidad en el BOE por la que se realice en diarios o boletines oficiales autonómicos o provinciales.

Independientemente de lo anterior, a raíz de la entrada en vigor del Reglamento 1370/2007 (Reglamento CE 1370/2007) la Unión Europea impone a todos los países miembro, la publicación de datos referentes a la licitación en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE), con el fin de fomentar la libre competencia dentro del ámbito de la Unión.

¹ Imperativo recogido en el artículo 74.4 del ROTT.

² El artículo 7.2 establece que *"cada autoridad competente adoptará las medidas necesarias para que, a más tardar un año antes del inicio del procedimiento de licitación o un año antes de la adjudicación directa se publiquen en el Diario Oficial de la Unión Europea los datos siguientes, como mínimo: a) nombre y datos de la autoridad competente; b) tipo de adjudicación considerado; c) servicios y territorios potencialmente afectados por la adjudicación. ..."*

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

En la publicación del anuncio, el envío al DOUE precederá a la publicación en los demás diarios o boletines. El anuncio publicado en estos últimos medios debe recoger la fecha de envío al citado diario europeo, fecha que quedará también indicada en el expediente de contratación.

En el caso de Andalucía, son pocos los anuncios de licitación publicados, debido a la extensión de los contratos existentes mediante prórrogas (hecho que comentaremos con mayor detenimiento en el capítulo tercero de este trabajo). Debido a la antigüedad de los contratos existentes, las publicaciones fueron realizadas principalmente en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA), observándose en los contratos actuales el cumplimiento de la normativa comunitaria.

2.1.1.2. Plazos

En el anuncio de licitación se determina el plazo de presentación de las proposiciones de oferta.

Con respecto a los plazos establecidos en el mismo hay que realizar dos puntualizaciones:

- I) La imposición por parte del ROTT³ a respetar un plazo no inferior a treinta días para la presentación de proposiciones.
- II) El efecto del incumplimiento del plazo que provoca la inadmisión de la oferta.

2.1.1.3. Pliegos de condiciones

El pliego recoge todas aquellas previsiones contenidas en el proyecto aprobado, es decir, las condiciones jurídicas, económicas, técnicas, administrativas y demás especificaciones que el organismo contratante considere conveniente para el interés público.

Según el Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía (CDCA, 2012), los pliegos de condiciones son un elemento clave para garantizar un procedimiento competitivo que traslade el máximo de eficiencias al usuario final, mediante la disminución de los costes y la mejora de servicio ofrecido, sin cierres ni obstáculos en el acceso al mercado.

³ Artículo 70.1 del ROTT.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

El ROTT⁴ clasifica en tres tipos las condiciones que pueden establecerse en el pliego de condiciones:

1. Condiciones esenciales, que deberán ser respetadas por las distintas ofertas, no pudiendo introducir variaciones en las mismas.
2. Condiciones con requisito mínimo, las cuales pueden ser diferentes según cada oferta, pero siempre respetando el mínimo establecido.
3. Condiciones de carácter orientativo, que podrán ser modificadas por las distintas ofertas en los términos que cada licitador estime, siempre que no hayan sido establecidas en el pliego de condiciones con otro carácter.

2.1.2. Criterios de evaluación

2.1.2.1. El nuevo reglamento de la Unión Europea en materia de transparencia

El Libro Blanco de la Comisión Europea de 2001 (COM, 2001), estableció como principal objetivo poder garantizar servicios de transportes de viajeros seguros, eficaces y de calidad mediante una competencia regulada que asegure la transparencia y las buenas prestaciones de los mismos. Teniendo en especial consideración los factores sociales y ambientales, el Libro pone atención en la ordenación territorial, la necesidad de ofrecer determinadas condiciones tarifarias a ciertas categorías de viajeros (como los pensionistas), y la eliminación de disparidades entre empresas de transporte de los distintos Estados miembros, con el fin de evitar el posible falseamiento de las condiciones de competencia.

Con la aparición del Reglamento 1370/2007 (Reglamento CE 1370/2007), el principio de transparencia cobra gran relevancia en relación a los contratos de concesiones públicas de transporte de viajeros. La aplicación de este principio se pone de manifiesto con el fin de garantizar la igualdad de trato entre los operadores en competencia. En este sentido la norma establece los siguientes objetivos para el alcance del mismo:

- Definición adecuada en los contratos sobre la naturaleza de las obligaciones de servicio público y de la retribución correspondiente.
- Libertad de las autoridades competentes para imponer normas de calidad específicas en materia social y de servicios.

⁴ Artículo 69 del ROTT.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

- Reducción de los plazos de duración de las concesiones, contemplando la posibilidad de adaptación en función de la amortización de las inversiones necesarias para desarrollar la actividad.
- El acceso periódico y por procedimientos de adjudicación equitativos a las concesiones, con el fin de resultar competitivos.

El razonamiento que subyace en el citado reglamento europeo obedece a la necesidad de establecer una duración limitada de los contratos de servicio público. Con el fin de fomentar la competencia entre las empresas y bajo el criterio de mantenimiento de la calidad de los servicios, se pretende evitar los contratos de larga duración. Estos contratos producen durante un dilatado periodo de tiempo el cierre del mercado, reduciendo los efectos beneficiosos que provoca la presión de la competencia.

2.1.2.2. Análisis de los documentos. La Mesa de Contratación

La Mesa de Contratación es el órgano encargado de la apertura de las proposiciones. Está integrada por personal al servicio del órgano de contratación designados para tal fin de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente. El momento y lugar de su constitución quedan recogidos en el anuncio de licitación.

El ROTT⁵ asigna a la Mesa de Contratación únicamente la tarea de remisión de las solicitudes admitidas y la documentación presentada, excluyéndola de la función de estudio de la documentación y formulación de la propuesta de adjudicación.

Con la entrada de vigor en el año 2009 del Real Decreto que desarrolla parcialmente la ley de contratos del sector público (Real Decreto 817/2009) se habilita⁶ a las Mesas de Contratación como órgano competente para la valoración de las ofertas.

⁵ Artículo 72 del ROTT.

⁶ Artículo 21.1 del Real Decreto 817/2009.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

En el caso de las concesiones andaluzas, la condición establecida en la normativa estatal toma carácter autonómico. Con la publicación en el año 2011 del Decreto que establece la organización administrativa para la gestión de la contratación de la Administración de la Junta de Andalucía (Decreto 39/2011) se designa⁷ a la Mesa de Contratación como órgano competente para valorar las ofertas y proponer al órgano de contratación la adjudicación.

Las principales funciones de la Mesa de Contratación se concretan en:

- a) Calificar la documentación de carácter general referida a:
 - Personalidad jurídica.
 - Capacidad de obrar.
 - Apoderamiento.
 - Solvencia (económica, financiera, técnica y profesional de los licitadores).
 - Garantía provisional (en su caso).
- b) Analizar las omisiones subsanables que aprecie en la documentación.
- c) Determinar los licitadores que deban ser excluidos del procedimiento por incumplimiento de los requisitos establecidos en el pliego.
- d) Abrir las proposiciones presentadas dando a conocer su contenido en acto público.
- e) Determinar los licitadores excluidos por no superar el umbral mínimo de puntuación exigido, en el caso de procedimientos de valoración comprendidos en varias fases.
- f) Valorar las distintas proposiciones, clasificándolas en orden decreciente de valoración, solicitando en su caso los informes técnicos oportunos.
- g) En caso de proposiciones anormales o desproporcionadas, podrá activar el procedimiento reglamentario⁸ establecido por ley (Ley 30/2007) y proponer al órgano de contratación su aceptación o rechazo.

⁷ Artículo 5.1 del Decreto 39/2011.

⁸ El procedimiento consiste en dar audiencia al licitador que haya presentado la oferta anormal o desproporcionada con el fin de que justifique la valoración y precise las condiciones de la misma. Para el desarrollo del procedimiento se precisa del asesoramiento técnico del servicio correspondiente. Una vez considerada la justificación efectuada por el licitador y los informes técnicos, se procede a la estimación o desestimación de la oferta.

2.1.2.3. Criterios de interpretación

La normativa europea presta especial interés en que la adjudicación de las concesiones se realice en función de criterios objetivos, con el fin de garantizar la evaluación de las ofertas en unas condiciones de competencia efectiva, que permita determinar la opción más adecuada a nivel global.

Los criterios están vinculados al objeto de la concesión y su función principal es ayudar al órgano contratante respecto a la elección de ofertas. Por su parte, el adjudicador deberá verificar que las ofertas cumplen adecuadamente dichos criterios.

Los criterios de interpretación pueden incluir aspectos medioambientales, sociales o relacionados con la innovación. En tal caso, deben ir acompañados de requisitos que permitan determinar que la información proporcionada por los licitadores es veraz.

En la valoración de las proposiciones se deben estimar las circunstancias establecidas en los pliegos de condiciones con respecto a cada oferta, sin atender exclusivamente al contenido económico de estas. Se valora cada uno de los componentes de la oferta en función de su relevancia para la prestación del servicio.

En el caso de las licitaciones sobre transporte público regular de viajeros se atenderá, principalmente, a los siguientes aspectos:

- Tarifas.
- Frecuencia de expediciones
- Características y antigüedad de los vehículos.
- Características de las instalaciones.
- Compromiso de subrogación del personal procedente del antiguo concesionario.
- Calidad y seguridad del servicio.

En la determinación de los criterios de adjudicación se emplearán aquellos cálculos que permitan realizar la valoración mediante cifras o porcentajes resultantes de la aplicación de las fórmulas recogidas en el pliego.

Cuando se considere más de un criterio, se debe precisar la ponderación relativa atribuida a cada uno de ellos, fijando una franja de valores entre los que se situará la valoración realizada. En el caso de no ser factible la ponderación de los criterios elegidos, éstos se enumerarán por orden decreciente de importancia.

Cuando la cuantificación dependa de un juicio de valor se podrá encargar la evaluación a un grupo de expertos no integrados en el órgano de contratación o encomendar esta tarea a un organismo técnico especializado (identificado en los pliegos).

2.1.3. Resolución y adjudicación

Una vez realizada la adjudicación provisional de la concesión, el licitador seleccionado debe acreditar el cumplimiento del resto de los requisitos necesarios para la prestación del servicio que no hayan sido exigidos en el trámite del concurso.

Paralelamente, debe realizar la constitución de la fianza definitiva del servicio, cuyo importe se suele fijar mediante la aplicación de un porcentaje sobre la recaudación anual prevista. La finalidad de esta garantía, como indica en su estudio Yáñez Díaz (Yáñez Díaz, 2013) es servir de mecanismo de seguridad para la correcta ejecución de los contratos públicos.

Para que continúe el proceso, el adjudicatario debe comunicar⁹ al órgano contratante, información referente a:

1. La relación de los vehículos adscritos a la concesión (identificados por matrículas).
2. El calendario y cuadro de horarios a realizar.
3. La ubicación geográfica de los puntos de origen y paradas de los servicios.

Una vez acreditados todos los extremos por el adjudicatario, se procederá a la adjudicación definitiva de la concesión. Esta dará lugar a la formalización del contrato mediante documento administrativo, el cual constituirá el título concesional. Dicho documento recogerá las condiciones bajo las que se realizará la prestación del servicio.

⁹ Según el artículo 74.1 del ROTT, el plazo estipulado será de tres meses, salvo que el pliego de condiciones determine otro diferente.

2.1.3.1. Condiciones finales

Para la puesta en marcha del servicio, el concesionario dispone, como regla general¹⁰, de un mes de plazo, contado a partir de la fecha de formalización del contrato, y se considerará iniciada cuando se dicte resolución declarándola inaugurada.

El día de entrada en funcionamiento del servicio concesional exigirá la emisión de un *acta* por parte del Servicio de Inspección del Transporte correspondiente, en el que se haga constar los datos referentes a la expedición inaugural. El acta recogerá datos referentes a:

1. La adecuación de los vehículos.
2. La fecha, lugar y hora de inicio.
3. La descripción del itinerario seguido.
4. La identificación de las infraestructuras por las que discurre.
5. La ubicación geográfica de los puntos de parada.
6. Las localidades entre las que se realiza el tráfico.
7. La hora de entrada y salida en cada punto de parada.
8. El lugar, fecha y hora de finalización.

Una vez inaugurado el servicio, éste deberá ajustarse a las condiciones fijadas en el título concesional, debiendo ser admitida su utilización por todas aquellas personas que lo deseen, siempre que se cumplan las condiciones impuestas por la normativa vigente en esta materia.

Estas condiciones podrán ser modificadas a posteriori, por parte de la Administración (de oficio o a instancia de los usuarios) por razones de interés general y también por el concesionario cumpliendo los plazos exigidos (*ver epígrafe 2.2.9.*).

¹⁰ Se aplicará lo estipulado en el artículo 74.5 del ROTT, salvo que en el pliego de condiciones figure otro diferente.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

2.1.3.2. Publicidad del acto

La directiva europea relativa a la adjudicación de contratos de concesión (Directiva 2014/23/UE), recoge la necesidad de publicación del anuncio de adjudicación de concesión con el fin de garantizar unas condiciones básicas de transparencia. Para ello, las entidades adjudicadoras deberán realizar la comunicación de la adjudicación por medio de un anuncio oficial de concesión.

Con esta medida la Unión Europea pretende prevenir, detectar y solucionar los conflictos de intereses que puedan surgir en los procedimientos de adjudicación de concesiones. Ello es primordial para evitar la distorsión de la libre competencia y la garantía de transparencia de los procedimientos de adjudicación, asegurando la igualdad de trato de todos los licitadores.

En el caso de las adjudicaciones de concesiones de servicio público regular de transporte de viajeros, la publicación de la adjudicación definitiva se realiza en boletín o diario oficial dependiendo del ámbito de competencia del organismo contratante, corriendo los gastos que se generen por cuenta del adjudicatario (*ver epígrafe 2.1.1.*).

En Andalucía, las publicaciones de adjudicación de los contratos de concesiones existentes (*ver Capítulo Tercero*) se realizaron a través del Boletín Oficial de la Junta de Andalucía. Dichos contratos fueron realizados con anterioridad a la entrada en vigor de la actual normativa europea, por lo que no exigió publicación adicional a este nivel.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

Las publicaciones¹¹ observadas, recogen datos derivados de la Resolución expedida por el órgano contratante, donde se hace referencia de forma concisa a los siguientes términos:

- Denominación de la concesión.
- Nombre del adjudicatario.
- Itinerario y prohibiciones de tráfico.
- Expediciones y tráficos (se remite al contrato concesional que no es de acceso público).
- Tarifa máxima ordinaria.
- Jurisdicción aplicable.

2.1.3.3. Reclamación y recursos económicos-administrativos

El texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (Real Decreto Legislativo 3/2011) otorga, para aquellos contratos públicos con cierta envergadura, una herramienta de defensa al licitador que durante el proceso de contratación haya visto vulnerado sus derechos o intereses. Esta herramienta es el *recurso especial*¹², cuyo carácter potestativo permite al interesado interponerlo previamente al recurso contencioso-administrativo.

Las partes del proceso de contratación que pueden ser recurridas por este medio son principalmente:

- Anuncios de licitación.
- Pliegos de condiciones.
- Documentos contractuales sobre las condiciones de contratación.
- Actos de trámites en los que se decida la adjudicación.
- Acuerdos de adjudicación.

¹¹ Ver como ejemplo: Resolución de 6 de junio de 2000, de la Dirección General de Transportes, por la que se hace pública la adjudicación definitiva de la concesión del servicio de transporte público regular permanente de uso general de viajeros por carretera entre Sevilla y Granada por Antequera, Córdoba y Málaga (VJA-160). (PP. 1868/2000). BOJA núm. 94, de 17 de agosto de 2000, 13196-13197.

¹² Artículo 40 del Real Decreto Legislativo 3/2011.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

Para resolver estos litigios, la jurisdicción competente es la contencioso-administrativa¹³, la cual decide sobre cuestiones relativas a la preparación, adjudicación, efectos, cumplimiento y extinción de los contratos públicos.

Con respecto al órgano al que corresponde la resolución del recurso hay que distinguir tres ámbitos:

- El ámbito de la Administración General del Estado. El conocimiento y resolución de los recursos especiales en materia de contratación corresponde al Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC)¹⁴, adscrito al Ministerio de Economía y Hacienda.
- El ámbito de las Comunidades Autónomas. La competencia para resolver los recursos se recoge en normas específicas, correspondiendo a un órgano independiente.
- El ámbito de las Corporaciones Locales. La competencia para resolver los recursos suele regirse por normas de las Comunidades Autónomas.

En relación a los contratos públicos generados en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el órgano competente para resolver los recursos en materia de contratación es el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía (TARCJA), al cual le corresponden las siguientes funciones:

- Resolución de recursos especiales en materia de contratación y cuestiones de nulidad.
- Resolución de reclamaciones sobre adjudicaciones y cuestiones de nulidad relativas a procedimientos de contratación referidos a los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.
- Resolución de recursos especiales en materia de contratación y cuestiones de nulidad en el ámbito de la defensa y seguridad.
- Adopción de medidas cautelares de acuerdo con la resolución de los recursos.
- Formalización de convenios con entidades locales para resolución de recursos en materia de contratación relacionadas con las mismas.
- Otras competencias atribuidas por normativa europea o estatal básica.

¹³ Artículo 21.1 del Real Decreto Legislativo 3/2011.

¹⁴ Artículo 41.1 del Real Decreto Legislativo 3/2011.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

El TARCJA inició su funcionamiento a finales del año 2011. Desde ese momento su actividad ha ido en ascenso, incrementando el número de recursos anuales por licitaciones procedentes de la propia Junta de Andalucía, así como de Corporaciones Locales y Universidades.

TABLA 6.- Recursos remitidos al TARCJA durante los años 2012, 2013 y 2014

Año	Número	Incremento Interanual (%)
2012	144	-%
2013	243	68,75%
2014	379	55,97%

Fuente: Datos procedentes de la Memoria anual -2014 del TARCJA

Atendiendo a los datos procedentes de la Memoria de actividad del organismo correspondiente al año 2014 (TARCJA, 2014), se observa una mayor proliferación de recursos en los contratos de servicios respecto a los demás tipos de contrato. En la tabla adjunta se muestra el número de recursos por tipo de contrato remitidos al TARCJA durante el año 2014.

TABLA 7.- Recursos por tipo de contrato remitidos al TARCJA durante el año 2014

Tipo	Número
Acuerdo marco	2
Suministro	94
Servicios	243
Obras	14
Mixto	1
Gestión Servicios Públicos	24
Concesión Obra Pública	0
Colaboración Sector Público y Privado	1

Fuente: Datos procedentes de la Memoria anual -2014 del TARCJA

Por tipo de acto impugnado, la resolución de adjudicación del contrato fue el acto más recurrido. En la tabla adjunta se muestran los recursos recibidos por el TARCJA por tipo de acto impugnado.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

TABLA 8.- Recursos por tipo de acto impugnado remitidos al TARCJA durante el año 2014

Tipo	Número
Adjudicación	225
Actos de trámite cualificados	72
Anuncio y/o Pliegos Otros	74
Otros	8

Fuente: Datos procedentes de la Memoria anual -2014 del TARCJA

Las causas del incremento experimentado durante los tres años de funcionamiento que lleva el organismo obedecen, según el propio Tribunal, a los siguientes factores:

- Mayor conocimiento de la vía especial por parte de los licitadores.
- Ser un medio de impugnación sin coste adicional.
- Ser un instrumento ágil y eficaz para la resolución de controversias en materia de contratación pública.
- Por el volumen de recursos estimados por el Tribunal.
- Por el aumento del número de entidades locales que han formalizado el convenio para resolver recursos referentes a su ámbito.

La utilización de esta vía por los licitadores, ha mejorado la formalización de los contratos, al aportar un mayor nivel técnico la aplicación de las resoluciones emitidas por el TARCJA.

En la siguiente tabla se muestra el número de resoluciones emitidas por el TARCJA según sentido.

TABLA 9.- Resoluciones según sentido emitidas por el TARCJA durante el año 2014

Sentido	Número	%
Estimación Parcial	26	9,67%
Estimación	23	8,55%
Desestimación	102	37,92%
Inadmisión	104	38,66%
Desistimiento	14	5,20%
Total	269	100,00%

Fuente: Datos procedentes de la Memoria anual -2014 del TARCJA

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

Si se comparan los datos expuestos en relación a los resultados obtenidos por el TACRC durante el año 2014 (TACRC, 2014) se obtiene la siguiente tabla:

TABLA 10.- Recursos y resoluciones correspondientes al año 2014

Tipo	TARCJA	TACRC
Recursos	379	1067
Resoluciones	269	950

Fuente: Datos procedentes de la Memoria anual -2014 del TARCJA y del TACRC

De los recursos recibidos por el TACRC, 682 proceden de convenios de colaboración sobre atribución de competencia de recursos contractuales suscritos con las Comunidades Autónomas que se muestran en la tabla adjunta.

TABLA 11.- Recursos por Comunidades Autónomas recibidos por el TACRC durante el año 2014

Comunidad Autónoma	Recursos
Extremadura	43
Melilla	6
La Rioja	19
Castilla La Mancha	97
Región de Murcia	53
Cantabria	37
Islas Baleares	73
Comunidad Valenciana	138
Ceuta	1
Principado de Asturias	72
Galicia	143

Fuente: Datos procedentes de la Memoria de Actividades -2014 del TACRC

En comparación con el resto de las Comunidades y Ciudades Autónomas señaladas, Andalucía supera en número de recursos a los territorios señalados, siendo de los 379 recursos recibidos por el TARCJA, un total de 303 procedentes de la propia Administración Autonómica, 61 de Corporaciones Locales y 15 de Universidades.

2.1.3.4. Consecuencias de la libre competencia

La competencia en la celebración de las licitaciones públicas para la adjudicación de las concesiones, se determina por ser de carácter controlado o regulado.

De acuerdo con el Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía (CDCA, 2012), la competencia en el proceso de adjudicación concesional se encuentra controlada o limitada. Es un sistema en el que las empresas compiten sólo durante el procedimiento para otorgar la concesión. Una vez resuelto, a la empresa que resulte concesionaria, se le confiere el derecho de la prestación en exclusiva del servicio, durante el periodo de tiempo que figure en el contrato.

Es por ello importante preservar el buen funcionamiento del mercado en la primera fase del proceso, ya que la segunda producirá un cierre del mismo durante todo el tiempo que dure la concesión.

No obstante y reiterando los objetivos que la política europea ha marcado para el fomento de la libre competencia por parte de los estados miembros, debe prestarse una especial atención, en este sentido, a los siguientes aspectos:

- a) Garantizar una adecuada publicidad de los procedimientos de contratación.
- b) Favorecer la accesibilidad de las empresas a la hora de presentar la documentación necesaria para licitar.
- c) Ponderar la exigencia de documentación.
- d) Planificar adecuadamente el proceso de contratación para la renovación de las concesiones.

Por tanto, promover la concurrencia, revertirá en una asignación de recursos eficiente, una estimulación de la innovación en el sector y en última instancia, en mayores y mejores prestaciones a los usuarios, consiguiendo que los servicios públicos se adecúen a las necesidades reales de la población.

2.2. EL CONTRATO CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA EN ANDALUCÍA

2.2.1. Regulación jurídica

El marco legal que regula el funcionamiento del sistema de concesiones públicas en materia de transporte de viajeros, se divide en tres niveles: europeo, estatal y autonómico.

A nivel europeo las principales normas del sector son:

- Directiva 2014/23 (Directiva 2014/23/UE), referente a la adjudicación de los contratos de concesión.
- Reglamento 1370/2007 (Reglamento CE 1370/2007), sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.
- Reglamento 1071/2009 (Reglamento CE 1071/2009), que establece las normas relativas a las condiciones para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.

Las principales novedades que introduce la Unión Europea en materia de concesiones de transporte de viajeros por carretera se resumen en:

- A. Nueva denominación del concepto de concesión de servicio público, designándose como *contrato de gestión de servicios públicos*.
- B. Eliminación de la distinción entre transportes públicos regulares de viajeros de uso general permanentes y temporales.
- C. Fijación de un plazo de duración no superior a 10 años con posibilidad de prórroga.
- D. Establecimiento de la forma general de adjudicación a través de procedimiento abierto con excepciones.

A nivel estatal:

- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) (Ley 16/1987).
- Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobado por Real Decreto 1211/1990 (ROTT) (Real Decreto 1211/1990), desarrollado en materia de autorizaciones de transporte de viajeros por carretera por la orden ministerial de 23 de julio de 1997, modificada por la Orden FOM/2183/2008, de 23 de julio (Orden FOM/2183/2008).

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

- Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en materia de transportes por carretera y por cable (Ley Orgánica 5/1987).
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (Ley 2/2011).

Las principales aportaciones que realiza la normativa estatal a la regulación del funcionamiento del sistema concesional se resumen en:

- A. Consideración del transporte público regular permanente de viajeros de uso general como servicio público de titularidad de la Administración, realizándose la prestación por la empresa a la que se le atribuya la concesión administrativa.
- B. Como regla general, la elección de la empresa mediante un procedimiento de concurso.
- C. La adjudicación del contrato como medio que faculta a la empresa para la prestación del servicio con carácter exclusivo durante el tiempo previsto en la misma¹⁵.
- D. La obtención de autorización administrativa por parte de las empresas para la prestación de servicios de transporte público regular de uso general temporal y regular de uso especial.
- E. La concreción de principios y reglas¹⁶ para: el establecimiento de los servicios, la realización de los concursos de adjudicación, la elección de criterios en la selección de la oferta, el establecimiento de las distintas modalidades de régimen tarifario, las previsiones de inclusión de nuevos tráficos, la prestación de servicios de varias concesiones y la unificación, extinción y caducidad de concesiones.
- F. La delegación de funciones de titularidad estatal a las Comunidades Autónomas de aquellas competencias gestoras y normativas estatales que por su naturaleza deban ser realizadas a nivel autonómico o local (siempre que estén previstas en la legislación estatal).
- G. El impulso del sector hacia un modelo de eficiencia económica y medioambiental y de fomento de la competitividad.

¹⁵ El artículo 72 de la LOTT, establece la salvedad de no poder establecer mientras esté vigente otras concesiones que cubran servicios de transporte coincidentes, excepto en aquellos casos justificados por razones fundadas de interés público.

¹⁶ Estos aspectos se recogen a lo largo del ROTT, el cual concreta los principios y reglas contenidas en la LOTT, realizando una masiva derogación de las anteriores normas reglamentarias existentes hasta el momento.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

- H. La elaboración del plan estratégico, Plan PLATA (Ministerio de Fomento, 2010), de ámbito nacional para el sector del transporte de viajeros en autobús, como instrumento de referencia para la planificación y desarrollo de la política central y autonómica en esta materia.

A nivel de la Comunidad Autónoma de Andalucía:

- Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía (Ley Orgánica 2/2007).
- Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía (Ley 2/2003).
- Ley 3/1985, de 22 mayo, de coordinación de concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera en Andalucía (Ley 3/1985).
- Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA) (Decreto 457/2008).

Como principales consideraciones que aporta la normativa autonómica a la regulación del sistema concesional se destaca:

- A. La competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma Andaluza sobre transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz.
- B. La competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía para planificar, ordenar y gestionar los servicios públicos de transporte interurbano de viajeros, coordinar los servicios de transporte urbanos e interurbanos y establecer medidas de coordinación de los transportes urbanos de ámbito superior al municipal.
- C. La regulación de servicios coordinados entre concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera. Se limita la creación de nuevas concesiones, cuando su itinerario sea coincidente o paralelo con el de concesiones preexistentes que pudieran coordinarse.
- D. La elaboración de políticas estratégicas en materia de transporte a aplicar en el territorio andaluz (recogidas en el PISTA), que reúne las directrices contempladas en los planes estatales y de la Unión Europea.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

2.2.2. Concepto de contrato de concesión de servicios

La Real Academia de la Lengua Española define *contrato*¹⁷ como:

"1. m. Pacto o convenio, oral o escrito, entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada, y a cuyo cumplimiento pueden ser compelidas.

2. m. Documento que recoge las condiciones de este convenio."

Desde una perspectiva más precisa, el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (Real Decreto Legislativo 3/2011) en el artículo 5.1 califica los contratos públicos como aquellos contratos de obras, de concesión de obras públicas, de gestión de servicios públicos, de suministro, de servicios y de colaboración entre el sector público y el sector privado que celebren los entes, organismos y entidades pertenecientes al sector público, de acuerdo con las normas contenidas en la citada Ley.

A su vez, la Ley sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (Ley 31/2007) puntualiza en su artículo 2.2.b) el concepto de concesión de servicios, definiéndolo como *"un contrato que presente las mismas características que el contrato de servicios, con la salvedad de que la contrapartida de prestación de servicios consista, bien únicamente en el derecho a explotar el servicio, bien en dicho derecho acompañado de un pago"*.

Por otra parte, la Unión Europea introduce una novedad con respecto a la denominación del contrato de concesión de servicio público, pasando a designarlo como *contrato de gestión de servicios públicos*.

El Libro Blanco de la Comisión de 12 de septiembre de 2001 (COM, 2001) define el contrato de servicio público como el acto jurídico vinculante que plasma el acuerdo entre una autoridad competente y un operador de servicio público determinado con objeto de confiar al operador la gestión y explotación de los mismos bajo las obligaciones propias del servicio público.

¹⁷ DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA, 22.^a edición actualizada con enmiendas incorporadas hasta 2012 [en línea], <http://lema.rae.es/drae/?val=contrato>, [consulta: 5 julio 2015].

Los elementos esenciales que todo contrato de gestión de servicio público debe recoger, según la normativa europea, se resumen en los siguientes puntos:

- 1) Definición clara de las obligaciones de servicio público.
- 2) Ámbito de actuación donde el operador deberá realizar la prestación.
- 3) Establecimiento con carácter anticipado de los parámetros¹⁸ de cálculo de la compensación.
- 4) Naturaleza y alcance, en su caso, de los derechos exclusivos.
- 5) Establecimiento de las modalidades de distribución de costes de la prestación del servicio.
- 6) Definición de las formas de distribución de ingresos por la venta de títulos de transporte.
- 7) Plazo de vigencia del contrato, siendo el límite superior para el caso del transporte de viajeros en autobús de 10 años, con determinadas excepciones.

2.2.3. Características del contrato de concesión de servicios

Como norma general, el artículo 66 del ROTT (Real Decreto 1211/1990) dispone que la prestación de los servicios públicos regulares permanentes de transportes de viajeros de uso general se realizará por la empresa a la que se atribuya la correspondiente concesión administrativa para su explotación, bajo su riesgo y ventura. Esta forma de gestión indirecta permite a la empresa concesionaria la prestación del servicio en régimen de exclusividad durante el tiempo previsto para la misma.

El establecimiento de la duración en función de las características y necesidades del servicio, hace necesario la realización del estudio económico de la explotación, del cual se extraerá la determinación del volumen de tráfico, el beneficio potencial y demás circunstancias que incidan en la misma.

¹⁸ La reciente normativa europea pone el acento en la adopción de criterios objetivos y transparentes para la determinación de las bases de cálculo de las compensaciones económicas, y la adopción de tarifas máximas con el fin de evitar una retribución excesiva a los operadores.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

La adjudicación del contrato de concesión de transporte regular de viajeros en Andalucía se realiza por medio de un acto administrativo a través de una resolución expedida por el Director General de Transporte¹⁹ dependiente de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

La resolución contempla cuatro bloques fundamentales:

- I) Descripción del servicio objeto de la concesión.
- II) Condiciones técnicas de la concesión. En este apartado se recogen los siguientes puntos:
 - a. El itinerario. Se detallan las carreteras, localidades, paradas y distancias que comprende el recorrido de cada una de las rutas que contemple la concesión.
 - b. Los tráficos a realizar y las prohibiciones de tráfico, en su caso.
 - c. Las instalaciones fijas utilizadas. Se recogen las estaciones de autobuses públicas utilizadas o instalaciones reglamentariamente adecuadas en caso de no existir.
 - d. Descripción de las expediciones y calendarios, de cada una de las rutas, recogiendo las singularidades de aquellos periodos del año en los que pueda verse afectado el servicio.
 - e. Relación de vehículos adscritos a la concesión.
- III) Condiciones económicas del servicio:
 - a. Concreción de la tarifa máxima ordinaria.
 - b. Descripción de la estructura de costes de la tarifa ordinaria.
- IV) Condiciones jurídico-administrativas:
 - a. Determinación del plazo de la concesión.
 - b. Descripción de las obligaciones del concesionario.
 - c. Descripción de los derechos del concesionario.
 - d. Relación de los derechos y obligaciones de la Administración.
 - e. Establecimiento de las causas de extinción de la concesión.
 - f. Condiciones del rescate e intervención de la concesión.
 - g. Establecimiento de las sanciones aplicables.

¹⁹ De acuerdo con las facultades otorgadas por el Decreto 30/1982 de 22 de abril, que asigna el órgano concreto dentro de la Administración autonómica al cual le corresponde las competencias y funciones transferidas por el Estado.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

- h. Relación de las disposiciones normativas aplicables.
- i. Jurisdicción aplicable en caso de litigio.

2.2.3.1. Prestación de servicios

En el contrato concesional la prestación del servicio supone un derecho exclusivo y preferente que otorga a la empresa operadora la explotación del mismo en régimen de monopolio durante el tiempo de duración de la misma.

La prestación exige el cumplimiento de todos los requisitos recogidos en la resolución de adjudicación.

Las concesiones se dividen en diversas *rut*as, que a su vez se subdividen en una serie de *líneas*. Éstas quedan sujetas a un número determinado de expediciones de acuerdo con un calendario anual predefinido.

Las líneas constan de diversos puntos de paradas donde se realiza la subida y/o bajada de pasajeros. Estos lugares se encuentran ubicados a lo largo del recorrido y suelen estar constituidos por marquesinas, postes de paradas o un lugar determinado dentro de una estación de autobuses. Todos ellos deben contener la información precisa para que el viajero identifique el desplazamiento que desea realizar.

FIGURA 8.- Fotografía de marquesina junto a poste de parada



Fuente: Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Málaga

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

Por otra parte, es habitual la modificación de líneas, horarios y paradas como consecuencia de cambios estructurales en la demanda. La creación de nuevos núcleos de población o el cierre de un determinado centro de trabajo puede ocasionar el planteamiento de una reordenación de líneas que permita el reajuste del servicio.

Los tráficos a realizar son de obligado cumplimiento, estando prohibido aquellos que exploten otras concesiones. Sin embargo, existen situaciones que permiten la formalización de acuerdos sobre "*levantamientos de prohibiciones de tráfico*" en los que interviene la Administración (o Ente Público en el que delegue) y las empresas operadoras implicadas. Mediante el acuerdo se permite a una operadora la recogida pasajeros en paradas adjudicadas por contrato a otra/s, estableciéndose una compensación económica a favor de la/s empresa/s que se le/s interfiere/n el tráfico.

Con respecto a los vehículos, la empresa operadora debe contar con un número mínimo para la prestación del servicio, el cual queda recogido en la resolución de adjudicación definitiva, cumpliendo una serie de condiciones:

- Deben quedar adscritos o afectos a la concesión.
- Deben disponer de la autorización de transporte de ámbito suficiente para la realización del servicio.
- Deben ser renovados a lo largo del periodo concesional de acuerdo con las condiciones de antigüedad y flota mínima establecidas en la concesión.
- Deben cumplir las condiciones exigidas para su homologación.

En los casos en que se permita el transporte de viajeros en pie (Orden de 26 de julio de 1995), el título concesional deberá:

- Identificar los servicios afectos.
- Establecer el límite permitido, que estará condicionado por lo estipulado en la Ficha de Inspección Técnica del vehículo adscrito.

2.2.3.2. Riesgo concesional

En esta materia hay que realizar una distinción significativa entre concesiones de obras y concesiones de prestación de servicios.

Siguiendo a Lara Galera (Lara Galera, 2006), en las concesiones de obras hay que realizar una gran inversión inicial para, a cambio de recibir en un futuro durante un determinado número de años, flujos de caja libres suficientes para remunerar a todos los que aportan recursos al negocio y devolver los principales de la deuda. El autor contempla que todo lo que afecta a los flujos de caja libres (ingresos, costes operativos, impuestos, etc.) o al servicio de la deuda (tipos de interés, estructura de la misma, posibles períodos de carencia, etc.), debe ser considerado en el análisis de la viabilidad del proyecto en todos los escenarios que puedan presentarse.

Baeza Muñoz (Baeza Muñoz, 2008) contempla cuatro factores determinantes del riesgo en las concesiones de obra:

1. El riesgo de la construcción.
2. El riesgo de conservación.
3. El riesgo de explotación o de demanda.
4. Otros riesgos: tecnológicos, medioambientales y legislativos.

En el año 2011 la Comisión Europea realizó un análisis sobre el estado de los contratos concesionales en el ámbito de la Unión (COM, 2011b), donde el problema del riesgo concesional se pone de manifiesto bajo de definición de "riesgo operacional sustancial". Este concepto hace referencia al riesgo económico que conlleva estos dos supuestos:

- No recuperar las inversiones realizadas.
- No cubrir los costes contraídos para la explotación de las obras o los servicios adjudicados.

En el caso de las concesiones de prestación de servicios hay que realizar una matización esencial, ya que el riesgo concesional disminuye al no estar asociado a la construcción de una infraestructura.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

Cuando se trata de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera de uso general, la inversión exigida se suele limitar al mantenimiento de un número mínimo de vehículos adscritos a la concesión.

Actualmente existen diversas fórmulas para la adquisición de los vehículos sin tener que recurrir a la tradicional compra de los bienes. Los arrendamientos financieros o la subcontratación son mecanismos que permiten aminorar el peso de la inversión y de los costes aparejados, disminuyendo el consiguiente riesgo.

Por otra parte, hay que señalar que la mayoría de las normas específicas sobre adjudicación de concesiones suelen contrarrestar el efecto de riesgo concesional contemplando la posibilidad, por parte del poder adjudicador, de compensar al contratista por cualquier pérdida potencial garantizando unos ingresos mínimos iguales o superiores a los costes que el contratista deba asumir en relación con la ejecución del contrato. Estos acuerdos estipulan un pago íntegro por parte la entidad adjudicadora denominados "condiciones" cuyo fin es posibilitar la recuperación de las inversiones o costes en que hubiera incurrido el operador por la ejecución de las obras o la prestación de los servicios cuando éstos dependan de la consecución de un cierto nivel de demanda.

2.2.3.3. *Equilibrio económico de la concesión*

El equilibrio económico contractual es un requisito básico para que la concesión conserve su naturaleza. Determina los riesgos y beneficios del concesionario. En caso de ruptura, su restablecimiento se realizará tanto si se ha producido en perjuicio como a favor del concesionario, generando efectos en la concesión original.

De hecho, la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la adjudicación de contratos de concesión (Directiva 2014/23/UE) contempla como causa de modificación de una concesión durante su período de vigencia la alteración del equilibrio económico de la concesión a favor del concesionario en modo no previsto en la concesión inicial, resultando una concesión materialmente diferente.

El Reglamento de la ley de ordenación de los transportes terrestres (Real Decreto 1211/1990) contempla como requisito en la modificación del título concesional el mantenimiento del equilibrio de los supuestos económicos básicos en la adjudicación de la concesión. La modificación produce una revisión general de las condiciones contempladas en el título, con el fin de restablecer la relación entre los costes generados por la explotación de la concesión y la tarifa aplicable.

Concretamente, en los contratos de gestión de servicio público la modificación de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (Ley 9/2013) contempla la posibilidad por parte de la Administración (de oficio o a instancia del contratista) de revisión del régimen tarifario de los mismos. Esta revisión pretende asegurar el nivel adecuado de las partidas que integran la estructura de costes, evitando cualquier variación que pueda alterar significativamente, al alza o a la baja, el equilibrio económico del contrato. En ningún caso se contempla aquellos costes derivados de la gestión propia del contratista, los cuales deben ser asumidos directamente por el titular.

Por último anotar que para la realización de dicha revisión es preciso que el contratista cumpla las obligaciones con la Administración referentes al suministro de aquellos datos estadísticos, documentos contables o informes que resulten preceptivos conforme a lo establecido en la legislación vigente, hecho que como se comprobará en el tercer capítulo de la presente tesis, no se produce con la puntualidad requerida.

2.2.3.4. Formas de financiación

Los costes del sistema de transporte se financian principalmente a través de tres modalidades:

- La recaudación por la venta de billetes.
- Los ingresos de explotación.
- Las aportaciones de las administraciones mediante inversiones en infraestructura o subvenciones a la explotación.

La Ley de ordenación de los transportes terrestres (Ley 16/1987) puntualiza respecto al transporte urbano y metropolitano, destacando las siguientes formas de financiación:

- a) Mediante ingresos procedentes de las recaudaciones obtenidas directamente de los usuarios de los servicios y la explotación de otros recursos de las empresas prestatarias.
- b) Por las recaudaciones tributarias que se pudieran establecer por los organismos competentes.
- c) Por las aportaciones de Administraciones Públicas, de acuerdo con el correspondiente contrato con la empresa prestataria.

Por otro lado, existen dos mecanismos frecuentemente empleados en la financiación del transporte de ámbito metropolitano:

- Los convenios de colaboración. Se suelen emplear para la ejecución y financiación de las infraestructuras destinadas a la prestación de servicios de transporte.
- Los contratos-programa. Se destinan a la financiación del propio servicio de transporte. Suelen suscribirse bajo tres modalidades principalmente:
 - Entre Administraciones.
 - Entre Administraciones y entidades de transporte metropolitano.
 - Entre Administraciones y operadores de transporte. En este caso, se contempla la distribución de las subvenciones públicas y las aportaciones que correspondan a las partes.

Los convenios de colaboración y los contratos-programa deberán recoger los compromisos que asuman cada parte y la forma en que deban desarrollarse.

2.2.4. Concesión de servicios y contrato público de servicios

A nivel teórico la diferencia entre ambos conceptos se presenta obvia, sin embargo en la práctica la calificación de la naturaleza de los contratos es difusa.

La propuesta de Directiva relativa a la adjudicación de contrato de concesión (COM, 2011b:26) define el concepto de *concesión de servicios* como:

"un contrato a título oneroso celebrado por escrito entre uno o más operadores económicos y uno o más poderes o entidades adjudicadores, cuyo objeto es la prestación de servicios (...), y la contrapartida de dichos servicios es, bien el derecho a explotar los servicios objeto del contrato únicamente, o este mismo derecho en conjunción con un pago".

Sin embargo, esta definición queda imprecisa en su aplicación a la práctica real. Prueba de ello lo encontramos en una resolución del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC, 2013) donde se plantea la problemática relativa a la distinción entre el contrato de concesión respecto al contrato de servicios.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

En el citado texto se reconocen como elementos diferenciadores entre un contrato de servicios y un contrato de gestión de servicios públicos la concurrencia de los siguientes factores:

"- Que se produzca la atribución de la explotación del servicio a los concesionarios mediante la asunción por éstos del riesgo derivado de la explotación.

- Que tenga lugar la asunción por parte del concesionario de la organización del servicio."

Es por ello, que la diferencia esencial entre los conceptos de concesión y contrato público se centra en el momento de su interpretación, que genera ciertas diferencias jurídicas para las partes interesadas.

El término concesión recoge el concepto de *riesgo operacional sustancial*. La característica principal de una concesión es el derecho de explotar las obras o los servicios, ello implica la transferencia al concesionario de un riesgo económico que conlleva la posibilidad de no recuperación de las inversiones realizadas o cubrir los costes incurridos para la explotación de las obras o los servicios adjudicados.

Por tanto se concluye que:

- La atribución de la explotación del servicio al concesionario implica la asunción por éste del riesgo.
- La concesión del servicio comporta la transferencia al concesionario de la organización del servicio.
- El contrato de servicio establece la retribución de forma cierta y variable, independiente del grado de utilización del servicio por los usuarios.
- La existencia de límites máximos respecto al valor de los contratos de servicios.
- La concesión del servicio comporta plazos más extensos que los contratos de servicios respecto a la duración.

Puntualizar con respecto a los límites establecidos para los contratos de servicios, que la ley de contratación aplicable al sector de los transportes (Ley 31/2007) ha experimentado una revisión de los mismos (Orden HAP/2425/2013) quedando fijados actualmente en 414.000 euros para aquellos contratos cuyo valor estimado (excluido el Impuesto sobre el Valor Añadido) sea igual o inferior a dicho importe.

2.2.5. Los derechos del concesionario

Los derechos del concesionario facultan al mismo para hacer o exigir todo aquello que las normas legales y las cláusulas contractuales disponen a su favor al amparo del contrato concesional. Los derechos del concesionario poseen una doble procedencia:

- Derechos otorgados por la legislación vigente, principalmente la Ley de Ordenación de los Transportes (Ley 16/1987) y el Reglamento de aplicación (Real Decreto 1211/1990) con sus consiguientes actualizaciones.
- Derechos procedentes de los acuerdos contractuales establecidos entre las partes, recogidos en el título concesional, los cuales pueden variar dependiendo de las características del servicio o de la procedencia del órgano concedente.

En concreto, en los contratos de gestión de servicios de transporte público regular por carretera de uso general, se puede encontrar como derechos reconocidos al concesionario los siguientes:

1. Derecho a la explotación en régimen de exclusividad del servicio otorgado.
2. Derecho a percepción de las prestaciones económicas según las condiciones establecidas.
3. Derecho de revisión y modificación de las tarifas aplicables de acuerdo a las reglas establecidas.
4. Derecho a la transmisión de la concesión según forma y plazos estipulados en la legislación vigente.
5. Derecho a la modificación de las condiciones de la prestación del servicio de acuerdo con la normativa legal y dando cuenta a la entidad adjudicadora.
6. Derecho a la renuncia del contrato previa comunicación a la entidad adjudicadora dentro de los plazos establecidos.

2.2.6. Las obligaciones del concesionario

Las obligaciones del concesionario constituyen el vínculo jurídico mediante el cual el concesionario queda sujeto a hacer o abstenerse de hacer algo, según lo establecido en el acuerdo contractual y la legislación aplicable al respecto.

Al igual que en el caso de los derechos, las obligaciones del concesionario cuentan también con un componente externo a la relación contractual como es la aplicación de la legislación vigente, e inherente a dicha relación, es decir, las cláusulas estipuladas en los denominados pliegos de condiciones.

Volviendo a centrar el trabajo en los contratos de concesión de servicios de transporte público regular por carretera de uso general, se pueden encontrar principalmente como obligaciones del concesionario los siguientes deberes:

1. Constituir fianza definitiva a favor del órgano concedente, con el fin de asegurar el cumplimiento de las condiciones de la concesión.
2. Asumir los gastos de tramitación recogidos en las condiciones establecidas (p.e. gastos de publicación).
3. Cumplir con los plazos de explotación del servicio.
4. Cumplir con las condiciones de prestación del servicio con continuidad de acuerdo con lo recogido en el título concesional.
5. Subsanan las deficiencias observadas por los servicios de inspección dentro de los plazos establecidos.
6. Mantener los vehículos e instalaciones fijas en buen estado de funcionamiento y conservación.
7. Señalar los vehículos, conforme a lo determinado por el Ministro de Fomento, para facilitar su identificación.
8. Prestar el servicio mediante gestión directa.
9. Realizar sólo los tráficos autorizados.
10. Satisfacer las cuotas de seguros que cubran los riesgos y responsabilidades derivadas del transporte.
11. Hallarse al corriente de las obligaciones tributarias y con la Seguridad Social.
12. Tratar la concesión como una actividad separada de cualquier otra actividad que realice, gestionándola como una división contable independiente.

2.2.7. El plazo concesional

El plazo determina el periodo de tiempo durante el cual se realiza la prestación del servicio sobre la base de las condiciones contractualmente establecidas. Los contratos se consideran cumplidos y, en consecuencia, extinguidos cuando transcurre su plazo de duración.

La consideración del plazo influye en muchos aspectos relacionados con el contrato. Estos aspectos se pueden encontrar en:

El pliego de condiciones. Es el primer documento donde aparece reflejado el plazo de duración del contrato. Éste se establece en el título concesional de acuerdo con las características y necesidades del servicio, teniendo en cuenta el volumen de tráfico, beneficio potencial y demás circunstancias que se desprendan del estudio económico de la explotación.

El proceso de unificación de contratos. El plazo constituye un requisito imprescindible para la inclusión de un contrato en este tipo de proceso, precisándose haber transcurrido, al menos, tres años del plazo de vigencia del contrato y excluyendo aquellos en los que falten menos de dos para su finalización.

Las prórrogas de contrato. Existen situaciones donde la Administración puede encontrarse ante el caso de interrupción de un servicio público o de riesgo inminente de que se produzca. Las prórrogas se contemplan como una herramienta que permite asegurar la prestación del servicio, suponiendo el plazo un requisito limitador a la misma, ya que no puede ser superior a dos años.

De la legislación comunitaria recientemente aparecida sobre el sector, es el *Reglamento 1370/2007* (Reglamento CE 1370/2007) el que ha introducido una novedad con respecto a la consideración del plazo. Este reglamento prevé un régimen transitorio hasta 2019, en el que se determina entre otros aspectos, el plazo de expiración de las concesiones vigentes y las condiciones de las que depende dicho plazo. A estos efectos, establece con carácter general, un período máximo de cinco años, así como la necesidad de su vinculación a la amortización de las inversiones necesarias para el funcionamiento de la concesión.

Con respecto al plazo de los nuevos contratos que se constituyan, limita a *diez años* la duración máxima de una concesión de servicio de transporte regular de viajeros de uso general por carretera.

En el caso de la ampliación del plazo, el Reglamento es exigente. Siguiendo a Lozano Cutanda (Lozano Cutanda, 2011), los requisitos a considerar se resumen en:

1. Que se justifique un plazo superior por necesidad excepcional de amortización de los activos.
2. Que las prórrogas se establezcan en función de las condiciones de amortización de los activos durante un periodo máximo de cinco años.
3. Que se atienda al régimen de derecho transitorio establecido, para aquellas concesiones otorgadas antes del 3 de diciembre de 2009. Dicho régimen consiste en:
 - a. Las concesiones otorgadas mediante un procedimiento equitativo antes del 26 de julio de 2000 podrían continuar hasta su expiración.
 - b. Las concesiones adjudicadas antes del 26 de julio de 2000 por un procedimiento distinto del de licitación equitativo y las concedidas entre el 26 de julio de 2000 y el 2 de diciembre de 2009 por un procedimiento de licitación equitativo, podrían continuar hasta su expiración, con un máximo de 30 años.
 - c. Las concesiones concedidas por un procedimiento distinto al de licitación equitativo entre el 26 de julio de 2000 y el 2 de diciembre de 2009, podrían continuar hasta su expiración, por un máximo de diez años, con posibilidad de prórroga por un máximo de la mitad del período original de concesión.

En España, la integración de la norma comunitaria se llevó a cabo a través de la Ley de modificación de la LOTT (Ley 9/2013). Con respecto al plazo, la nueva ley modifica la redacción del *artículo 72* de la anterior, recogiendo como plazo máximo de duración de los contratos diez años, incorporando la posibilidad de prorrogar su duración, por un plazo no superior a la mitad del periodo originalmente establecido, si resulta necesario debido a las condiciones de amortización practicadas a los activos afectos a la prestación.

2.2.8. Plan económico-financiero de la concesión

El plan económico-financiero de la concesión incluye la determinación de los siguientes parámetros:

1. Descripción del servicio.
2. Determinación de los costes de explotación.
3. Cálculo de las tarifas de equilibrio.

Descripción del servicio. Este apartado recoge las características del servicio, de acuerdo con los siguientes conceptos:

- Itinerarios, rutas y paradas.
- Matrices de tráficos autorizados para cada ruta.
- Calendario de expediciones.
- Oferta mínima de servicios.
- Horarios.

En este epígrafe también se recoge el periodo de duración del contrato.

Determinación de los costes de explotación. El cálculo de las variables básicas del servicio permite determinar los costes de explotación. Habitualmente se emplean las siguientes magnitudes como variables básicas:

- *Vehículos-kilómetros.* Para el cálculo de esta variable se parte del número de expediciones por ruta multiplicadas por el número de kilómetros de cada una de ellas, añadiendo un porcentaje adicional en concepto de desplazamientos en vacío que puedan generarse.
- *Horas de personal conductor.* Se calculan a partir del número de expediciones por ruta multiplicadas por el tiempo de realización de la misma, incrementándose en el porcentaje correspondiente a los desplazamientos en vacío y las horas de espera o presencia, según la determinación del grado de aprovechamiento.
- *Número de vehículos.* Su cálculo exige la planificación del material móvil necesario dependiendo de los servicios a prestar por cada conductor, considerando los tiempos de vacío, con objeto de optimizar el sistema.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

A la hora de determinar los costes de explotación hay que recurrir a fuentes de información fiables y objetivas. El Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar²⁰ proporciona datos semestrales sobre el sector a nivel nacional, además de poner a disposición de los usuarios un programa informático de simulación de costes, denominado ACOTRAVI²¹ que permite calcular la estructura de costes de un autocar a partir de los datos reales de cada empresa.

En Andalucía se crea por decreto en 2014 el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística (Decreto 132/2014) con el objetivo de servir de plataforma pública de conocimiento e investigación para el tratamiento de información sobre el transporte de personas y mercancías, y de apoyo a la Administración en materia de movilidad. Actualmente se encuentra en desarrollo.

La consideración de los costes de explotación implica el estudio de las principales partidas de costes afectos al servicio. Para ello se divide el análisis en tres bloques: costes directos, costes indirectos y beneficio industrial.

Costes directos. Son aquellas partidas que guardan una relación directamente proporcional con el nivel de actividad. De toda la gama de costes, los principales a considerar en el plan económico son los siguientes:

- *Coste del personal de conducción.* Se corresponde con los costes salariales de los conductores necesarios para la prestación del servicio, con las consideraciones anteriormente comentadas.
- *Costes de combustible.* Se calculan en función del precio y consumo medio de combustible.

²⁰ El Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar es el resultado del trabajo del Departamento de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (en el cual están representadas las asociaciones profesionales de transportistas según los artículos 57, 58 y 59 de la LOTT) y de la Dirección General de Transporte Terrestre. El Observatorio de Costes orienta sobre la cuantía y la evolución de los costes de explotación de cuatro tipos de autocares dedicados al transporte discrecional de viajeros: autocares de más de 55 plazas, autocares de 39 a 55 plazas, autocares de 26 a 38 plazas y microbuses de 10 a 25 plazas.

²¹ ACOTRAVI es una aplicación informática de ayuda al cálculo de los costes de explotación de los autocares de transporte de viajeros, que también permite la consulta de datos relativos a los costes de los diferentes tipos de autocares publicados por el Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

- *Costes de neumáticos, reparaciones y mantenimiento.* Esta clase de costes son directamente proporcionales al número de kilómetros recorridos.
- *Costes de amortización, financiación y seguros.* Son proporcionales al número de vehículos necesarios para la prestación del servicio.
- *Costes fiscales y cánones.* Están constituidos por las tasas e impuestos específicos del sector (visados, TTV, TAE, IVTM, revisión de tacógrafos) y canon de estación.

Costes indirectos. Son costes derivados de la estructura administrativa y comercial de la empresa no relacionados directamente con la prestación del servicio pero que apoyan la realización del mismo. Su forma de cálculo suele determinarse mediante un porcentaje sobre los costes directos.

Beneficio industrial. Es el margen o beneficio mínimo establecido en el plan mediante el cual la explotación del servicio se considera con un nivel de rentabilidad aceptable. Su cálculo se determina mediante la aplicación de un porcentaje sobre el total de los costes considerados, el cual suele rondar entre el 5% y el 10% en el sector.

Según los estudios de Rojo Arce (Rojo Arce, 2011), es posible el establecimiento de un nivel de beneficio industrial aceptable para los operadores sin que ello redunde en el aumento del precio a los usuarios, mediante el empleo de técnicas de mejora en la calidad del servicio de transporte público.

Cálculo de las tarifas de equilibrio. Los costes de explotación obtenidos deben ser cubiertos por los ingresos tarifarios. Los ingresos tarifarios resultan de multiplicar los viajeros-kilómetros anuales, del último ejercicio disponible, por la correspondiente tarifa kilométrica, estableciéndose el coste de los viajes para el usuario en función de los kilómetros recorridos en cada trayecto.

Con la introducción de los servicios metropolitanos gestionado por los Consorcios de Transporte en Andalucía, se desarrolla el sistema de "compensación zonal". El sistema zonal divide el territorio en zonas tarifarias y conectores. La tarifa correspondiente se calcula en función del número de saltos existentes entre la zona origen y la zona destino. En consecuencia, el precio de un viaje depende de las zonas tarifarias por las que atraviese, independientemente del trayecto real que se efectúe.

2.2.9. Modificación del contrato de concesión

La entrada en funcionamiento del servicio concesional se realiza mediante acta por parte de los servicios de inspección del transporte terrestre. A partir de ese momento el concesionario debe realizar la prestación del servicio cumpliendo las condiciones establecidas en el título concesional.

Con posterioridad a este hecho, el ROTT contempla en su *artículo 77* (modificada su redacción mediante Real Decreto en el año 2006 (Real Decreto 1225/2006)) la posibilidad de introducir modificaciones a las condiciones de prestación previstas en el título concesional. Habilita a la Administración, tanto de oficio como a instancia de los usuarios, para acordar modificaciones que resulten necesarias para una adecuada prestación del servicio, justificando el interés general y previa audiencia del concesionario.

Por su parte, el concesionario no podrá solicitar tales modificaciones hasta que hayan transcurrido tres años desde el inicio de la concesión o dos desde su última modificación. Tampoco podrá solicitarlas cuando falte menos de dos años para su finalización.

Las causas que pueden originar modificación del contrato de concesión son las siguientes:

- a. La variación de supuestos básicos (costes y/o tarifa) que rompan el equilibrio económico de la concesión.
- b. La variación del número, categoría, plazas o condiciones técnicas y de seguridad de los vehículos cuando implique una rebaja de las condiciones señaladas en el título concesional.
- c. La variación de tráficos e itinerarios de la concesión. Estas pueden consistir en:
 - Ampliación de itinerario con incorporación de nuevos tráficos.
 - Realización de tráficos no previstos dentro del itinerario establecido.
 - Supresión o segregación de tráficos establecidos.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

Por otro lado, no se considera modificación concesional aquellas variaciones relacionadas con los vehículos adscritos, el calendario, el cuadro de horarios de las expediciones y la ubicación geográfica de los puntos de origen y parada, ya que no se hallan incorporadas al título concesional, sino en documento anexo a éste. No obstante, en caso de realizarse, deben ser comunicadas previamente por los concesionarios a la Administración, pudiendo ésta prohibirlas o limitarlas.

Existen supuestos especiales en los que la variación de las condiciones del título concesional produce su finalización, estos son los derivados de procesos de unificación y determinadas causas de extinción.

Unificación de concesiones.

La unificación de dos o más concesiones permite que la prestación de los servicios de cada una de ellas sea realizada en régimen de unidad de empresa.

La unificación produce modificaciones en las condiciones de explotación para asegurar una adecuada prestación del nuevo servicio establecido en la concesión unificada. Los servicios unificados son objeto de una nueva concesión, que conlleva la extinción de las anteriores.

Extinción de concesiones.

La extinción natural de la concesión se produce cuando finaliza el plazo estipulado, sin embargo, existen otras causas que provocan la extinción:

- Caducidad (pérdida de validez del título).
- Muerte o extinción del titular.
- Declaración de concurso del concesionario.
- Supresión o rescate del servicio.
- Renuncia del concesionario.
- Mutuo acuerdo entre Administración y concesionario.
- Pérdida del concesionario de los requisitos exigidos en el título concesional.

Una vez extinguida la concesión, la Administración puede convocar un nuevo concurso para el otorgamiento de una nueva concesión si considera que el servicio es viable y de interés público.

2.2.10. Consecuencias del incumplimiento de contrato

El contrato concesional obliga al concesionario al cumplimiento no sólo de las condiciones estipuladas en el mismo, sino también de las obligaciones legales que de él se derivan.

El incumplimiento del contrato genera responsabilidad administrativa del titular por las infracciones cometidas de acuerdo a las normas reguladoras de los transportes por carretera. La responsabilidad administrativa es exigible tanto a las personas físicas como jurídicas.

El concesionario se compromete al cumplimiento del contrato de forma diligente y responsable, quedando eximida su responsabilidad en casos fortuitos o de fuerza mayor.

La modificación de la LOTT (Ley 9/2013) recoge un amplio catálogo de infracciones, clasificándolas en muy graves, graves y leves.

Como mecanismo de penalización por parte de la Administración figuran las sanciones administrativas. La comisión de una infracción suele generar la sanción pecuniaria pertinente, la cual puede llevar aparejada, dependiendo de la gravedad, la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones y licencias necesarias para la prestación del servicio por parte del titular, incluso la caducidad de la propia concesión.

Siguiendo el baremo sancionador elaborado por el Ministerio de Fomento (Ministerio de Fomento, 2013) las sanciones aplicadas por las infracciones cometidas en la prestación de servicios de transporte público regular de viajeros de uso general se pueden clasificar de acuerdo a los siguientes conceptos.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

Contrato de transporte

Atendiendo al contrato de transporte, se encuentran tipificadas las infracciones que se detallan en la tabla adjunta.

TABLA 12.- Infracciones y sanciones referentes al contrato de transporte

INFRACCIÓN	TIPO	SANCIÓN
Interrupción de los servicios señalados en contrato sin consentimiento de la Administración ni causa justificada.	Muy grave	4.001,00 €
Falta de explotación del servicio por el propio contratista (salvo supuestos de colaboración permitidos).	Muy grave	1.001,00 €
Realizar la prestación del servicio sin poseer contrato de gestión.	Muy grave	4.001,00 € + Pérdida de honorabilidad ²²
Arrendamiento u otras formas de cesión del uso de un vehículo que incluya el servicio de conducción al cesionario.	Muy grave	4.001,00 €

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Ministerio de Fomento

Autorización de transporte

Las autorizaciones constituyen todos aquellos documentos relacionados con la prestación del servicio sin los cuales no es posible la realización del mismo legalmente. Las infracciones y sanciones relacionadas con este concepto se muestran en la tabla siguiente.

²² El reglamento europeo que regula las condiciones para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera (Reglamento CE 1071/2009) recoge el concepto de *honorabilidad* de un gestor de transporte como aquella situación en la que un gestor o empresa de transporte no haya sido condenado por infracciones penales graves o impuesto una sanción por una infracción grave en materia de transporte por carretera.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

TABLA 13.- Infracciones y sanciones referentes a la autorización de transporte

INFRACCIÓN	TIPO	SANCIÓN
Cesión de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas.	Muy grave	4.001,00 € + Pérdida de honorabilidad
Prestación del servicio careciendo el vehículo de copia certificada.	Muy grave	4.001,00 € + Pérdida de honorabilidad
No comunicación al Registro de Empresas y Actividades de Transporte el cambio de su domicilio o de la ubicación de sus centros de explotación.	Muy grave	4.001,00 € + Pérdida de honorabilidad
Realizar la prestación del servicio con una autorización caducada, revocada o que haya perdido su validez.	Muy grave	4.001,00 € + Pérdida de honorabilidad
Realizar la prestación del servicio llevando una copia certificada de la autorización falsificada.	Muy grave	4.001,00 € + Pérdida de honorabilidad
Realizar la prestación del servicio habiendo falsificado los documentos que sirvieron de base para la autorización.	Muy grave	4.001,00 € + Pérdida de honorabilidad
Realizar la prestación del servicio con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legales.	Grave	601,00 €
Ofertar servicios sin disponer del título habilitante de forma individual o pública través de cualquier medio.	Grave	801,00 €
Realizar la prestación del servicio sin llevar a bordo el original de la copia certificada o la documentación legal acreditativa.	Leve	201,00 €

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Ministerio de Fomento

Explotación

Son los hechos que afectan a las expediciones, tráfico y viajeros. Las infracciones y sanciones relacionadas con este concepto se resumen en la tabla siguiente.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

TABLA 14.- Infracciones y sanciones referentes a la explotación

INFRACCIÓN	TIPO	SANCIÓN
Incumplimiento del número mínimo de expediciones fijadas en el contrato.	Muy grave	1.001,00 €
Incumplimiento de los tráficós establecidos en el contrato.	Muy grave	1.001,00 €
Transbordar injustificadamente a los viajeros durante el viaje.	Muy grave	1.001,00 €
Impedir el acceso, la adquisición de billetes o las reservas a determinados usuarios o a usuarios pertenecientes a determinadas zonas.	Muy grave	1.001,00 €
Trato desconsiderado de palabra u obra a los usuarios por parte del personal de la empresa.	Leve	201,00 €

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Ministerio de Fomento

Vehículos

Las infracciones y sanciones relacionadas con este concepto están referidas principalmente a las características técnicas de los vehículos, las cuales se resumen en la tabla siguiente.

TABLA 15.- Infracciones y sanciones referentes a los vehículos

INFRACCIÓN	TIPO	SANCIÓN
Incumplimiento de las condiciones de accesibilidad legales de los vehículos.	Muy grave	1.001,00 €
Prestación del servicio con vehículos que incumplan las condiciones sobre accesibilidad de personas con movilidad reducida.	Grave	401,00 €
Incumplimiento del número mínimo de vehículos con la antigüedad exigida.	Grave	601,00 €
No proporcionar las medidas necesarias para informar a los usuarios de los requisitos de seguridad.	Grave	601,00 €

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Ministerio de Fomento

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

Transporte de equipajes

Los usuarios tienen derecho a portar sus equipajes con la limitación que establece la ley. Las infracciones y sanciones relacionadas con este concepto se resumen en la tabla siguiente.

TABLA 16.- Infracciones y sanciones referentes al transporte de equipajes

INFRACCIÓN	TIPO	SANCIÓN
Transportar objetos distintos a los equipajes incumpliendo las condiciones exigibles.	Muy grave	1.001,00 €
Incumplir la obligación de transporte gratuito de equipajes de los viajeros hasta el límite establecido.	Grave	601,00 €

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Ministerio de Fomento

Venta de billetes y régimen tarifario

Las infracciones y sanciones relacionadas con estos conceptos se resumen en la siguiente tabla.

TABLA 17.- Infracciones y sanciones referentes a la venta de billetes y régimen tarifario

INFRACCIÓN	TIPO	SANCIÓN
Denegar la venta de billetes o acceso al vehículo a quienes lo hubieran adquirido, salvo causa justificada.	Muy grave	1.001,00 €
Incumplimiento del régimen tarifario previsto en el contrato.	Muy grave	1.001,00 €
Impedir o dificultar el acceso o utilización del servicio a personas discapacitadas.	Muy grave	1.001,00 €
Vender un número de plazas por vehículo superior a las autorizadas por el título concesional.	Grave	601,00 €
Vender billetes para servicios de viajeros no autorizados.	Grave	601,00 €
Carencia de cambio de moneda metálica o billetes, hasta la cantidad reglamentariamente establecida.	Leve	301,00 €
No expedir billetes, incumplir las normas para su despacho o devolución o expedirlos sin las menciones esenciales.	Leve	301,00 €

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Ministerio de Fomento

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

Rótulos obligatorios

Los rótulos se establecen con el fin de hacer identificable el servicio por el público. Las infracciones y sanciones relacionadas con este concepto se resumen en la tabla siguiente.

TABLA 18.- Infracciones y sanciones referentes a los rótulos obligatorios

INFRACCIÓN	TIPO	SANCIÓN
Carencia de algún rótulo o aviso obligatorio en los vehículos para conocimiento del público.	Leve	301,00 €
No exhibir, tener en lugares no visibles o que dificulten la percepción del público las expediciones, calendarios y horarios.	Leve	301,00 €
No exhibir, tener en lugares no visibles o que dificulten la percepción del público los cuadros de precios.	Leve	301,00 €

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Ministerio de Fomento

Libro de reclamaciones

El Libro de reclamaciones permite al usuario hacer constar una queja relativa al servicio que ha recibido. Las infracciones y sanciones relacionadas con este concepto se resumen en la siguiente tabla.

TABLA 19.- Infracciones y sanciones referentes al libro de reclamaciones

INFRACCIÓN	TIPO	SANCIÓN
Carencia de libro de reclamaciones obligatorias en las administraciones o en los vehículos.	Grave	401,00 €
Falta de diligenciado o de datos esenciales en el libro de reclamaciones.	Grave	401,00 €
No dar cuenta de las reclamaciones a la administración o hacerlo fuera de plazo.	Grave	401,00 €
No facilitar el libro de reclamaciones al público usuario.	Grave	401,00 €
Carencia en el vehículo o en los locales del rótulo comunicando la existencia de libro de reclamaciones.	Leve	301,00 €

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Ministerio de Fomento

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

Registro del servicio y otros documentos

La infracción y sanción relacionada con este concepto se recoge en la siguiente tabla.

TABLA 20.- Infracciones y sanciones referentes al registro del servicio y otros documentos

INFRACCIÓN	TIPO	SANCIÓN
Aportar datos incompletos o sin separar contablemente de cada una de las concesiones.	Grave	401,00 €

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Ministerio de Fomento

Otros documentos

Bajo este epígrafe se recogen todos aquellos registros de datos y requisitos de suministro de información exigible por la Administración. Las infracciones y sanciones relacionadas con estos conceptos se resumen en la tabla siguiente.

TABLA 21.- Infracciones y sanciones referentes a otros documentos

INFRACCIÓN	TIPO	SANCIÓN
Carecer del registro de los datos exigibles de los servicios que diariamente realicen.	Grave	401,00 €
No comunicar a la administración trimestralmente los datos estadísticos exigibles.	Grave	401,00 €
No conservar la empresa titular del servicio regular copia del justificante de colaboración.	Grave	401,00 €
Comunicar fuera de plazo a la administración los datos trimestrales.	Leve	201,00 €
No llevar a bordo del vehículo el justificante de colaboración cuando el servicio se preste por otro transportista como refuerzo de la expedición base.	Leve	201,00 €

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Ministerio de Fomento

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Referencia a su regulación jurídica

Seguros

Los viajeros que se desplacen en transportes públicos por carretera deben de estar cubiertos por el seguro obligatorio de viajeros, al igual que las empresas prestadoras de los referidos servicios están obligadas a tener cubierta su responsabilidad civil por los daños que causen con ocasión del transporte.

La infracción y sanción relacionada con este concepto se resume en la siguiente tabla.

TABLA 22.- Infracciones y sanciones referentes a los seguros

INFRACCIÓN	TIPO	SANCIÓN
El incumplimiento de la obligación de suscribir los seguros preceptivos con cobertura suficiente.	Muy grave	2.001,00 €

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Ministerio de Fomento

Certificados de conductor

Se trata de todos aquellos documentos legales que debe poseer el conductor para la realización del servicio de conducción. Las infracciones y sanciones relacionadas con este concepto se resumen en la tabla siguiente.

TABLA 23.- Infracciones y sanciones referentes a los certificados de conductor

INFRACCIÓN	TIPO	SANCIÓN
Realizar la prestación del servicio con un conductor que carezca del certificado de aptitud profesional CAP.	Muy grave	2.001,00 € + Pérdida de honorabilidad
Realizar la prestación del servicio con un conductor de un país tercero, careciendo del correspondiente certificado.	Grave	601,00 €
Realizar la prestación del servicio con un conductor de un país tercero, no llevando a bordo el correspondiente certificado.	Leve	201,00 €

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del Ministerio de Fomento

Por último anotar que, tanto el incumplimiento de alguna de las condiciones u obligaciones impuestas en el contrato de gestión, como no asumir el compromiso de someterse al arbitraje de las Juntas Arbitrales en relación con cualquier controversia acerca de la prestación del servicio por parte del operador, pueden dar lugar a la imposición de sanción pecuniaria grave.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DEL SISTEMA CONCESIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL POR CARRETERA EN ANDALUCÍA

3.1. INTRODUCCIÓN

3.1.1. Objetivos de la investigación

El sector del transporte público de viajeros andaluz se ha caracterizado tradicionalmente por su estructura atomizada, es decir, gran diversidad de operadores de pequeña o mediana dimensión, donde los contratos concesionales suponían la única y principal actividad económica.

Con el paso del tiempo, han aparecido en el mercado nuevas tendencias que han provocado la evolución del sector hacia otros modelos. Por un lado, la transformación de la figura del empresario único hacia sociedades mercantiles, y por otro la penetración de grandes empresas multinacionales que han entrado en el sector a través de la adquisición y, en múltiples ocasiones, absorción de empresas concesionales existentes.

Este último aspecto es el que ha originado la elaboración de la presente tesis. Para ello, se ha centrado el ámbito del estudio en Andalucía.

Los objetivos que se pretenden alcanzar con esta investigación se exponen a continuación:

Objetivo 1.- Conocer la estructura actual del sistema concesional.

Objetivo 2.- Averiguar si la evolución del sistema tiende hacia un oligopolio de empresas concesionarias.

Objetivo 3.- Determinar si el sistema de información disponible es adecuado para el registro y control de la explotación.

Objetivo 4.- Definir la estructura óptima que aporta mayor nivel de eficiencia empresarial.

El principal interrogante que plantea el problema objeto de investigación es el de llegar a conocer cuáles son los factores determinantes de la estructura actual del sistema concesional de transporte público de viajeros en Andalucía. El tipo de empresa, los procesos de unificación, los cambios de titularidad, son aspectos que se presumen influyen en la misma.

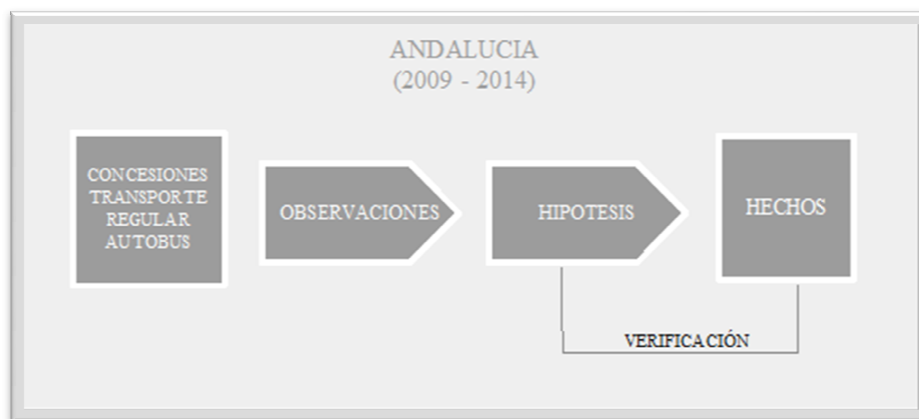
3.1.2. Metodología aplicada

Para la elaboración de este estudio se han observado las diferentes concesiones de transporte público regular de viajeros en autobús en Andalucía, durante un periodo de seis años, comprendido entre 2009 y 2014.

Para ello, se han estudiado las características de cada una de las citadas concesiones y formulado las correspondientes hipótesis sobre la cuestión que se pretende analizar.

Por último se han procesado los datos recopilados, obtenidos los resultados y procedido a la interpretación de los mismos. El esquema conceptual de la investigación se representa en el gráfico adjunto:

FIGURA 9.- Esquema conceptual de la investigación



Fuente: Elaboración propia

Con respecto a las observaciones realizadas, se ha recopilado, procesado y analizado la siguiente información:

- Datos de explotación referentes a **162 concesiones** de transporte público regular de viajeros en autobús en Andalucía, durante el periodo comprendido entre el año 2009 a 2014.
- Información referente a los estados contables de las **103 empresas concesionarias** correspondientes a los últimos tres ejercicios económicos cerrados.

Las fuentes de información utilizadas para la extracción de datos han sido principalmente:

- SITRANBUS¹, aplicación informática gestionada por la Dirección General de Transporte de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía. De ella se han extraído los datos de explotación de las concesiones de transporte público regular y permanente de viajeros por carretera de Andalucía.
- BOJA (Boletín Oficial de la Junta de Andalucía). Se han consultado todas las publicaciones referentes a las adjudicaciones y modificaciones concesionales.
- BORME (Boletín Oficial del Registro Mercantil). Se ha extraído información referente a cambios y vinculaciones societarias.
- SABI (Sistema de Análisis de Balances Ibéricos)². Se ha empleado para extraer datos contables, financieros y relativos a los efectivos.
- Web de información empresarial gratuita. Han suministrado datos para la investigación de manera rápida, cómoda y eficiente, que han ayudado a la contrastación de la información recopilada.

Para el tratamiento y análisis de los datos se han empleado fundamentalmente dos herramientas:

- Hoja de cálculo avanzada para la informatización, organización y clasificación de los datos.
- Software estadístico SPSS³ para el tratamiento y análisis estadístico de los datos.

¹ Plataforma telemática dependiente del Ministerio de Fomento. En el año 2005 se pone en marcha el *proyecto Sitranbus* dentro de la iniciativa PISTA (Promoción e Identificación de Servicios Emergentes de Telecomunicaciones Avanzadas), con el fin de facilitar la difusión, la consulta y el intercambio de información multimedia. En un primer momento, englobó la red concesional dependiente del Ministerio de Fomento y las de 10 comunidades autónomas (Andalucía, Castilla y León, Aragón, Canarias, Castilla-La Mancha, La Rioja, Comunidad Valenciana, Murcia, Navarra y Madrid).

² Plataforma de información financiera gestionada por la consultora Bureau Van Dijk. Proporciona información relativa a balances presentados por un gran número de empresas españolas y portuguesas. Permite, entre otras opciones, visualizar las cuentas anuales, buscar empresas o grupos empresariales, mostrar informes y realizar análisis estadísticos y/o comparativos.

³ Versión SPSS 15.0 para Windows. Copyright (c) SPSS Inc. 1989 - 2006.

3.2. ESTUDIO DE LAS VARIABLES DE EXPLOTACIÓN

3.2.1. Estudio estático de las variables de explotación

3.2.1.1. Metodología

Para el estudio estático de las variables de explotación, se han considerado todas aquellas concesiones que han registrado datos durante el año 2014 respecto a las siguientes categorías:

- Viajeros.
- Viajeros kilómetros.
- Vehículos kilómetros.
- Recaudación.

El análisis se ha basado en una comparación porcentual de los datos respecto a tres ejes principalmente:

- a) Por concesiones.
- b) Por provincia andaluza.
- c) Por empresa concesionaria.

Los gráficos explicativos se han elaborado a partir de los datos extraídos de SITRANBUS, los cuales han sido previamente revisados y depurados para la aplicación del análisis.

Se han empleado hojas de cálculo para el tratamiento de los valores.

3.2.1.2. Datos

Los datos han sido seleccionados en función de la información referente a la explotación de los contratos de gestión de servicio público de transporte regular que las empresas contratistas están obligadas a suministrar⁴ periódicamente a la Administración.

⁴ En enero de 2003, el Ministerio de Fomento publica la Orden FOM/3398/2002 (Orden FOM/3398/2002) mediante la cual establece normas de control en relación a los transportes públicos de viajeros por carretera, con el fin de asegurar la libre competencia y la transparencia del mercado.

Se ha obtenido una muestra formada por **131 concesiones**. La información extraída se divide en dos grandes bloques:

- A. Datos categóricos, correspondientes a las siguientes magnitudes:
- Código de la concesión.
 - Denominación.
 - Provincia.
 - Empresa titular.
 - Estado actual.
 - Número mínimo de vehículos adscritos.
- B. Datos numéricos. Se han recogido datos correspondientes al año 2014. Las magnitudes extraídas son:
- Viajeros anuales.
 - Viajeros kilómetros anuales.
 - Vehículos kilómetros anuales.
 - Recaudación anual.

TABLA 24.- Relación de concesiones andaluzas de transporte público regular de viajeros estudiadas

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
VJA-004	Sacramento-Utrera con hijuela a Montellano, Trajano y Pantano Torre del Águila
VJA-005	El Ronquillo-Sevilla
VJA-007	Las Navas de la Concepción-Sevilla
VJA-008	Almensilla-Sevilla con prolongación a Isla Mayor
VJA-010	Cuevas de San Marcos y Antequera con hijuela a Villanueva de Algaidas
VJA-011	La Algaba y Sevilla con prolongaciones a Torre La Reina y a San Ignacio del Viar
VJA-012	Alcalá del Río-San José-Sevilla
VJA-013	Alcalá la Real y Jaén con hijuelas
VJA-015	Los Corrales-Osuna
VJA-016	Montequinto-Sevilla
VJA-017	Sevilla-Rosal de la Frontera-Real de la Jara-Zalamea la Real con hijuelas
VJA-019	Frigiliana-Nerja
VJA-020	Chiclana de la Frontera- San Fernando con hijuelas
VJA-021	Corumbela y Vélez Málaga con prolongación al Hospital Comarcal
VJA-022	Córdoba y Estepa con hijuelas
VJA-025	Algeciras-Sevilla, con hijuelas
VJA-026	Pegalajar y Jaén con hijuela a Mancha Real
VJA-028	Granada-Dílar
VJA-029	Granada-Beas de Granada
VJA-032	Granada-Sierra Nevada
VJA-034	Villanueva del Trabuco-Antequera
VJA-035	Jaén-Torrequeradilla por Villagordo

Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
VJA-036	Córdoba-Villaviciosa por Los Arenales o por Puente Nuevo y Córdoba-Adamuz por Puente Mocho o N-IV
VJA-037	Granada-La Zubia con Prolongación a Cumbres Verdes
VJA-038	Algeciras-Los Barrios-Palmones
VJA-041	Andújar-Córdoba
VJA-042	Valdepeñas-Los Villares y Jaén
VJA-043	La Carolina-Sorihuela de Guadalimar y Jaén
VJA-044	Cádiz-San Fernando
VJA-045	Sabote-Úbeda con prolongación a Torreperogil
VJA-046	Córdoba-San Sebastián de los Ballesteros
VJA-047	Encinas Reales-Antequera
VJA-048	Cacín-Granada
VJA-049	Fuente de Cesna-Loja con hijuelas
VJA-050	Fuencaliente-Córdoba
VJA-051	Olvera-Sevilla con hijuela de El Arahal a Morón de la Frontera y prolongación a Sierra de Yeguas
VJA-052	Guadalcanal-Sevilla con hijuelas
VJA-053	Albaida del Aljarafe-Sevilla con hijuela
VJA-054	Écija-Sevilla con hijuelas
VJA-055	Cantillana-Villaverde-Brenes-Sevilla
VJA-056	Andújar-Jaén por Fuente del Rey
VJA-058	Pozoblanco-Córdoba por Alcaracejos y Villanueva de Córdoba, con hijuelas
VJA-062	Noalejo y Jaén con hijuelas
VJA-063	Jerez de la Frontera-Paterna de la Rivera-Cortes de la Frontera con hijuelas
VJA-064	Cazorla y Cotorrios
VJA-065	Baeza y Estación de Baeza
VJA-071	Andújar y Jaén por Arjona
VJA-073	Peligros, Atarfe, Las Gabias, Nigüelas y Granada
VJA-074	Carchel y Jaén
VJA-075	Umbrete-Umbrete (Circular)
VJA-076	Benacazón-Sevilla por Umbrete
VJA-079	El Robledo y Puente Genave
VJA-080	Canilla de Albaida y Málaga con hijuelas
VJA-082	Las Casillas Martos con hijuelas a Villarbajo y Bobadilla
VJA-083	Camas-Sevilla
VJA-084	Aznalcollar y Sevilla por Sanlúcar la Mayor o Gerena e hijuela a Torre de la Reina
VJA-087	Villanueva de Mesía y Loja con hijuela a Salar y prolongación a Moraleta de Zafayona
VJA-088	Almería y Albody con hijuelas
VJA-089	Chipiona-Sevilla-Ronda-Málaga
VJA-090	Almería y Cabo de Gata con Prolongación a las Salinas
VJA-092	Málaga-Algeciras con Prolongación a Rincón de la Victoria e hijuelas
VJA-096	Cogollos Vega y Granada con prolongación al Instituto de Cogollos Vega
VJA-100	Montellano-Puebla de Cazalla
VJA-105	Limones y Granada con hijuelas
VJA-110	Calicasas-Granada
VJA-111	Belalcazar-Pozoblanco con hijuela-desviación por el Viso de los Pedroches
VJA-113	Alcubillas y Loja
VJA-114	Gorafe y Guadix con hijuela a Bacor
VJA-115	Villanueva de las Torres y Guadix con hijuela a Alicún de Ortega
VJA-116	Higuera de Calatrava-Martos
VJA-117	Loja y sus alrededores
VJA-118	Pantano del Chorro y Vado del Álamo
VJA-120	Cazorla-Huesa con prolongación a Belerdas.
VJA-121	Alfacar-Granada con hijuela a Jun
VJA-122	Huércar- María

Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
VJA-123	Quéntar y Granada con prolongación a Tocón de Quéntar.
VJA-125	Iznájar - Ventorros de Balerna
VJA-126	Monachil y Granada con hijuelas
VJA-127	Güéjar-Sierra y Granada
VJA-128	Huelma-Jaén
VJA-129	Itrabo y Motril con hijuela a Salobreña.
VJA-131	Hornachuelos-Córdoba e hijuelas
VJA-135	Lentegí y Almuñécar
VJA-136	Dehesas Viejas y Granada
VJA-138	Rosal de la Frontera-Ayamonte-Sevilla con hijuelas
VJA-139	Huelva-Aracena con hijuelas
VJA-140	Montefrío y Alcalá la Real
VJA-141	Santa Elena-Jaén
VJA-142	Fuensanta de Martos y Martos con hijuelas
VJA-143	Villanueva del Rosario y Loja con hijuelas
VJA-144	Moclinejo-Málaga con Hijuela a Valdés
VJA-145	Almáchar y Torre del Mar con prolongación de Torre del Mar a Málaga e hijuelas
VJA-146	Algodonales y Málaga con hijuela
VJA-147	Sevilla-Cádiz-Algeciras-Ronda con hijuelas
VJA-148	Algeciras-San Roque-San Enrique-San Enrique de Guadiaro con hijuela a Guadarranque-Carteya
VJA-149	Almería-Félix con hijuela
VJA-150	Almería y Rodalquilar por Níjar con hijuelas
VJA-151	Almería y Líjar con prolongación a Sierro y Chirivel
VJA-152	Almería y Las Norias de Daza
VJA-153	Almería-San José e hijuelas
VJA-154	Almería-Carboneras e hijuelas
VJA-155	Valderrubio y Granada e hijuelas
VJA-156	Sevilla-Cabra-Baena con hijuelas
VJA-157	Alicún de Ortega-Granada con hijuela de Iznalloz a Úbeda por Guadahortuna
VJA-158	Granada y Huércal-Overa con hijuelas a Jaén y Almería
VJA-159	Casabermeja y Málaga con hijuela desviación de Casabermeja a empalme de la MA-431 y N-321 por la N-321 y prolongación de empalme de Arroyo Coche (Empalme de la MA-431 con la MA-436) a Villanueva de la Concepción
VJA-160	Sevilla y Granada por Antequera, Córdoba y Málaga
VJA-161	Pujerra y Ronda con hijuela a Alpendeire
VJA-164	Cortés de la Frontera y Ronda con hijuela-Desviación
VJA-165	Málaga y Cortijada del Peñón, con prolongación a Cártama e hijuelas a Torre-Alquería, Alhaurín de la Torre y Prisión Provincial de Málaga
VJA-167	Siles-Málaga-Almería, por Córdoba, Granada y Jaén, con hijuelas
VJA-169	Belalcázar-Córdoba
VJA-173	Guadahortuna y Granada e hijuelas
VJA-174	Baza y Puebla de don Fadrique, con hijuelas a Úbeda, Castril y Baco
VJA-176	Iznate y Vélez Málaga
VJA-178	Cabra y Nueva Carteya
VJA-179	Iznájar y Estación de FF.CC. Salinas
VJA-180	Rute y Priego de Córdoba e hijuela
VJA-184	Argallón y Pozoblanco con hijuelas
VJA-185	Sanlúcar la Mayor-Gines-Sevilla con hijuelas
VJA-187	Alcaucín y Málaga con hijuela a Salares
VJA-188	Jaén-Torredelcampo-Córdoba con hijuelas
VJA-189	Puerto Serrano-Sevilla-La Campana con hijuelas
VJA-190	Cabra de Santo Cristo-Jaén con hijuelas
VJA-191	Albanchez de Magina-Jaén con hijuelas
VJA-192	Istán-Marbella

Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
VJA-194	Dúrcal-Zujaira por Granada con hijuelas de Granada a Chauchina por Santa Fe y de Granada a Abrucena
VJA-195	Málaga-Antequera-Ronda con hijuelas
VJA-196	Almería y Campamento Álvarez de Sotomayor-Pechina con hijuelas
VJA-197	Almería - El Ejido - San Agustín con hijuelas
VJA-300	Santiago de la Espada - Puente de Génave (Hospital)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

La **población objetivo** del estudio durante el periodo seleccionado se ha cifrado en **524 elementos**.

3.2.1.3. Análisis

La primera parte del análisis aborda la observación de cada una de las variables durante el año 2014.

El análisis de los datos de explotación de las 131 concesiones se ha realizado desde una triple perspectiva: por concesión, por provincia y por operador.

A su vez, se ha procedido a un doble examen de la información:

- Individual (respecto a la propia variable).
- Comparativo (en relación con otras).

CONCESIONES

Se define la variable *concesión* como el contrato de gestión de servicio de transporte público regular de viajeros por carretera de duración determinada que la Administración realiza con una empresa de transporte bajo unas condiciones establecidas. Se han considerado para el análisis aquellas concesiones existentes dentro del periodo 2009-2014.

En un primer acercamiento al estudio del sistema concesional, se puede observar que existen un número reducido de empresas que tienen adjudicadas más de una concesión. En la tabla adjunta se muestran los datos:

TABLA 25.- Comparativa entre número de empresas adjudicatarias y número de concesiones adjudicadas

Cantidad concesiones adjudicadas	Nº empresas adjudicatarias	Total Concesiones	% sobre Total
1	70	70	43,21%
2	25	50	30,86%
3	3	9	5,56%
4	2	8	4,94%
5	1	5	3,09%
7	1	7	4,32%
13	1	13	8,02%
Total	103	162	100,00%

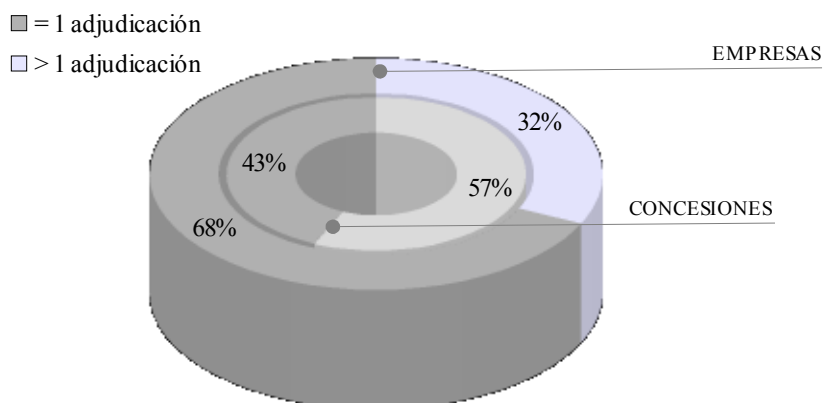
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

De los datos obtenidos deducimos que el grado de concentración del sistema concesional se distribuye con respecto a esta relación de la siguiente manera:

	<u>Empresas</u>	<u>Concesiones</u>
Sólo una adjudicación:	68%	43%
Más de una adjudicación:	32%	57%

Es decir, el 68% de las empresas sólo tienen adjudicado un contrato concesional, resultando éstos el 43% del total de los contratos. Por otra parte, el 32% del total de empresas adjudicatarias poseen más de una concesión, suponiendo estos contratos el 57% del total.

FIGURA 10.- Diagrama sectorial de la distribución de los contratos de concesiones con respecto al número de empresas adjudicatarias



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Con respecto al número de concesiones otorgadas por provincias se registran los siguientes números:

TABLA 26.- Distribución del número de concesiones por provincia andaluza

Provincias	Número Concesiones	% sobre Total
Granada	37	22,84%
Jaén	31	19,14%
Sevilla	26	16,05%
Málaga	23	14,20%
Córdoba	21	12,96%
Almería	15	9,26%
Cádiz	7	4,32%
Huelva	2	1,23%
Total	162	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

La provincia de Granada es la que más contratos de concesiones posee (22,84%), seguida de Jaén y Sevilla. La provincia con menos concesiones registradas es Huelva con 1,23% sobre el total.

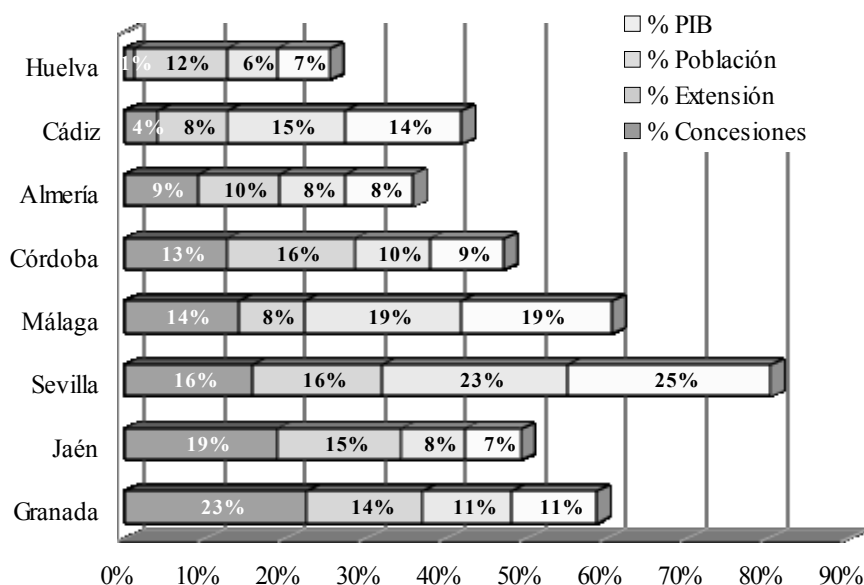
En el gráfico adjunto se compara porcentualmente con respecto al total las siguientes magnitudes: número de concesiones, extensión de cada provincia⁵, la población⁶ y el Producto Interior Bruto (PIB)⁷.

⁵ Datos referidos a la extensión superficial en km² del año 2010 (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, 2013).

⁶ Datos procedentes del Padrón año 2014. Se considera Población Total a las cifras oficiales de población resultantes de la revisión del Padrón municipal (INE, 2012).

⁷ PIB a precios de mercado según la Contabilidad Regional de España. Se considera PIB al agregado contable que recoge el resultado de la actividad económica de un territorio (INE, 2012).

FIGURA 11.- Comparativa de las magnitudes: número concesiones, extensión superficial, población y PIB



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos del INE

Se observa que pese a ser Granada la provincia que mayor número de concesiones tiene asignado, no es el territorio que más población y PIB poseen (un 11% sobre el total en ambos casos).

En segundo lugar figura Jaén con un 19% de concesiones, y aunque la extensión del territorio supone un 15%, la población y el PIB de la provincia se sitúan en torno al 8% y 7% respectivamente.

La provincia que mayor población y PIB presenta es Sevilla, con un 23% y 25% respectivamente. En este caso, el número de concesiones se sitúa en un 16% sobre el total.

Huelva es la provincia que menor valor arroja, tanto en número de concesiones (1%), población (6%) y PIB generado (7%), aunque la extensión del territorio supone un 12% sobre el total.

VIAJEROS

Esta magnitud (en base anual) expresa el número total de viajeros desplazados en cada una de las concesiones registradas:

$$\sum_i V_i$$

Siendo,

V_i : viajeros anuales desplazados.

Durante el año 2014, la concesión que mayor número de viajeros registró fue la VJA-092 con un 20,68% sobre el total, seguida de la VJA-167 y VJA-147 (con 10,77% y 8,36% respectivamente).

Por otra parte, el 49,55% del total de viajeros se distribuyó entre 126 concesiones con un movimiento inferior al 5% sobre el total.

En la tabla adjunta se muestra la distribución de los datos.

TABLA 27.- Distribución de viajeros por concesión durante el año 2014

Concesiones	Viajeros año 2014
VJA-092	20,68%
VJA-167	10,77%
VJA-147	8,36%
VJA-073	5,46%
VJA-138	5,18%
RESTO < 5%	49,55%
Total	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Por provincias, la distribución de viajeros se muestra en la siguiente tabla:

Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

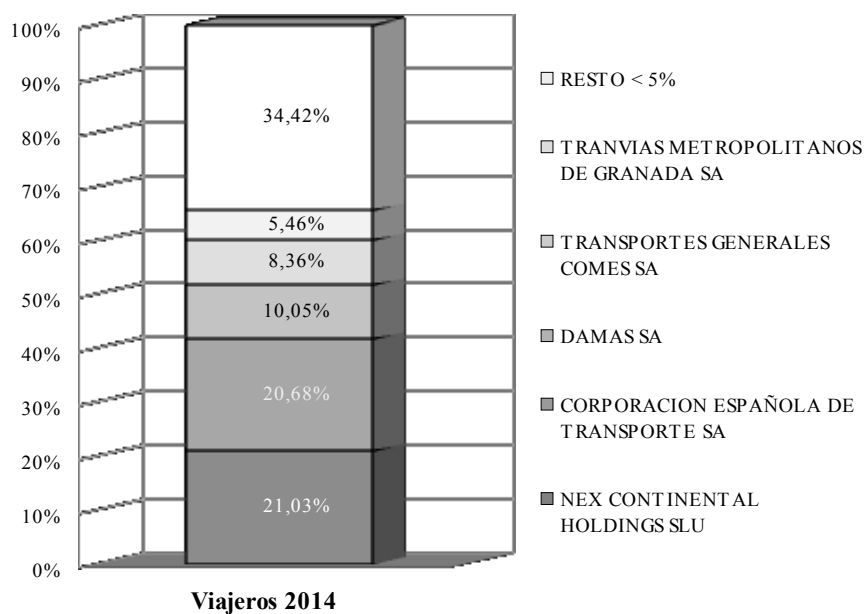
TABLA 28.- Distribución de viajeros por provincias durante el año 2014

Provincias	Viajeros (en miles)	% sobre Total
Granada	18.406	30,76%
Málaga	13.499	22,56%
Sevilla	12.288	20,54%
Cádiz	6.827	11,41%
Huelva	3.243	5,42%
Jaén	2.264	3,78%
Almería	2.025	3,38%
Córdoba	1.284	2,15%
Total	59.836	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

El 85,27% de los viajes registrados durante el 2014 se produjeron en concesiones pertenecientes a cuatro provincias: Granada, Málaga, Sevilla y Cádiz. El 14,73% restante quedó distribuido entre las de Huelva, Jaén, Almería y Córdoba.

FIGURA 12.- Distribución de viajeros por operadores durante el año 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

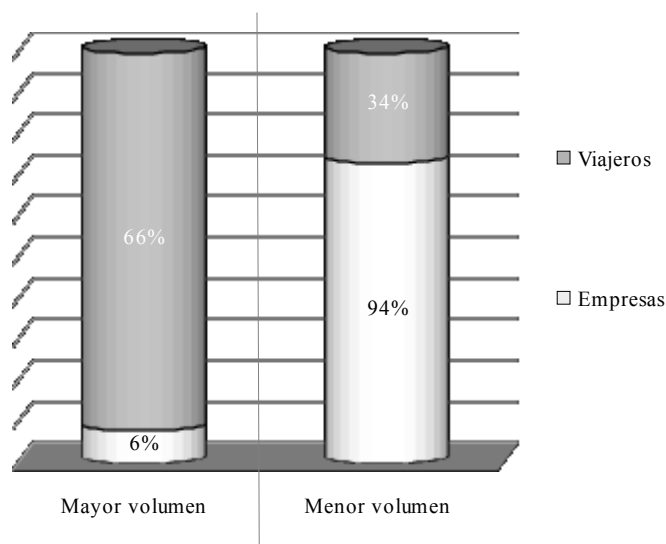
Durante el año 2014 el número de operadores que registraron datos de explotación de las concesiones adjudicadas ascendió a ochenta y ocho empresas. En la distribución de viajeros por operadores se observa que el 65,58% del total de los viajes registrados fueron realizados por 5 empresas, quedando el 34,42% restante repartido entre 83 operadores.

En relación al grado de concentración del volumen de viajeros respecto al número de empresas operadoras se observa la siguiente distribución porcentual:

	<u>Empresas</u>	<u>Viajeros</u>
Mayor volumen:	6%	66%
Menor volumen:	94%	34%

El 6% de las empresas realizan el 66% de los viajes, generando el 94% restante de las empresas operadoras el 34% del total de los viajes. La imagen adjunta muestra la representación gráfica del grado de concentración.

FIGURA 13.- Grado de concentración del volumen de viajeros respecto al número de empresas operadoras



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

VIAJEROS KILÓMETROS

Esta magnitud (en base anual) expresa el volumen de tráfico total medido en viajeros por kilómetros recorridos:

$$\sum_i (V_i \times K_i)$$

Siendo,

V_i : viajeros anuales desplazados.

K_i : kilómetros recorridos⁸ al año.

Durante el año 2014, la concesión que más viajeros-km realizó fue la VJA-167 con un 15,89% sobre el total. En segundo lugar se posiciona la VJA-092 con un 15,74%.

Con respecto a las concesiones que han registrado un movimiento inferior al 5% sobre el total, han supuesto conjuntamente el 43,81% de los viajeros-km del año 2014.

TABLA 29.- Distribución de viajeros-km por concesión durante el año 2014

Concesiones	Viajeros-km año 2014
VJA-167	15,89%
VJA-092	15,74%
VJA-160	10,52%
VJA-147	8,56%
VJA-089	5,48%
RESTO < 5%	43,81%
Total	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Si comparamos los datos mostrados con respecto a la variable anterior, se observa que la concesión VJA-092 es la que más viajeros desplazó (20,68%) aunque en relación a los viajeros-km registró niveles similares a la VJA-167. Este hecho se debe a la diferencia de kilómetros recorridos por cada concesión, siendo en la VJA-167 mayor que en la VJA-092.

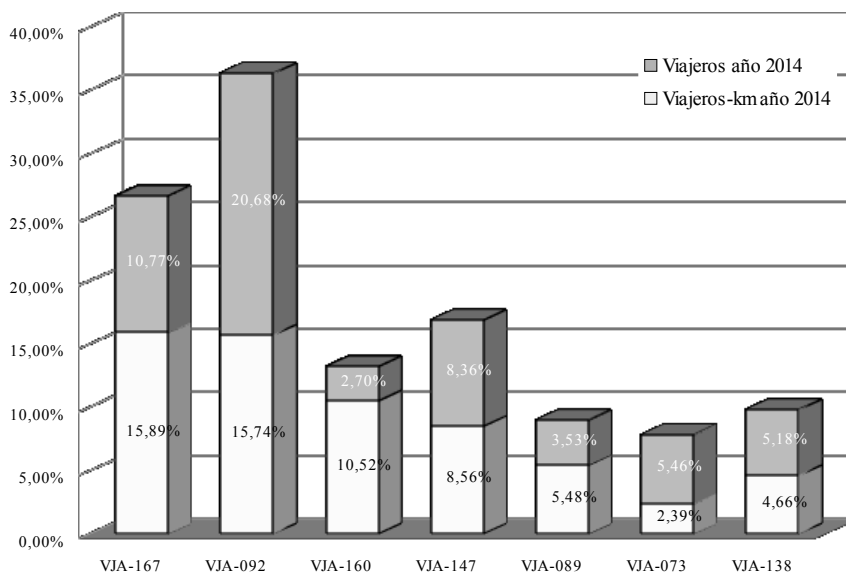
⁸ El cálculo de los kilómetros recorridos contempla la longitud de cada una de las rutas de la concesión y el número de expediciones al año que realiza de acuerdo con el calendario fijado en contrato.

Con respecto al resto de las concesiones que han registrado valores entre el 10% y el 5%, se observa dos posicionamientos:

- Aquellas concesiones con importante movimiento de viajeros mediante recorridos cortos, como por ejemplo la VJA-073 (registró un 5,46% sobre el total de viajeros y un 2,36% sobre el de viajeros-km).
- En sentido opuesto se encuentran las concesiones con menor volumen de viajeros pero mayores distancias a recorrer. Un ejemplo es la concesión VJA-160 (con valores del 2,70% y 10,52% respectivamente).

En el gráfico adjunto se muestra la comparativa de ambas magnitudes en aquellas concesiones que registraron valores superiores al 5% en una u otra variable durante el año 2014.

FIGURA 14.- Comparativa de los viajeros con respecto a los viajeros-km por concesión durante el año 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Por provincias, la distribución de viajeros-km se muestra en la siguiente tabla:

TABLA 30.- Distribución de viajeros-km por provincias durante el año 2014

Provincias	Viajeros-km (en miles)	% sobre Total
Granada	606.161	36,53%
Sevilla	347.367	20,93%
Málaga	290.895	17,53%
Cádiz	169.550	10,22%
Huelva	82.100	4,95%
Jaén	66.557	4,01%
Córdoba	60.577	3,65%
Almería	36.223	2,18%
Total	1.659.431	100,00%

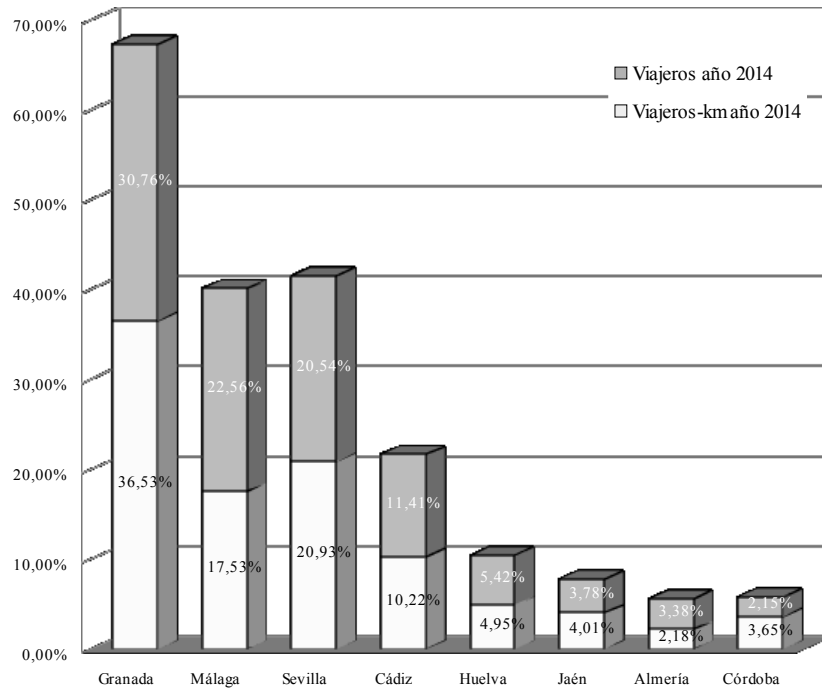
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

El 85,21% de los viajeros-km se han generado en las provincias de Granada, Málaga, Sevilla y Cádiz. El 14,79% se registró en las cuatro provincias restantes.

En los datos mostrados con relación a la variable viajeros, observamos que las concesiones de Granada en su conjunto registraron mayor número de viajeros y viajeros-km (30,76% y 36,53% respectivamente) en comparación a las de otras provincias andaluzas. En segundo lugar figuran las concesiones de Málaga y Sevilla, experimentando las de Sevilla un aumento de la variable viajero-km con respecto a las de Málaga, ocasionado por el mayor número de kilómetros realizados por las primeras más que las segundas.

Las provincias de Huelva, Jaén, Almería y Córdoba siguen posicionadas como las que poseen concesiones con menor número de viajeros y viajeros-km registrados.

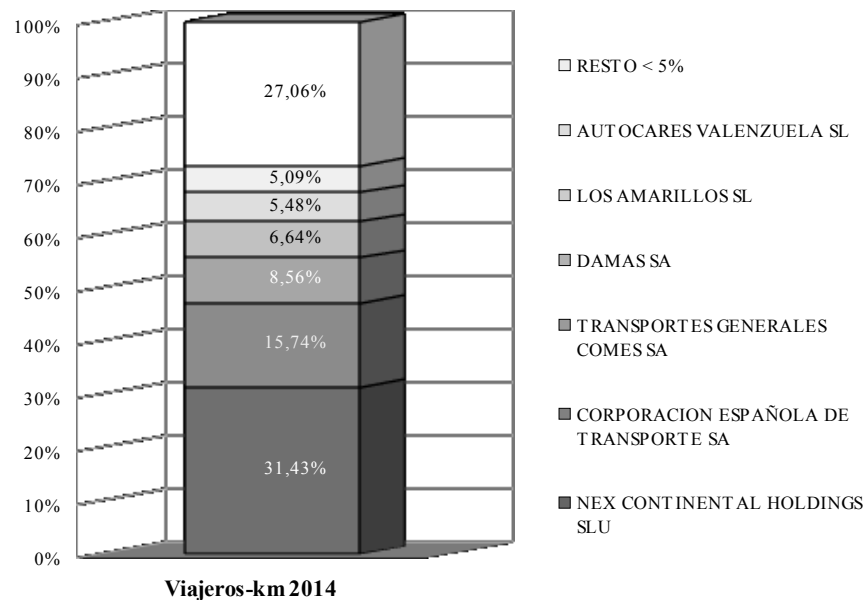
FIGURA 15.- Comparativa de los viajeros con respecto a los viajeros-km por provincia durante el año 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

En la distribución de viajeros-km por operadores se observa que el 72,94% del total de los datos registrados en 2014 han sido realizados por 6 empresas, quedando el 27,06% restante repartido entre 82 operadores.

FIGURA 16.- Distribución de viajeros-km por operadores durante el año 2014



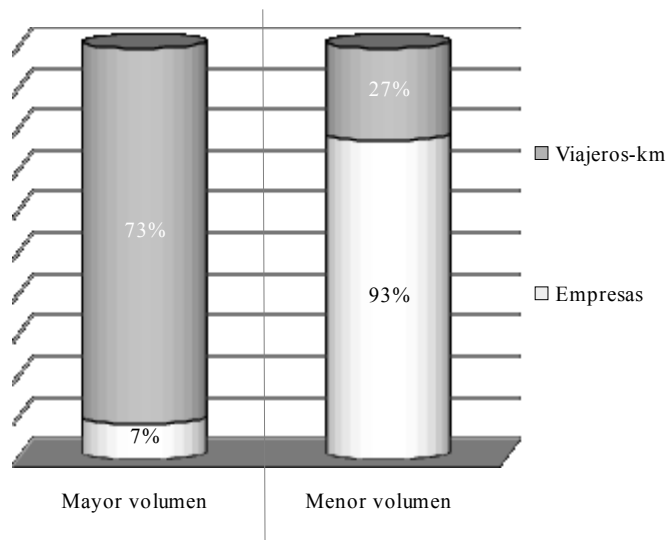
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

En relación al grado de concentración del volumen de viajeros-km registrados en 2014 respecto al número de empresas operadoras, se observa la siguiente distribución:

	<u>Empresas</u>	<u>Viajeros-km</u>
Mayor volumen:	7%	73%
Menor volumen:	93%	27%

Es decir, el 7% de las empresas operadoras han generado el 73% de los viajeros-km, produciendo el 93% de empresas restantes, el 27% del total de viajeros-km.

FIGURA 17.- Grado de concentración de viajeros-km respecto al número de empresas operadoras



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

VEHÍCULOS KILÓMETROS

Esta magnitud (en base anual) recoge el volumen de tráfico total medido en vehículos⁹ por kilómetros realizados:

Siendo,
$$\sum_i (Ve_i \times K_i)$$

Ve_i : vehículos empleados.

K_i : kilómetros recorridos.

Durante el año 2014, las concesiones que más vehículos-km realizaron fueron la VJA-167 y la VJA-092 con un 13,28% y un 12,42% sobre el total, respectivamente.

Las concesiones que registraron un movimiento inferior al 5% sobre el total, constituyeron en su conjunto el 46,19% de los vehículos-km del año 2014.

⁹ Los datos recogidos hacen referencia al **total de vehículos**, los cuales incluyen los vehículos propios adscritos al contrato de gestión, los no adscritos y los empleados en colaboración con otros transportistas.

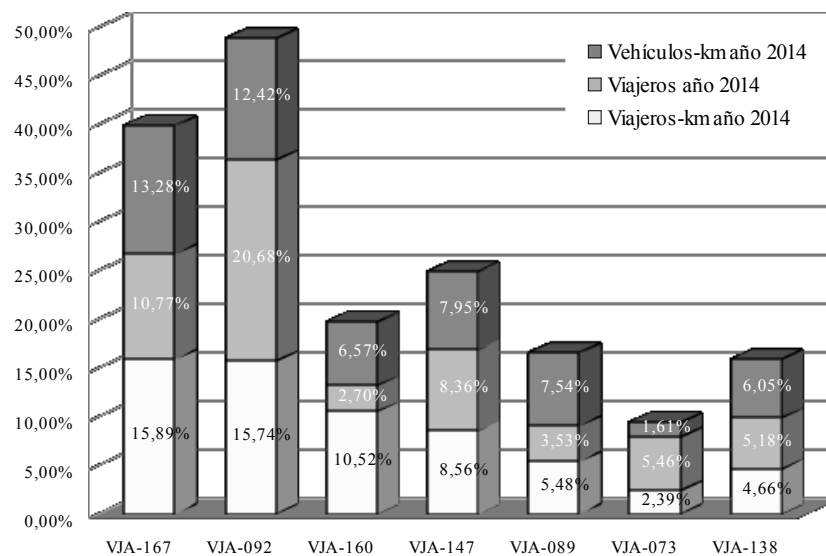
TABLA 31.- Distribución de vehículos-km por concesión durante el año 2014

Concesiones	Vehículos-km año 2014
VJA-167	13,28%
VJA-092	12,42%
VJA-147	7,95%
VJA-089	7,54%
VJA-160	6,57%
VJA-138	6,05%
RESTO < 5%	46,19%
Total	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Si comparamos las tres variables tratadas hasta el momento, obtenemos el siguiente gráfico:

FIGURA 18.- Comparativa entre viajeros, viajeros-km y vehículos-km por concesión durante el año 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Contrastando los tres parámetros en las concesiones que muestran mayores valores, se observa que la VJA-092 con respecto a la VJA-167, superó porcentualmente en viajeros (20,68% respecto a 10,77%), la igualó en viajeros-km (ambas alrededor del 15%) y quedó por debajo en vehículos-km (12,42% respecto a 13,28%), es decir, la VJA-092 desplazó a más viajeros, recorriendo menores distancias y empleando menos vehículos.

La distribución por provincias de vehículos-km se muestra en la siguiente tabla:

TABLA 32.- Distribución de vehículos-km por provincias durante el año 2014

Provincias	Vehículos-km (en miles)	% sobre Total
Granada	29.728	31,53%
Sevilla	21.062	22,34%
Málaga	14.990	15,90%
Cádiz	8.725	9,25%
Córdoba	6.265	6,64%
Huelva	6.195	6,57%
Jaén	5.319	5,64%
Almería	2.015	2,14%
Total	94.299	100,00%

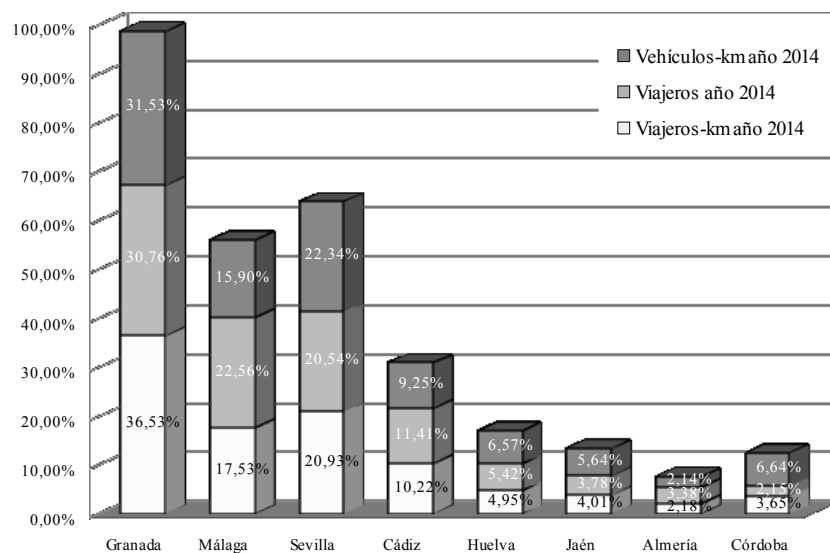
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Las provincias que mayores valores registraron con respecto a los vehículos-km en el conjunto de sus concesiones, fueron Granada, Sevilla, Málaga y Cádiz, las cuales suponen un 79,01% sobre el total. El resto de las provincias representaron en su conjunto el 20,99% restante.

Si procedemos a hacer una triple comparativa con las tres variables estudiadas hasta el momento, obtenemos el siguiente gráfico:

Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

FIGURA 19.- Comparativa entre viajeros, viajeros-km y vehículos-km por provincia durante el año 2014



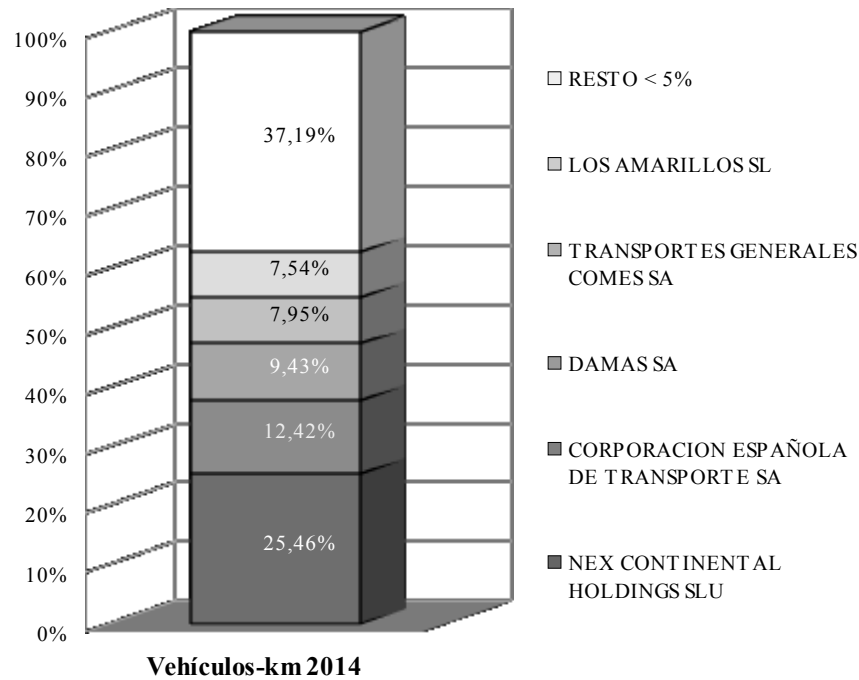
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Las concesiones pertenecientes a la provincia de Granada, son las que mayores valores porcentuales han registrado en las tres categorías. En segundo lugar, se posicionan las concesiones de Sevilla y Málaga, siendo el número de desplazamientos en Málaga mayor que en Sevilla y ocurriendo al contrario con respecto a los kilómetros recorridos.

En el otro extremo se encuentran las provincias con menor incidencia en las variables estudiadas, siendo Almería la que registra menores valores.

En la distribución de vehículos-km por operadores se observa que el 62,81% del total de los datos generados en 2014 han sido realizados por 5 operadores, quedando el 37,19% restante repartido entre 83 empresas.

FIGURA 20.- Distribución de vehículos-km por operadores durante el año 2014



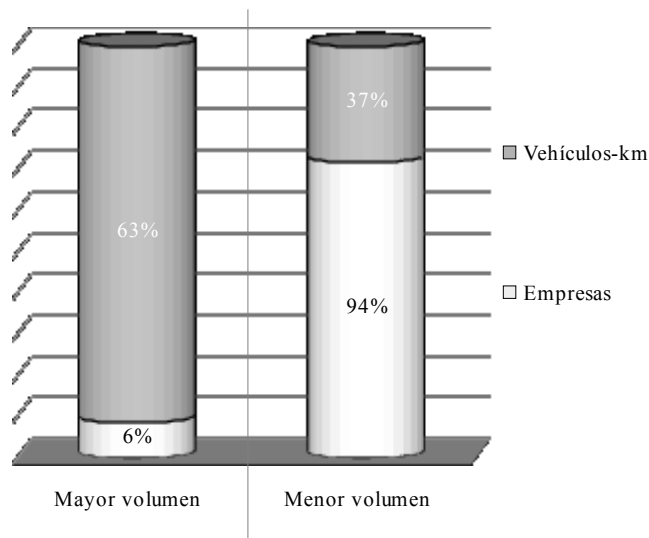
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Con respecto al grado de concentración del volumen de vehículos-km registrados en 2014 respecto al número de empresas operadoras, se observa la siguiente distribución:

	<u>Empresas</u>	<u>Vehículos-km</u>
Mayor volumen:	6%	63%
Menor volumen:	94%	37%

Es decir, el 6% de las empresas operadoras han generado el 63% de los vehículos-km, produciendo el 94% de empresas restantes, el 27% del total de vehículos-km.

FIGURA 21.- Grado de concentración de vehículos-km respecto al número de empresas operadoras



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

RECAUDACIÓN

Esta variable muestra la recaudación total anual (Impuesto sobre el Valor Añadido incluido), obtenida por la empresa operadora mediante la venta de billetes:

Siendo,

$$\sum_i R_i$$

R_i : recaudación anual por billetes vendidos.

El precio del billete es calculado en función de cada trayecto y es el resultante de multiplicar la tarifa establecida por la distancia en kilómetros entre los puntos de origen y destino, pudiéndose establecer un mínimo de percepción.

Dentro del segundo trimestre de cada año se procede, por parte de la Administración, a una revisión general de las tarifas¹⁰. Para tal fin, los concesionarios deben aportar los datos estadísticos relativos a sus concesiones. La falta de suministro de los mismos provoca la no revisión tarifaria, hasta que dichos datos sean proporcionados.

¹⁰ Aspecto recogido en el artículo 87 del ROTT (Real Decreto 1211/1990).

La tarifa establecida se actualiza de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$C = 1 + \Delta \text{IPC}_{\text{medio}} - X$$

Siendo:

$$X = 1/100 [(V\text{km}_r - V\text{km}_{r-1}) / V\text{km}_{r-1}]$$

Donde:

$\Delta \text{IPC}_{\text{medio}}$: variación anual de la media de los datos publicados por el INE en el año anterior de los índices de precios al consumo (grupo general para el conjunto nacional) sobre la misma medida del año precedente.

$V\text{km}_r$: viajeros-km referidos al año natural anterior.

$V\text{km}_{r-1}$: viajeros-km referidos al año natural anterior al de referencia.

El coeficiente C se aplica a las tarifas vigentes de cada una de las concesiones mediante la siguiente expresión:

$$T_t = T_{t-1} \cdot C$$

Donde:

T_{t-1} : tarifa vigente

T_t : tarifa revisada

A continuación se realiza el análisis de los datos recogidos en SITRANBUS referidos a la variable recaudación.

La concesión que mayor recaudación obtuvo durante el año 2014 fue la VJA-092 con un 18,64% sobre el total. En segundo lugar figura la VJA-167 con un 14,34%.

Con respecto a las concesiones que han registrado un volumen inferior al 5% sobre el total, han supuesto conjuntamente el 36,25% de la recaudación del 2014.

TABLA 33.- Distribución de la recaudación por concesión durante el año 2014

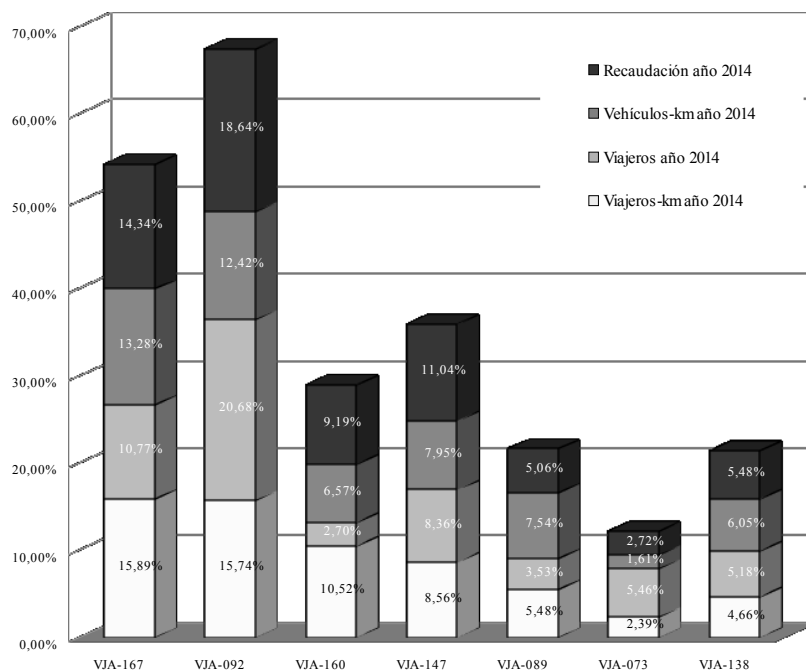
Concesiones	Recaudación Año 2014
VJA-092	18,64%
VJA-167	14,34%
VJA-147	11,04%
VJA-160	9,19%
VJA-138	5,48%
VJA-089	5,06%
RESTO < 5%	36,25%
Total	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Si se compara gráficamente los cuatro parámetros estudiados hasta el momento, observamos que la concesión que acumula mayores valores porcentuales es la VJA-092, siendo las dos variables que más ponderan, los viajeros y la recaudación (20,68% y 18,64% respectivamente). Le sigue en segundo lugar la VJA-167 que obtiene una mayor representación con respecto a los viajeros-km (15,89%) y la recaudación (14,34%).

En el gráfico adjunto se muestra la comparativa de las cuatro variables conjuntamente.

FIGURA 22.- Comparativa entre viajeros, viajeros-km, vehículos-km y recaudación por concesión durante el año 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

La distribución de la recaudación por provincias se muestra en la siguiente tabla:

TABLA 34.- Distribución de recaudación por provincias durante el año 2014

Provincias	Recaudación (en miles de euros)	% sobre Total
Granada	47.841	34,04%
Málaga	28.715	20,43%
Sevilla	25.588	18,21%
Cádiz	18.004	12,81%
Huelva	8.130	5,79%
Jaén	5.613	3,99%
Córdoba	3.866	2,75%
Almería	2.784	1,98%
Total	140.541	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

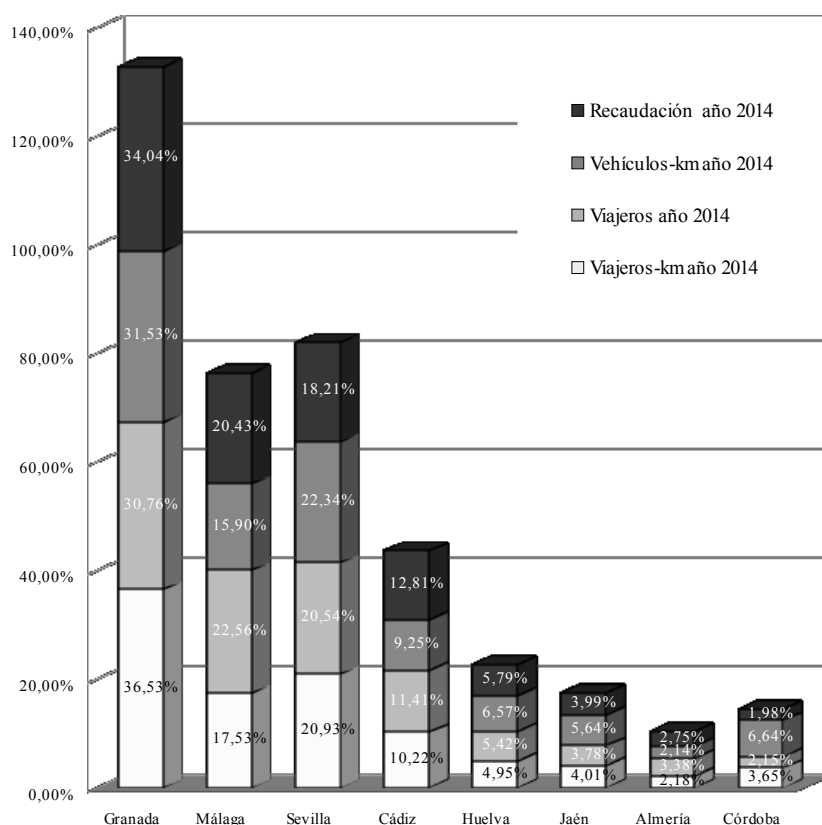
Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

Los datos muestran que las concesiones de Granada fueron las que mayor recaudación obtuvieron (34,04%), seguidas de las de Málaga y Sevilla con una ponderación del 20,43% y 18,21% sobre el total, respectivamente.

Almería figura como la provincia con menor recaudación, un 1,98% sobre el total.

Si se realiza la comparativa de las cuatro variables en conjunto, observamos que la provincia de Granada es la que mayores valores porcentuales muestra en todas las variables. En segundo lugar se posicionan Sevilla y Málaga. Sevilla muestra los valores más altos en las variables viajeros-km (20,93%) y vehículos-km (22,34%), en cambio Málaga los refleja en las variables viajeros (22,56%) y recaudación (20,43%).

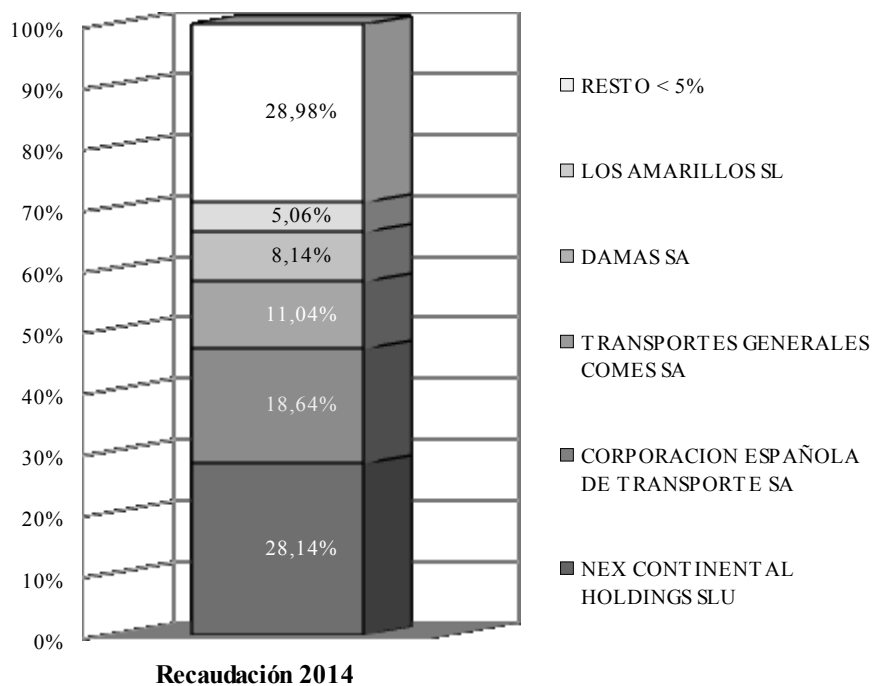
FIGURA 23.- Comparativa entre viajeros, viajeros-km, vehículos-km y recaudación por provincia durante el año 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

En la distribución de la recaudación por operadores se observa que el 71,02% del importe total ha sido recaudado por 5 operadores, quedando el 28,98% restante repartido entre 83 empresas.

FIGURA 24.- Distribución de recaudación por operadores durante el año 2014



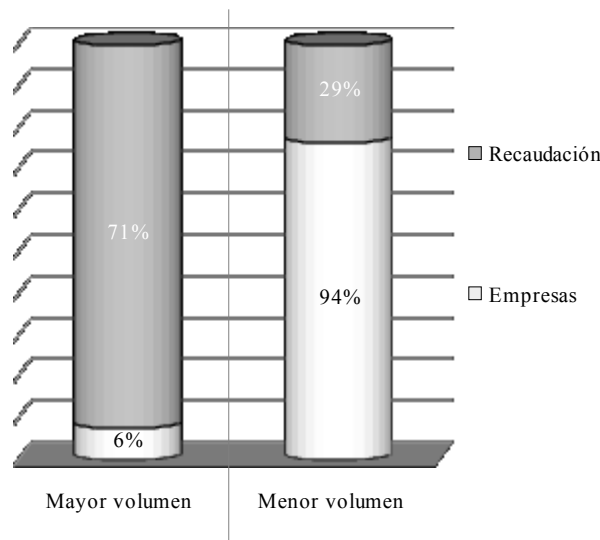
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Con respecto al grado de concentración del volumen de recaudación registrado en 2014 respecto al número de empresas operadoras, se observa la siguiente distribución:

	<u>Empresas</u>	<u>Recaudación</u>
Mayor volumen:	6%	71%
Menor volumen:	94%	29%

Es decir, el 6% de las empresas operadoras han generado el 71% de la recaudación, produciendo el 94% de empresas restantes, el 29% del total de la recaudación.

FIGURA 25.- Grado de concentración de recaudación respecto al número de empresas operadoras



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

3.2.1.4. Resultados

Sobre los datos obtenidos durante el año 2014 se ha realizado el análisis anteriormente expuesto, el cual perfila la estructura actual del sistema concesional de transporte público regular de viajeros en autobús en Andalucía.

1) Se aprecia un peso relevante de aquellas empresas operadoras que poseen concesiones cuyos datos de explotación superan con sensibles diferencias al resto.

2) Se concentra en pocas entidades la mayor parte de la actividad, quedando el resto de la misma repartida entre un número de sociedades que produce, en este sentido, la atomización del sector.

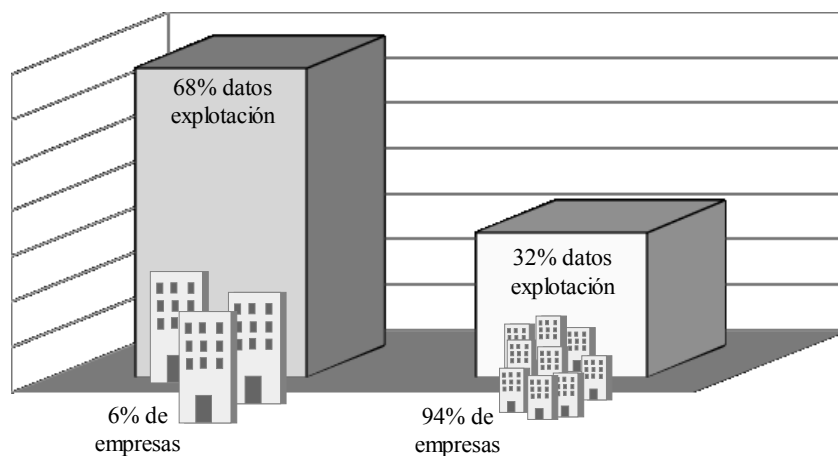
3) Si se observan los valores medios de los resultados obtenidos se concluye que:

	<u>Mayor volumen:</u>	<u>Menor volumen:</u>
Promedio empresas:	5,97%	94,03%
Promedio datos explotación:	68,09%	31,91%

El promedio obtenido en los análisis de las variables con respecto al número de empresa muestra que en torno al 6% de las mismas generan un volumen del 68% de los datos de explotación analizados. El 94% de las empresas restantes quedan vinculadas al 32% de los datos obtenidos.

En el gráfico siguiente, se realiza una representación gráfica de la situación.

FIGURA 26.- Estructura actual del sistema concesional de transporte público regular de viajeros en Andalucía



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

4) Respecto a la forma mercantil de las empresas estudiadas, se constata que la configuración más común entre las mismas es la sociedad limitada, con un 75% de los de los casos, y la menos común es la sociedad cooperativa y la persona física (con un 2% de representación).

TABLA 35.- Forma mercantil en el año 2014 de los operadores

Tipo	Número	%
Sociedad Cooperativa	2	2,27%
Persona Física	2	2,27%
Sociedad Anónima	18	20,45%
Sociedad Limitada	66	75,00%
Total	88	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

En relación a las cinco empresas que mayor volumen obtuvieron en las magnitudes viajeros, viajeros-km, vehículos-km y recaudación, figuran con una estructura mercantil de sociedad anónima tres de ellas, y de sociedad limitada las dos restantes. Entre ellas, añadir la existencia de empresas pertenecientes a holdings¹¹ y grupos de empresas tanto a nivel nacional como internacional.

Por otra parte, de las siete concesiones con mayor protagonismo, cuatro pertenecen a compañías que poseen la forma de sociedad anónima y tres de sociedad limitada.

5) Otro aspecto significativo para el estudio de la estructura del sistema concesional, es la asignación del número de vehículos mínimos con los que debe de contar la empresa operadora obligatoriamente para la gestión del servicio. Este número se establece en los pliegos de condiciones de la correspondiente licitación y es aceptado por la concesionaria en la adjudicación, pudiendo ser modificado con posterioridad según las necesidades del servicio. Dependiendo del número asignado, la concesión se califica de mayor o menor envergadura. De las concesiones estudiadas durante el 2014, figuran con el siguiente número mínimo de vehículos:

TABLA 36.- Número mínimo de vehículos por concesión en 2014

Vehículos mínimos (intervalo)	Número Concesiones
Más de 100	1
Entre 81 y 100	3
Entre 61 y 80	0
Entre 41 y 60	2
Entre 21 y 40	7
Entre 1 y 20	118
Total	131

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

De las 131 concesiones estudiadas en 2014, el 90% tiene asignado un mínimo inferior o igual a 20 vehículos, quedando el 10% restante de las concesiones obligadas a mantener un número superior a 20.

¹¹ Una empresa holding se define como una compañía que controla las actividades de otras mediante la propiedad de todas, o de una parte significativa de sus acciones. El término también se emplea para designar al conglomerado de sociedades así formado.

Los datos mostrados en la tabla presentan una correspondencia directamente proporcional entre las concesiones que mayores volúmenes han registrado con respecto a las variables estudiadas y el mayor número de vehículos mínimos asignados.

Por último, la conclusión final que se puede extraer de los resultados obtenidos en este primer bloque del estudio es la constatación de una estructura bipolar del sistema concesional de transporte regular de viajeros, donde el mayor volumen de negocio lo desarrollan unas pocas empresas, quedando el resto repartido entre un universo atomizado de sociedades con poca representatividad a nivel de explotación.

3.2.2. Estudio dinámico de las variables de explotación

3.2.2.1. Metodología

El estudio dinámico de las magnitudes se ha realizado mediante la observación del comportamiento de las variables durante una serie temporal de seis años. Se ha considerado como año de inicio el 2009 y como año final el 2014.

Los datos recopilados han sido sometidos a un proceso de revisión y contrastación, con objeto de eliminar aquellos errores que pudieran distorsionar los resultados derivados de los cálculos realizados.

Se ha analizado individualmente la evolución durante el periodo de referencia de las siguientes magnitudes:

- Viajeros.
- Viajeros kilómetros.
- Vehículos kilómetros.
- Recaudación.

La evolución temporal de cada variable ha sido analizada a tres niveles diferentes:

- a) Por años.
- b) Por provincia andaluza.
- c) Por concesiones.

El análisis se ha basado en una comparación porcentual de los datos agregados, y en la aplicación de estadísticos descriptivos de tendencia central, distribución y dispersión.

Los gráficos explicativos se han elaborado a partir de los datos extraídos de SITRANBUS.

Se han empleado hojas de cálculo para la elaboración de los gráficos y tablas de datos en SPSS para la elaboración y análisis de informes estadísticos y cubos OLAP¹².

3.2.2.2. Datos

Se ha elegido una muestra formada por 162 concesiones, de las cuales se ha recopilado información referente a **148 concesiones**, desestimando 14 de ellas por no constar datos registrados en el periodo de referencia.

La información extraída se divide en dos grandes bloques:

A. Datos categóricos, correspondientes a las siguientes magnitudes:

- Código de la concesión.
- Denominación.
- Provincia.
- Empresa titular.
- Año de adjudicación.
- Cambio de titularidad.
- Estado actual.

¹² El procedimiento Cubos OLAP (On-Line Analytic Processing, "Procesamiento analítico interactivo") calcula totales, medias y otros estadísticos univariantes para variables de resumen continuas dentro de las categorías de una o más variables categóricas de agrupación.

B. Datos numéricos. Se han recogido datos correspondiente a una serie temporal que comprende los seis últimos años, desde 2009 a 2014. Las magnitudes extraídas son:

- Viajeros anuales.
- Viajeros kilómetros anuales.
- Vehículos kilómetros anuales.
- Recaudación anual.

TABLA 37.- Relación de concesiones andaluzas de transporte público regular de viajeros estudiadas

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
VJA-004	Sacramento-Utrera con Hijuela a Montellano, Trajano y Pantano Torre del Águila
VJA-005	El Ronquillo-Sevilla
VJA-007	Las Navas de la Concepción-Sevilla
VJA-008	Almensilla-Sevilla con prolongación a Isla Mayor
VJA-010	Cuevas de San Marcos y Antequera con hijuela a Villanueva de Algaidas
VJA-011	La Algaba y Sevilla con prolongaciones a Torre La Reina y a San Ignacio del Viar
VJA-012	Alcalá del Río-San José-Sevilla
VJA-013	Alcalá la Real y Jaén con hijuelas
VJA-015	Los Corrales-Osuna
VJA-016	Montequinto-Sevilla
VJA-017	Sevilla-Rosal de la Frontera-Real de la Jara-Zalamea la Real con hijuelas
VJA-018	Jaén-Puente de la Sierra-Puente Nuevo y el Neveral
VJA-019	Frigiliana-Nerja
VJA-020	Chiclana de la Frontera- San Fernando con hijuelas
VJA-021	Corumbela y Vélez Málaga con prolongación al Hospital Comarcal
VJA-022	Córdoba y Estepa con hijuelas
VJA-023	Jerez de la Frontera-Arcos de la Frontera-Poblado de Nueva Jarilla con hijuela desde la Barca de la Florida hasta el poblado San Isidro del Guadalete
VJA-025	Algeciras-Sevilla, con hijuelas
VJA-026	Pegalajar y Jaén con hijuela a Mancha Real
VJA-028	Granada-Dílar
VJA-029	Granada-Beas de Granada
VJA-031	Garrucha y Estación de Zurgena con prolongación a Mojácar e hijuelas a Carboneras y Villaricos
VJA-032	Granada-Sierra Nevada
VJA-033	Almería-Campamento Álvarez de Sotomayor e hijuelas
VJA-034	Villanueva del Trabuco-Antequera
VJA-035	Jaén-Torrequebradilla por Villagordo
VJA-036	Córdoba-Villaviciosa por Los Arenales o por Puente Nuevo y Córdoba-Adamuz por Puente Mocho o N-IV
VJA-037	Granada-La Zubia con Prolongación a Cumbres Verdes
VJA-038	Algeciras-Los Barrios-Palmones
VJA-039	Almería-Pechina con prolongación a Baños de Sierra Alhamilla
VJA-040	El Ejido-San Agustín e hijuelas
VJA-041	Andújar-Córdoba
VJA-042	Valdepeñas-Los Villares y Jaén
VJA-043	La Carolina-Sorihuela de Guadalimar y Jaén
VJA-044	Cádiz-San Fernando
VJA-045	Sabiote-Úbeda con prolongación a Torreperogil

Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
VJA-046	Córdoba-San Sebastián de los Ballesteros
VJA-047	Encinas Reales-Antequera
VJA-048	Cacín-Granada
VJA-049	Fuente de Cesna-Loja con hijuelas
VJA-050	Fuencaliente-Córdoba
VJA-051	Olvera-Sevilla con hijuela de El Arahal a Morón de la Frontera y prolongación a Sierra de Yeguas
VJA-052	Guadalcanal-Sevilla con hijuelas
VJA-053	Albaida del Aljarafe-Sevilla con hijuela
VJA-054	Écija-Sevilla con hijuelas
VJA-055	Cantillana-Villaverde-Brenes-Sevilla
VJA-056	Andújar-Jaén por Fuente del Rey
VJA-058	Pozoblanco-Córdoba por Alcaracejos y Villanueva de Córdoba, con hijuelas
VJA-059	Herrera-Puente Genil con hijuela a Ribera Baja
VJA-061	Málaga y Santa Rosalía Maqueda, con prolongación a Barriada El Sexmo e hijuelas
VJA-062	Noalejo y Jaén con hijuelas
VJA-063	Jerez de la Frontera-Paterna de la Rivera-Cortes de la Frontera con hijuelas
VJA-064	Cazorla y Cotorríos
VJA-065	Baeza y Estación de Baeza
VJA-071	Andújar y Jaén por Arjona
VJA-073	Peligros, Atarfe, Las Gabias, Nigüelas y Granada
VJA-074	Carchel y Jaén
VJA-075	Umbrete-Umbrete (Circular)
VJA-076	Benacazón-Sevilla por Umbrete
VJA-077	Cazorla-Estación Los Propios con hijuela a Santo Tomé
VJA-078	Santiago de la Espada y Beas de Segura
VJA-079	El Robledo y Puente Genave
VJA-080	Canilla de Albaida y Málaga con hijuelas
VJA-082	Las Casillas Martos con hijuelas a Villarbajo y Bobadilla
VJA-083	Camas-Sevilla
VJA-084	Aznalcollar y Sevilla por Sanlúcar la Mayor o Gerena e hijuela a Torre de la Reina
VJA-085	Linares y Torreblascopedro
VJA-087	Villanueva de Mesía y Loja con hijuela a Salar y prolongación a Moraleda de Zafayona
VJA-088	Almería y Alboduy con hijuelas
VJA-089	Chipiona-Sevilla-Ronda-Málaga
VJA-090	Almería y Cabo de Gata con prolongación a las Salinas
VJA-091	Écija-Fuentes de Andalucía
VJA-092	Málaga-Algeciras con Prolongación a Rincón de la Victoria e hijuelas
VJA-093	Cortijo de la Cruz-Priego de Córdoba con hijuelas
VJA-094	Andújar y Villanueva de la Reina
VJA-095	Cónchar y Granada
VJA-096	Cogollos Vega y Granada con prolongación al Instituto de Cogollos Vega
VJA-097	Jaén y Torreblascopedro
VJA-098	Andújar y Puente Rumblar
VJA-099	Coripe-Morón de la Frontera
VJA-100	Montellano-Puebla de Cazalla
VJA-103	Montefrío y Estación de Tocón con prolongación a Villanueva de Mesía
VJA-105	Limonos y Granada con hijuelas
VJA-107	Montefrío y Algarinejo
VJA-110	Calicasas-Granada
VJA-111	Belalcázar-Pozoblanco con hijuela-desviación por el Viso de los Pedroches
VJA-112	Pozoblanco y Torrecampo con hijuela a El Guijo
VJA-113	Alcubillas y Loja
VJA-114	Gorafe y Guadix con hijuela a Bacor
VJA-115	Villanueva de las Torres y Guadix con hijuela a Alicún de Ortega

Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
VJA-116	Higuera de Calatrava-Martos
VJA-117	Loja y sus alrededores
VJA-118	Pantano del Chorro y Vado del Álamo
VJA-119	Olvera y Málaga con hijuela
VJA-120	Cazorla-Huesa con prolongación a Belerdas.
VJA-121	Alfacar-Granada con hijuela a Jun
VJA-122	Huércar- María
VJA-123	Quéntar y Granada con prolongación a Tocón de Quéntar.
VJA-124	Alameda y Málaga con hijuelas
VJA-125	Iznájar - Ventorros de Balerna
VJA-126	Monachil y Granada con hijuelas
VJA-127	Güéjar-Sierra y Granada
VJA-128	Huelma-Jaén
VJA-129	Itrabo y Motril con hijuela a Salobreña.
VJA-130	Gualchos y Motril
VJA-131	Hornachuelos-Córdoba e hijuelas
VJA-132	Antequera-Málaga por Villanueva de la Concepción
VJA-133	Córdoba-Fuente Palmera con hijuelas
VJA-135	Lentegí y Almuñécar
VJA-136	Dehesas Viejas y Granada
VJA-137	Monte López Álvarez y Martos
VJA-138	Rosal de la Frontera-Ayamonte-Sevilla con hijuelas
VJA-139	Huelva-Aracena con hijuelas
VJA-140	Montefrío y Alcalá la Real
VJA-141	Santa Elena-Jaén
VJA-142	Fuensanta de Martos y Martos con hijuelas
VJA-143	Villanueva del Rosario y Loja con hijuelas
VJA-144	Moclinejo-Málaga con hijuela a Valdés
VJA-145	Almáchar y Torre del Mar con prolongación de Torre del Mar a Málaga e hijuelas
VJA-146	Algodonales y Málaga con hijuela
VJA-147	Sevilla-Cádiz-Algeciras-Ronda con hijuelas
VJA-148	Algeciras-San Roque-San Enrique-San Enrique de Guadiaro con hijuela a Guadarranque-Carteya
VJA-149	Almería-Félix con hijuela
VJA-150	Almería y Rodalquilar por Níjar con hijuelas
VJA-151	Almería y Líjar con prolongación a Sierro y Chirivel
VJA-152	Almería y Las Norias de Daza
VJA-153	Almería-San José e hijuelas
VJA-154	Almería-Carboneras e hijuelas
VJA-155	Valderrubio y Granada e hijuelas
VJA-156	Sevilla-Cabra-Baena con hijuelas
VJA-157	Alicún de Ortega-Granada con hijuela de Iznalloz a Úbeda por Guadahortuna
VJA-158	Granada y Huércal-Overa con hijuelas a Jaén y Almería
VJA-159	Casabermeja y Málaga con hijuela desviación de Casabermeja a empalme de la MA-431 y N-321 por la N-321 y prolongación de empalme de Arroyo Coche (Empalme de la MA-431 con la MA-436) a Villanueva de la Concepción
VJA-160	Sevilla y Granada por Antequera, Córdoba y Málaga
VJA-161	Pujerra y Ronda con hijuela a Alpandeire
VJA-162	Las Norias de Daza y Almería
VJA-164	Cortés de la Frontera y Ronda con hijuela-Desviación
VJA-165	Málaga y Cortijada del Peñón, con prolongación a Cártama e hijuelas a Torre-Alquería, Alhaurín de la Torre y Prisión Provincial de Málaga
VJA-166	Víznar y Granada
VJA-167	Siles-Málaga-Almería, por Córdoba, Granada y Jaén, con hijuelas
VJA-169	Belalcazar-Córdoba

Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
VJA-173	Guadahortuna y Granada e hijuelas
VJA-174	Baza y Puebla de don Fadrique, con hijuelas a Úbeda, Castril y Baco
VJA-176	Iznate y Vélez Málaga
VJA-178	Cabra y Nueva Carteya
VJA-179	Iznájar y Estación de FF.CC. Salinas
VJA-180	Rute y Priego de Córdoba e hijuela
VJA-181	Iznájar-Priego de Córdoba y entre Algarinejo y Rute
VJA-184	Argallón y Pozoblanco con hijuelas
VJA-185	Sanlúcar la Mayor-Gines-Sevilla con hijuelas
VJA-187	Alcaucín y Málaga con hijuela a Salares
VJA-188	Jaén-Torredelcampo-Córdoba con hijuelas
VJA-189	Puerto Serrano-Sevilla-La Campana con hijuelas
VJA-190	Cabra de Santo Cristo-Jaén con hijuelas
VJA-191	Albanchez de Magina-Jaén con hijuelas
VJA-192	Istán-Marbella
VJA-193	Almedinilla-Fuengirola
VJA-194	Dúrcal-Zujaira por Granada con hijuelas de Granada a Chauchina por Santa Fe y de Granada a Abrucena
VJA-195	Málaga-Antequera-Ronda con hijuelas
VJA-196	Almería y Campamento Álvarez de Sotomayor-Pechina con hijuelas
VJA-197	Almería - El Ejido - San Agustín con hijuelas
VJA-300	Santiago de la Espada - Puente de Génave (Hospital)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

De las 162 concesiones recopiladas, un 77% (125 concesiones) posee datos para todo el período referido (2009-2014). Con respecto al resto, en 14 concesiones no existen datos registrados para el periodo de referencia y en 23 sólo constan en alguno de los años contemplados. Las causas se deben a tres aspectos principalmente:

- 1) Unificación de concesiones, donde las concesiones unificadas dejan de registrar datos, apareciendo a partir de ese momento concesiones de nueva creación. Este aspecto supone el 32% de las concesiones con datos incompletos para el periodo de referencia. En la *Tabla 38* se muestra la relación de concesiones unificadas durante el periodo estudiado.
- 2) Extinción de concesiones. Esta es la causa con mayor número de casos, puesto que supone el 54% de aquellas concesiones que no poseen datos en alguno de los años del periodo de referencia.
- 3) Otras causas. Aspecto menos relevante (supone sólo un 5%).

TABLA 38.- Relación de concesiones unificadas durante el periodo 2009-2014

Concesiones unificadas	Nueva concesión	Provincia
VJA-119	VJA-195	Málaga
VJA-124		
VJA-132		
VJA-033	VJA-196	Almería
VJA-039		
VJA-040	VJA-197	Almería
VJA-162		
VJA-078	VJA-300	Jaén

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

La población objeto de estudio durante el periodo seleccionado supone 3.888 elementos, de los cuales se ha conseguido obtener una muestra representativa de **3.303 datos**, lo que supone un tamaño muestral del **85% sobre población objetivo**.

3.2.2.3. Análisis

El análisis de los datos se abordará desde las cuatro variables consideradas por independiente: viajeros, viajeros kilómetros, vehículos kilómetros y recaudación.

VIAJEROS

Los datos sobre la evolución de los viajeros de todas las concesiones vigentes durante el periodo comprendido entre el año 2009 al 2014 se resumen en el cuadro siguiente:

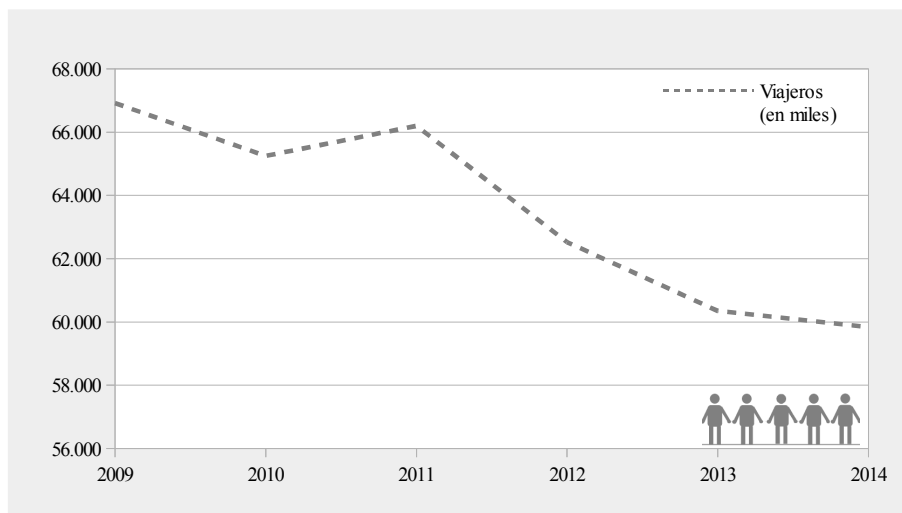
TABLA 39.- Viajeros registrados en las concesiones vigentes desde el año 2009 al 2014

Periodo	Viajeros (en miles)	Media (en miles)	Desv. Típ. (en miles)
2009	66.917	471,25	1.461,56
2010	65.248	459,49	1.420,26
2011	66.196	462,91	1.426,76
2012	62.523	459,73	1.384,57
2013	60.351	453,77	1.354,41
2014	59.836	456,76	1.371,88

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Se observa una tendencia a la baja del número total de viajeros registrados durante el periodo de referencia.

Si se atiende a los valores medios se aprecia una constante en torno a los 460.000 viajeros y una desviación típica de los mismos alrededor del 1,4 millones de viajeros. Es decir, el comportamiento del movimiento de viajeros por concesión presenta una uniformidad con respecto a los valores medios, acusando grandes desviaciones respecto a los mismos debido a las desigualdades existentes entre concesiones. Este modelo de comportamiento se repite en cada periodo observado.

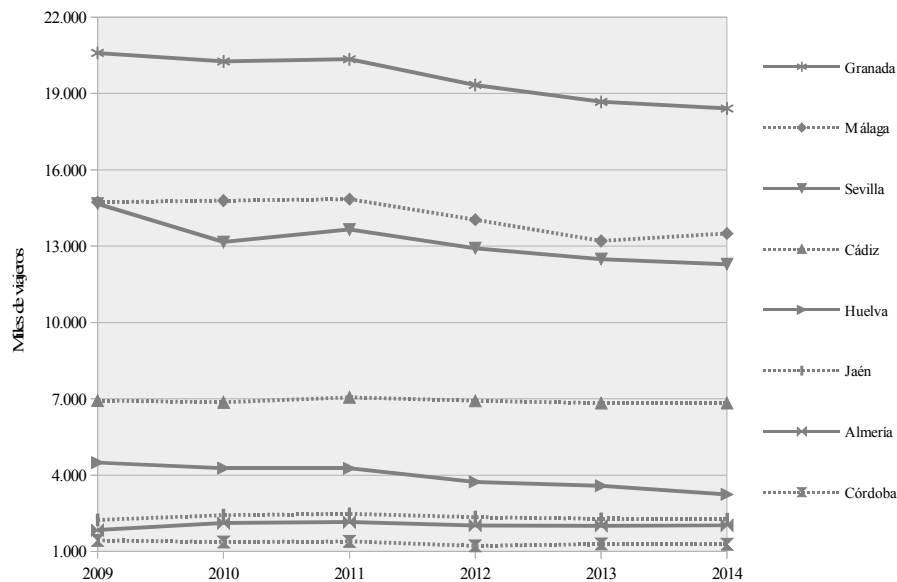
FIGURA 27.- Evolución del volumen total de viajeros desde 2009 a 2014

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Si atendemos a la evolución de los viajeros por provincia, se observa un comportamiento regular de los valores durante el periodo de estudio, con una tendencia a la baja generalizada en todas ellas.

Granada es el territorio cuyas concesiones han mantenido el mayor número de viajeros durante los seis años observados y donde la caída de los valores es más sensible. En segundo y tercer lugar se posicionan las concesiones pertenecientes a las provincias de Málaga y Sevilla, cuya curva de distribución sigue un patrón similar. En sentido opuesto, Córdoba es la provincia donde se registra menor cantidad de viajeros. En el gráfico siguiente se muestra la distribución del movimiento de viajeros de las concesiones vigentes durante el periodo 2009-2014 por provincia.

FIGURA 28.- Evolución de viajeros por provincia desde 2009 a 2014

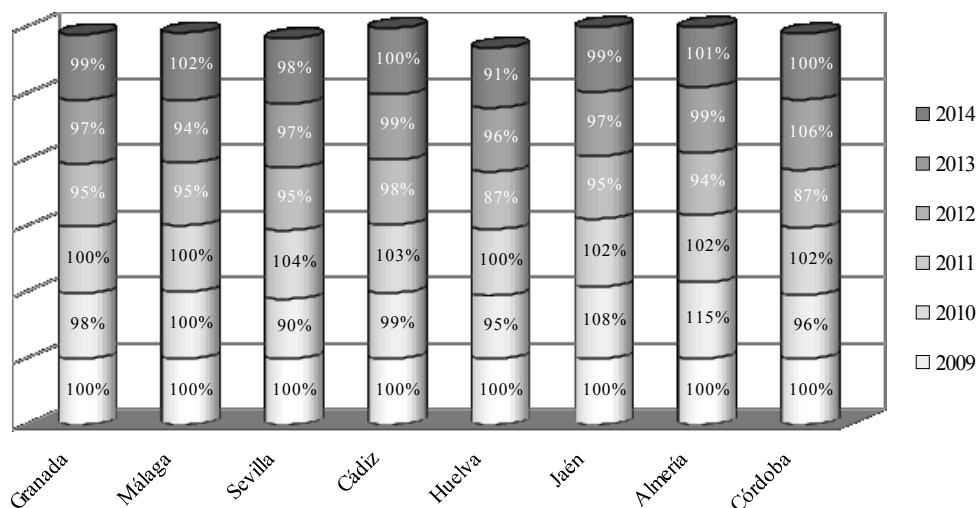


Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

El análisis comparativo de la evolución porcentual de los viajeros por provincia de un año con respecto al siguiente permite observar la oscilación de la demanda durante el intervalo de tiempo de referencia. Partiendo del año 2009 como periodo base, la provincia cuyos valores han experimentado variaciones más sensibles es Almería y Córdoba con una desviación de los mismos de un año con el siguiente del 7,02% y 6,55% respectivamente. La provincia cuyas concesiones han experimentado menor variación de viajeros entre periodos es Cádiz con una desviación respecto a la media del 1,69%.

En el gráfico siguiente se muestra la comparativa porcentual de la evolución interanual de viajeros por provincias:

FIGURA 29.- Comparativa porcentual de viajeros por provincias de un año con respecto al siguiente desde 2009 a 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Por concesión, se observa un mismo patrón de comportamiento en la evolución de viajeros durante el periodo estudiado. La concentración en cinco concesiones del volumen de viajeros anuales supone el 50,36% del valor promedio total del intervalo temporal, quedando el 49,64% restante repartido entre concesiones que mueven un volumen inferior al 5% del total de viajeros generados al año.

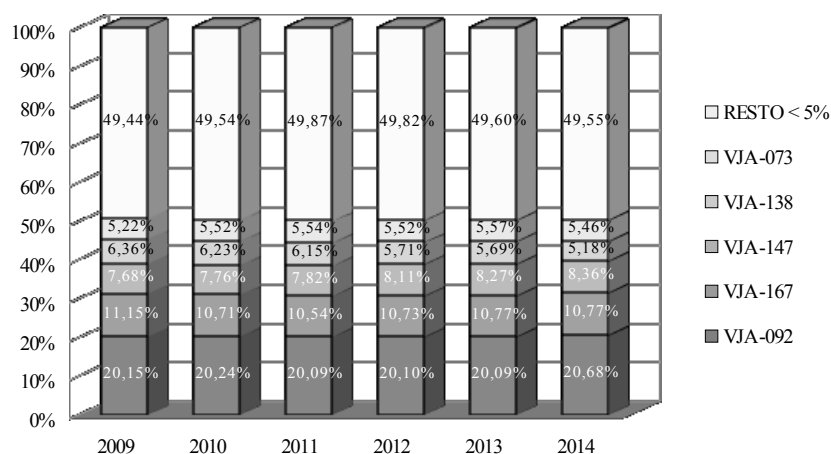
TABLA 40.- Principales concesiones según comparativa porcentual de viajeros desde 2009 a 2014

Concesión	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Promedio
VJA-092	20,15%	20,24%	20,09%	20,10%	20,09%	20,68%	20,22%
VJA-167	11,15%	10,71%	10,54%	10,73%	10,77%	10,77%	10,78%
VJA-147	7,68%	7,76%	7,82%	8,11%	8,27%	8,36%	8,00%
VJA-138	6,36%	6,23%	6,15%	5,71%	5,69%	5,18%	5,89%
VJA-073	5,22%	5,52%	5,54%	5,52%	5,57%	5,46%	5,47%
RESTO < 5%	49,44%	49,54%	49,87%	49,82%	49,60%	49,55%	49,64%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

En el gráfico adjunto se muestra el nivel de representatividad de las principales concesiones con respecto al resto.

FIGURA 30.-Principales concesiones según comparativa porcentual de viajeros desde 2009 a 2014

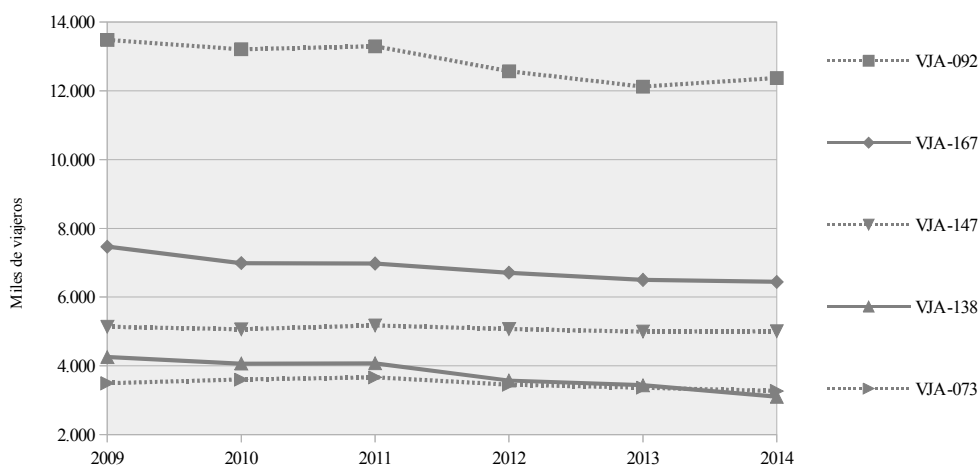


Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Respecto a la evolución interanual de viajeros de las concesiones que han registrado valores superiores al 5% respecto al total anual, se observa una tendencia a la baja con leve recuperación en el último año. La concesión VJA-092 ha sido la más sensible a las variaciones de la demanda, mostrando una desviación alrededor de 559.000 viajeros durante el periodo de estudio. En el extremo opuesto figura la VJA-147 con una desviación respecto a la media sobre 72.000 viajeros.

En el siguiente gráfico de líneas se muestra la evolución de viajeros desde el año 2009 al 2014 en las concesiones que han superado el 5% de la demanda total anual.

FIGURA 31.- Principales concesiones. Evolución de viajeros desde 2009 a 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

VIAJEROS-KILÓMETROS

La evolución de los viajeros-km en todas las concesiones vigentes durante los años 2009 al 2014, se resumen en el cuadro siguiente:

TABLA 41.- Viajeros-km registrados en las concesiones vigentes desde el año 2009 al 2014

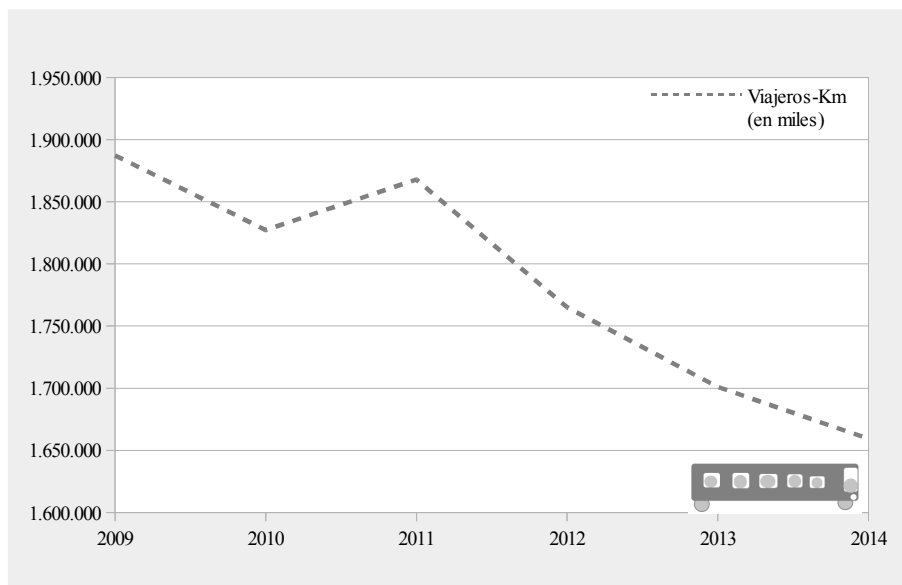
Periodo	Viajeros-Km (en miles)	Media (en miles)	Desv. Típ. (en miles)
2009	1.887.311	13.290,92	43.781,60
2010	1.827.334	12.868,55	42.018,67
2011	1.867.863	13.061,98	41.868,45
2012	1.765.120	12.978,82	40.926,40
2013	1.701.024	12.789,66	39.726,56
2014	1.659.431	12.667,42	38.809,24

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

La tendencia del número total de viajeros-km registrados durante el periodo es de carácter decreciente.

Con respecto a los valores medios se sitúan alrededor de los 12,9 millones viajeros-km. El periodo que presenta mayor desviación respecto al valor medio es el año 2009 con 43,7 millones de viajeros-km. Por el contrario, el año 2014 es el que registra menor diferencia (38,8 millones de viajeros-km).

FIGURA 32.- Evolución del volumen total de viajeros-km desde 2009 a 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

La evolución de los viajeros-km por provincia presenta una tendencia a la baja en todas las provincias.

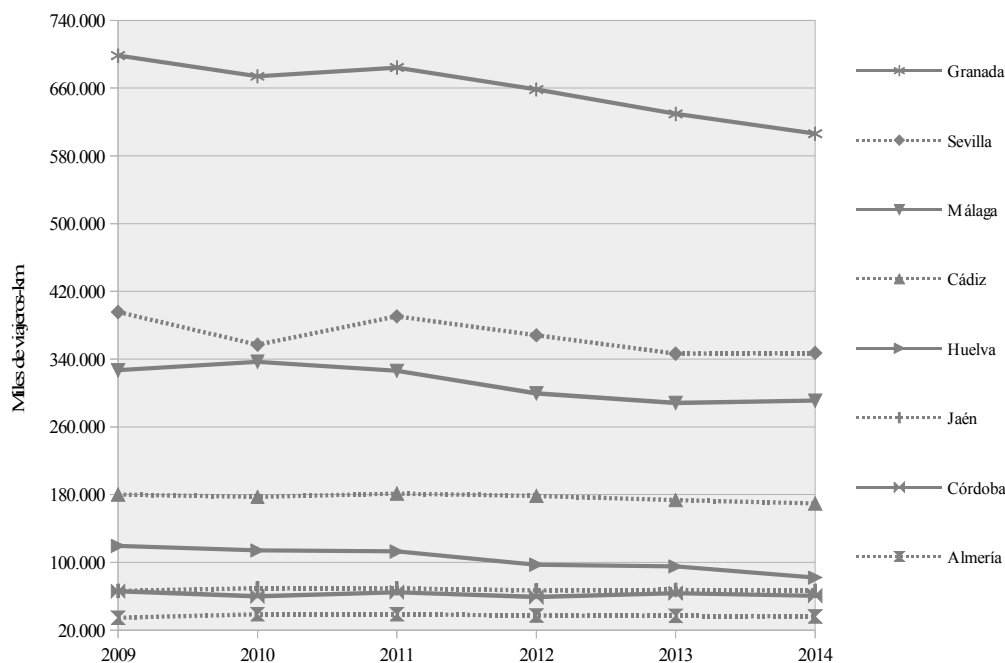
Las concesiones de Granada son las que han generado mayor número de viajeros-km durante el periodo de observación, presentando a su vez un mayor descenso en la evolución interanual de los valores.

En segundo lugar se posicionan las concesiones pertenecientes a la provincia Sevilla, cuya curva de distribución presenta un acusado descenso en el 2010 y una leve recuperación de los valores en el 2014.

Almería es la provincia donde se registraron menor número de viajeros-km, aunque con una evolución de la serie con leves fluctuaciones interanuales.

El gráfico siguiente representa la distribución del movimiento de viajeros-km de las concesiones vigentes durante el periodo 2009-2014 por provincia.

FIGURA 33.- Evolución de viajeros-km por provincia desde 2009 a 2014



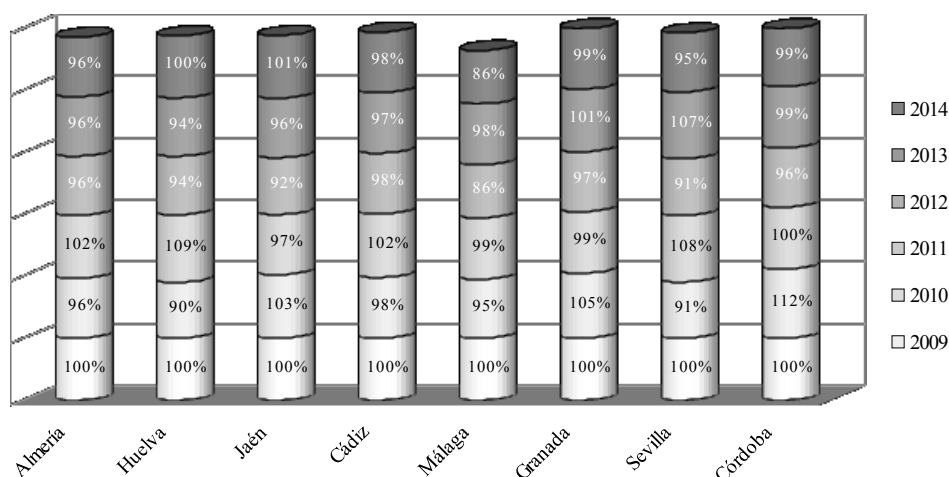
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

El análisis comparativo de la evolución porcentual de los viajeros-km por provincia de un año con respecto al siguiente permite observar la oscilación de la variable durante el intervalo de tiempo de referencia. Partiendo del año 2009 como periodo base, la provincia de Cádiz figura como la que menor dispersión de los valores ha experimentado (un 1,83% con respecto al promedio porcentual interanual). La provincia cuyos valores han experimentado variaciones más sensibles es Sevilla con una desviación del 7,68% respecto a la media.

En el diagrama adjunto se muestra la comparativa porcentual de la evolución interanual de viajeros-km por provincias:

Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

FIGURA 34.- Comparativa porcentual de viajeros-km por provincias de un año con respecto al siguiente desde 2009 a 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Por concesión, se observa un aumento del número de concesiones a seis, que concentran el 62,20% del valor promedio total de viajeros-km, quedando el 37,80% restante repartido entre concesiones que mueven un volumen inferior al 5% del total de viajeros-km generados al año.

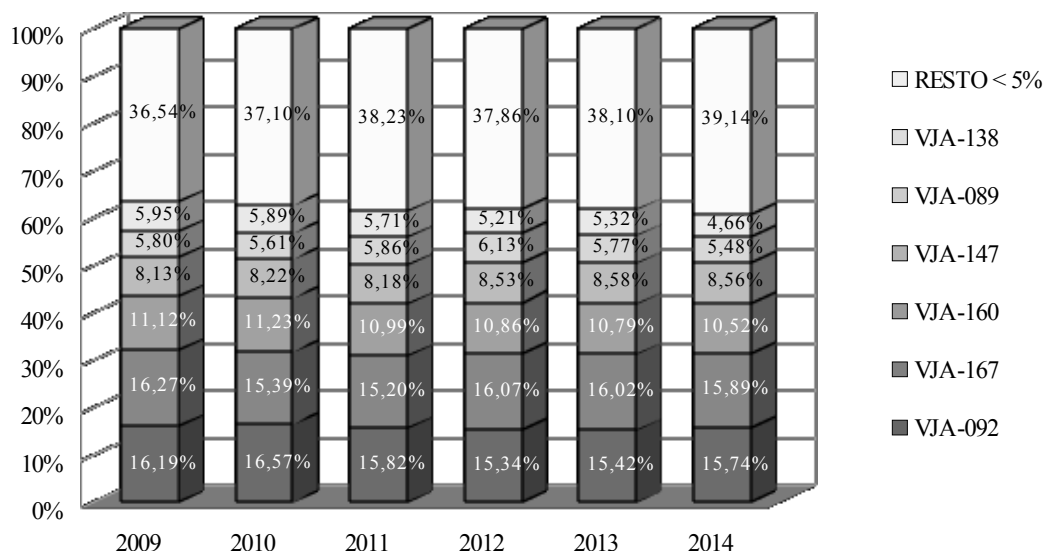
TABLA 42.- Principales concesiones según comparativa porcentual de viajeros-km desde 2009 a 2014

Concesión	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Promedio
VJA-092	16,19%	16,57%	15,82%	15,34%	15,42%	15,74%	15,85%
VJA-167	16,27%	15,39%	15,20%	16,07%	16,02%	15,89%	15,81%
VJA-160	11,12%	11,23%	10,99%	10,86%	10,79%	10,52%	10,92%
VJA-147	8,13%	8,22%	8,18%	8,53%	8,58%	8,56%	8,37%
VJA-089	5,80%	5,61%	5,86%	6,13%	5,77%	5,48%	5,78%
VJA-138	5,95%	5,89%	5,71%	5,21%	5,32%	4,66%	5,46%
RESTO < 5%	36,54%	37,10%	38,23%	37,86%	38,10%	39,14%	37,83%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

En el gráfico adjunto se muestra el nivel de representatividad de las principales concesiones respecto al resto.

FIGURA 35.- Principales concesiones según comparativa porcentual de viajeros-km desde 2009 a 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

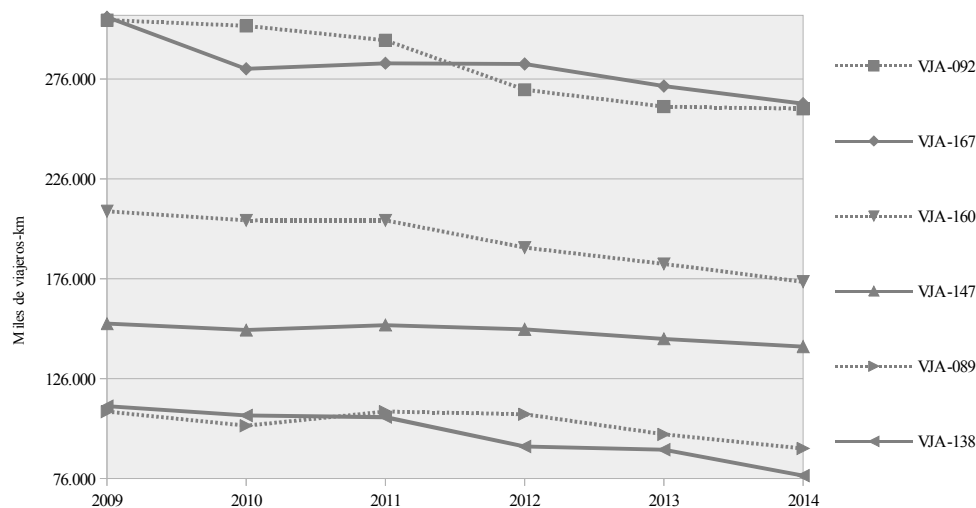
Respecto a la evolución interanual de viajeros-km de las concesiones que han registrado valores superiores al 5% respecto al total anual, se observa un descenso generalizado de los valores.

La concesión que ha experimentado mayor variación con respecto a esta variable ha sido la VJA-092, mostrando una desviación alrededor de 20,5 millones de viajeros-km durante el periodo de estudio. En el extremo opuesto figura la VJA-147 con una desviación respecto a la media de 4,3 millones de viajeros-km.

Por otra parte, se observa un punto de corte entre las dos principales concesiones durante los años 2011 y 2012, donde la concesión VJA-167 pasa a posicionarse con mayores valores respecto a la VJA-092. Esta variación experimentada por la VJA-092 obedece a un proceso de modificación concesional con incidencia sobre los kilómetros asignados.

En el siguiente gráfico de líneas se muestra la evolución de viajeros-km desde el año 2009 al 2014 en las concesiones que han superado el 5% de la demanda total anual.

FIGURA 36.- Principales concesiones. Evolución de viajeros-km desde 2009 a 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

VEHÍCULOS-KILÓMETROS

La variable vehículos-km muestra la oferta de transporte puesta a disposición de los usuarios. Su cálculo está sujeto al número de expediciones que se realizan durante el período de funcionamiento del servicio.

En la siguiente tabla se muestra un resumen de la evolución de la oferta concesional de los contratos vigentes del año 2009 al 2014.

TABLA 43.- Vehículos-km registrados en las concesiones vigentes desde el año 2009 al 2014

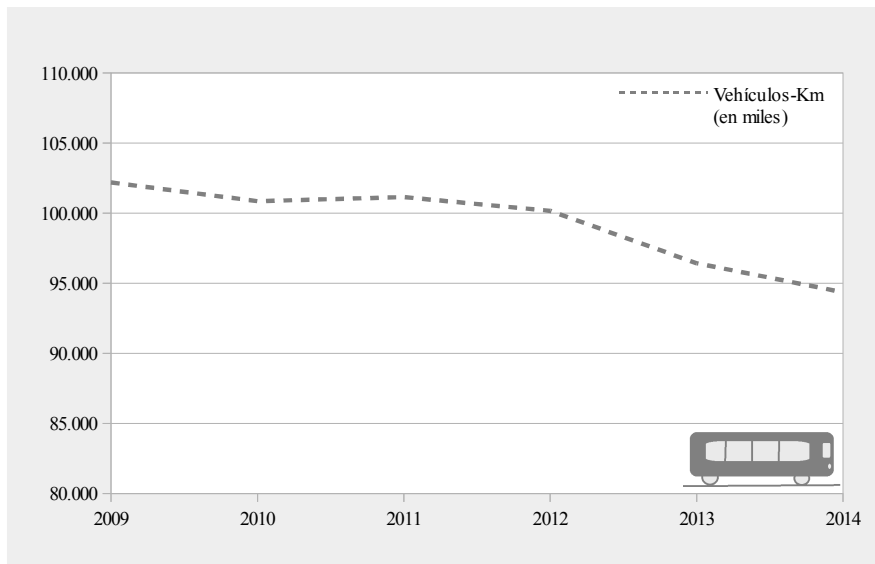
Periodo	Vehículos-Km (en miles)	Media (en miles)	Desv. Típ. (en miles)
2009	102.183	719,60	1.976,79
2010	100.847	710,19	1.910,31
2011	101.136	707,24	1.873,02
2012	100.162	736,49	1.906,54
2013	96.423	724,98	1.877,97
2014	94.359	720,30	1.881,14

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Con respecto a los valores medios se sitúan alrededor de los 719.000 vehículos-km. El periodo que presenta mayor dispersión respecto al valor medio es el año 2009 con 1,9 millones de vehículos-km de desviación. Por el contrario, el año 2011 es el que registra menores diferencias (1,87 millones de vehículos-km).

La tendencia del número total de vehículos-km ofertados durante el periodo es de carácter decreciente, con un sensible descenso en los tres últimos años del periodo observado.

FIGURA 37.- Evolución del volumen total de vehículos-km desde 2009 a 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

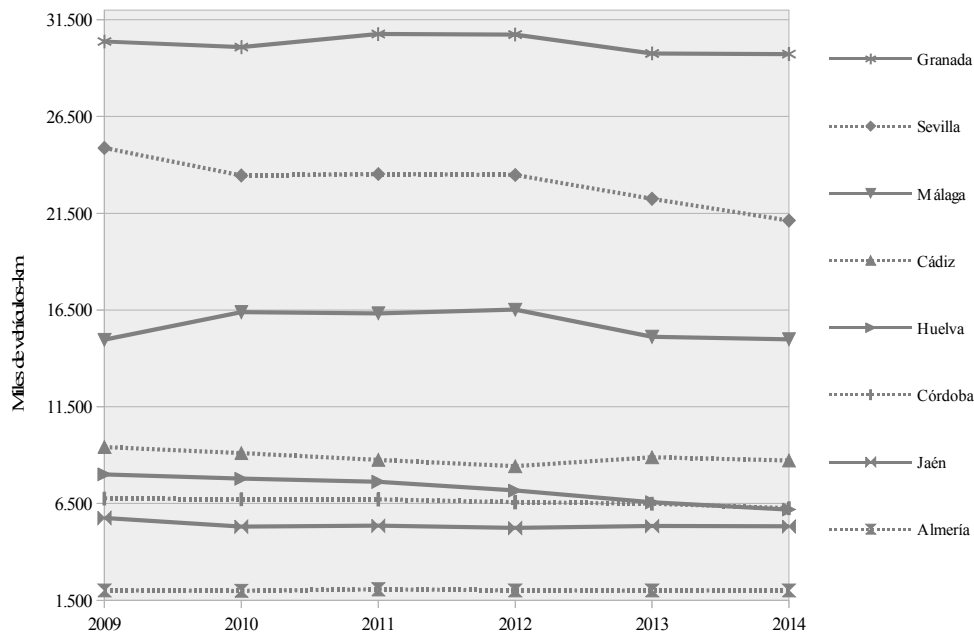
La evolución de los vehículos-km por provincia presenta una evolución uniforme con leve tendencia a la baja en los últimos años.

El cómputo total de las concesiones de Granada son las que mayor número de vehículos-km han ofertado durante el periodo de observación. En segundo lugar se posicionan las concesiones pertenecientes a la provincia Sevilla, cuya curva de distribución manifiesta un descenso en el 2010 y en el 2014.

Almería es la provincia donde se registró menor número de vehículos-km, aunque con una uniformidad en la evolución interanual de la serie.

El gráfico siguiente representa la distribución del movimiento de vehículos-km de las concesiones vigentes durante el periodo 2009-2014 por provincia.

FIGURA 38.- Evolución de vehículos-km por provincia desde 2009 a 2014

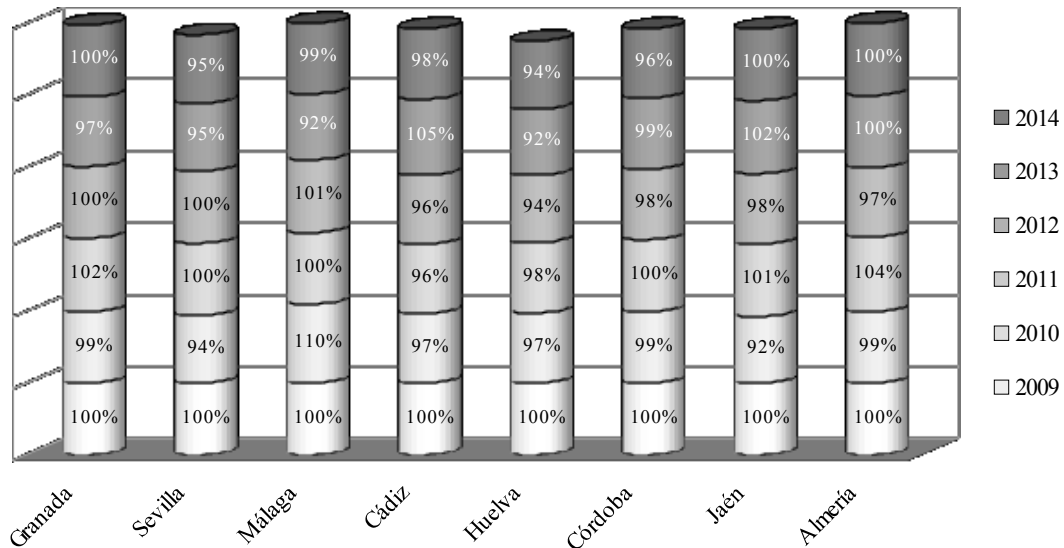


Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

En el análisis comparativo de la evolución porcentual de los vehículos-km por provincia de un año con respecto al siguiente se observa un comportamiento estable de la variable. Tomando el año 2009 como periodo base, la provincia de Córdoba figura como la que menor dispersión de los valores ha experimentado en la oferta concesional (un 1,38% con respecto al promedio porcentual interanual). La provincia cuyos valores han experimentado variaciones más sensibles es Málaga con una desviación del 5,73% respecto a la media.

En el diagrama adjunto se muestra la comparativa porcentual de la evolución interanual de vehículos-km por provincias.

FIGURA 39.- Comparativa porcentual de vehículos-km por provincias de un año con respecto al siguiente desde 2009 a 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Por concesión, se observa una concentración en seis concesiones que aglutinan el 53,23% del valor promedio total de la oferta de vehículos-km, quedando el 46,77% restante repartido entre concesiones que mueven un volumen inferior al 5% del total de vehículos-km generados al año.

Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

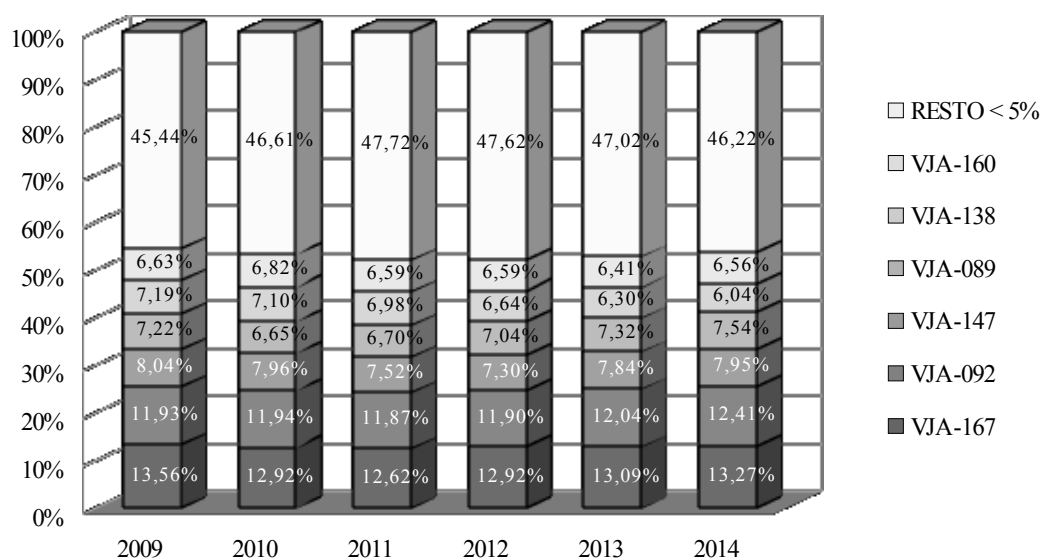
TABLA 44.- Principales concesiones según comparativa porcentual de vehículos-km desde 2009 a 2014

Concesión	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Promedio
VJA-167	13,56%	12,92%	12,62%	12,92%	13,09%	13,27%	13,06%
VJA-092	11,93%	11,94%	11,87%	11,90%	12,04%	12,41%	12,02%
VJA-147	8,04%	7,96%	7,52%	7,30%	7,84%	7,95%	7,77%
VJA-089	7,22%	6,65%	6,70%	7,04%	7,32%	7,54%	7,08%
VJA-138	7,19%	7,10%	6,98%	6,64%	6,30%	6,04%	6,71%
VJA-160	6,63%	6,82%	6,59%	6,59%	6,41%	6,56%	6,60%
RESTO < 5%	45,44%	46,61%	47,72%	47,62%	47,02%	46,22%	46,77%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

En el gráfico adjunto se muestra el nivel de representatividad de las principales concesiones respecto al resto.

FIGURA 40.- Principales concesiones según comparativa porcentual de vehículos-km desde 2009 a 2014



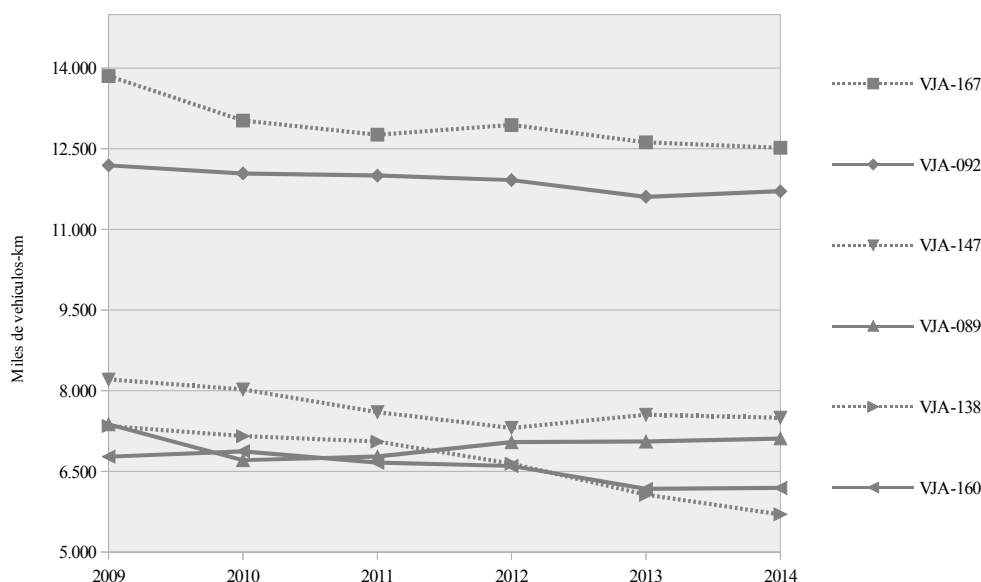
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Respecto a la evolución interanual de vehículos-km de las concesiones que han registrado valores superiores al 5% en relación al total anual, muestran una uniformidad en su progresión.

La concesión que ha experimentado mayor variación con respecto a esta variable ha sido la VJA-138, presentando una desviación alrededor de 655.000 vehículos-km durante el periodo de estudio, causada por una importante reestructuración de la explotación llevada a cabo en los últimos años del periodo observado. En el extremo opuesto figura la VJA-092 con una desviación respecto a la media de 217.000 vehículos-km.

En el siguiente gráfico de líneas se muestra la evolución de vehículos-km desde el año 2009 al 2014 en las concesiones que han superado el 5% de la demanda total anual.

FIGURA 41.- Principales concesiones. Evolución de viajeros-km desde 2009 a 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

RECAUDACIÓN

La variable recaudación muestra los ingresos generados por la venta de billetes cobrados como contraprestación por la realización del servicio concesional.

Hay que señalar que el precio del billete va en función de tarifas de referencias. Éstas tienen la consideración de máximas, por lo que el concesionario puede fijar a los usuarios un precio inferior, hecho que incide en la evolución del nivel de recaudación del servicio.

En la siguiente tabla se muestra un resumen de la evolución de los oferta concesional de los contratos vigentes del año 2009 al 2014.

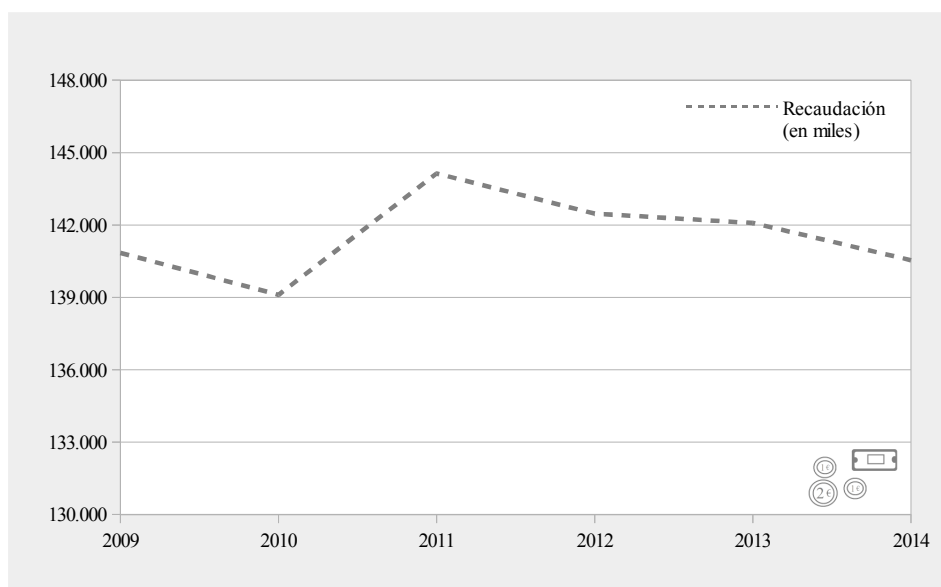
TABLA 45.- Recaudación registrada en las concesiones vigentes desde el año 2009 al 2014

Periodo	Recaudación (en miles)	Media (en miles)	Desv. Típ. (en miles)
2009	140.844,63 €	991,86 €	3.299,21 €
2010	139.108,49 €	979,64 €	3.236,61 €
2011	144.136,62 €	1.007,95 €	3.311,48 €
2012	142.471,68 €	1.047,59 €	3.405,28 €
2013	142.083,45 €	1.068,30 €	3.422,38 €
2014	140.541,45 €	1.072,84 €	3.445,69 €

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Los valores medios indican una tendencia creciente. El periodo que presenta mayor dispersión respecto al valor medio es el año 2014 con 3,4 millones de euros de desviación. Por el contrario, el año 2010 es el que registra menores diferencias (3,2 millones de euros).

FIGURA 42.- Evolución del volumen total de recaudación desde 2009 a 2014



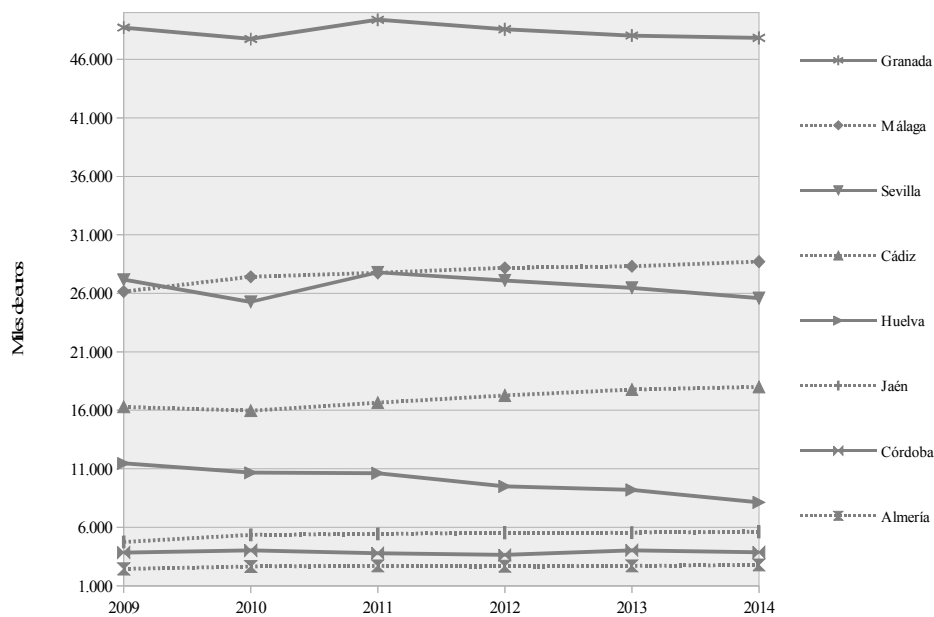
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

La tendencia del importe total de recaudación durante el periodo es de carácter decreciente, con un sensible descenso en el año 2010.

La evolución de la recaudación por provincia presenta una distribución uniforme con leve tendencia a la baja en los últimos años.

El gráfico siguiente representa el reparto de la recaudación de las concesiones vigentes durante el periodo 2009-2014 por provincia.

FIGURA 43.- Evolución de la recaudación por provincia desde 2009 a 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

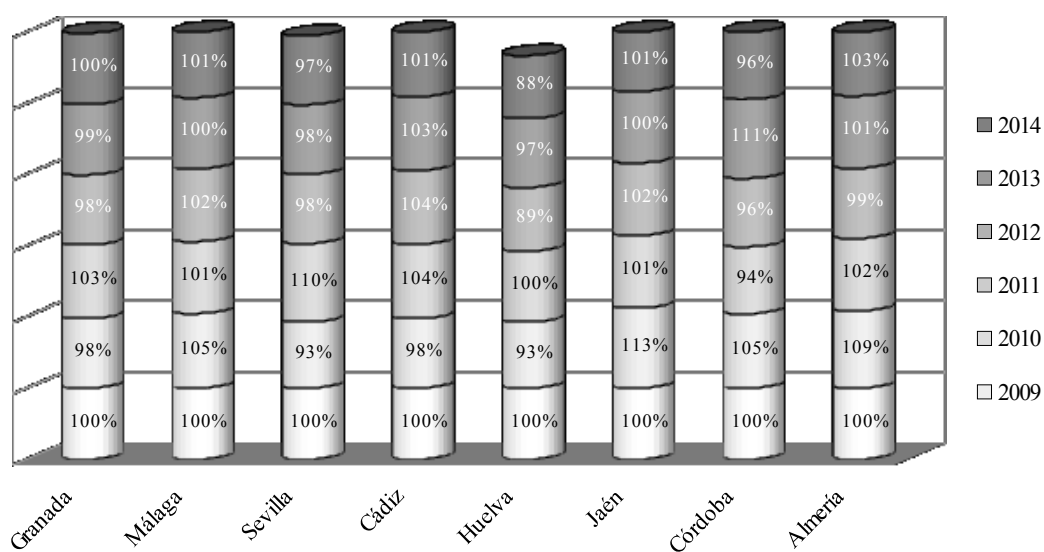
El cómputo total de las concesiones de Granada son las que mayor volumen de recaudación presentaron durante el periodo de observación. En segundo y tercer lugar se posicionan las concesiones pertenecientes a la provincia de Málaga y Sevilla. Experimentando esta última un sensible descenso en el año 2010.

Almería es la provincia donde se registró menor volumen de recaudación, aunque con una tendencia creciente en el progreso interanual de la serie.

En el análisis comparativo de la evolución porcentual de la recaudación por provincia de un año con respecto al siguiente se observa un comportamiento de la variable con leves oscilaciones. Tomando el año 2009 como periodo base, la provincia de Málaga figura como la que menor dispersión de los valores ha experimentado en el nivel de recaudación (un 1,70% con respecto al promedio porcentual interanual). La provincia cuyos valores han experimentado variaciones más sensibles es Córdoba con una desviación del 6,57% respecto a la media.

En el gráfico adjunto se muestra la comparativa porcentual de la evolución interanual del volumen de recaudación por provincias.

FIGURA 44.- Comparativa porcentual de la recaudación por provincias de un año con respecto al siguiente desde 2009 a 2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Por concesión, se observa que seis aglutinan el 64,40% del valor promedio total del volumen de recaudación, quedando el 35,60% restante repartido entre concesiones que mueven un volumen inferior al 5% del total de recaudación generada al año.

Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

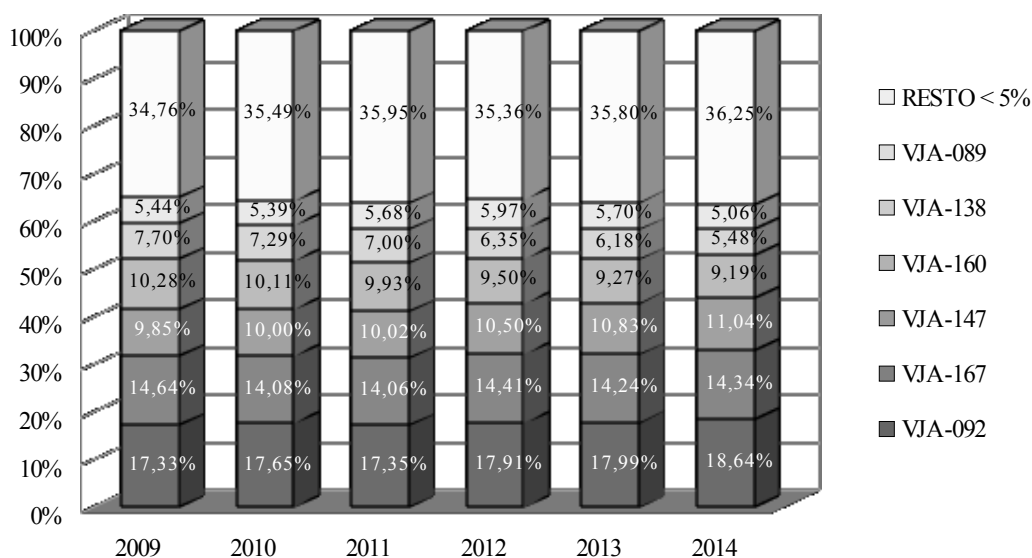
TABLA 46.- Principales concesiones según comparativa porcentual por volumen de recaudación desde 2009 a 2014

Concesión	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Promedio
VJA-092	17,33%	17,65%	17,35%	17,91%	17,99%	18,64%	17,81%
VJA-167	14,64%	14,08%	14,06%	14,41%	14,24%	14,34%	14,30%
VJA-147	9,85%	10,00%	10,02%	10,50%	10,83%	11,04%	10,37%
VJA-160	10,28%	10,11%	9,93%	9,50%	9,27%	9,19%	9,71%
VJA-138	7,70%	7,29%	7,00%	6,35%	6,18%	5,48%	6,67%
VJA-089	5,44%	5,39%	5,68%	5,97%	5,70%	5,06%	5,54%
RESTO < 5%	34,76%	35,49%	35,95%	35,36%	35,80%	36,25%	35,60%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

En el gráfico adjunto se muestra el nivel de representatividad de las principales concesiones respecto al resto.

FIGURA 45.- Principales concesiones según comparativa porcentual del volumen de recaudación desde 2009 a 2014



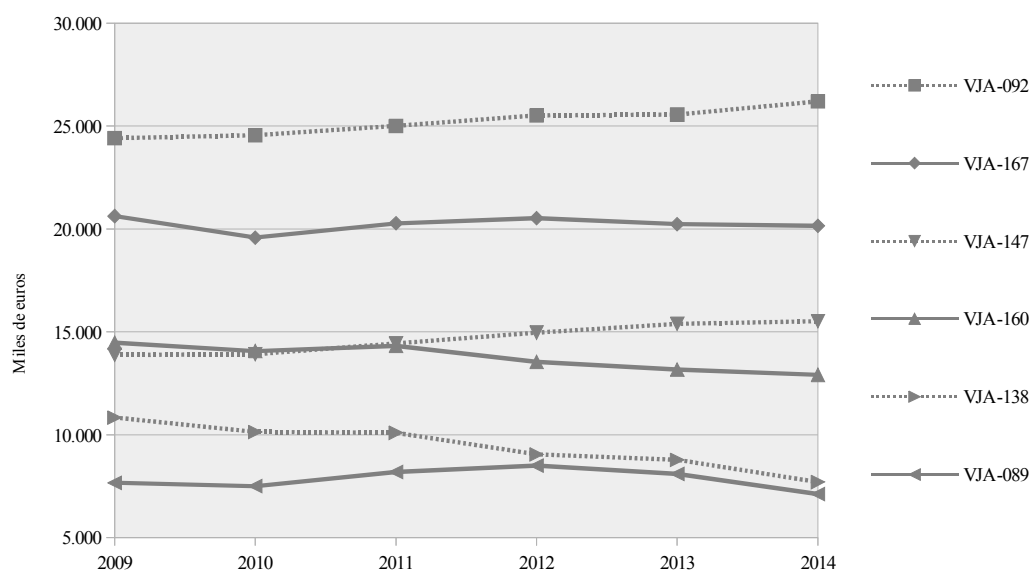
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Respecto a la evolución interanual del volumen de recaudación de las concesiones que han registrado valores superiores al 5% en relación al total anual, la mayoría muestra uniformidad en su progresión.

La concesión que ha experimentado mayor variación con respecto a esta variable ha sido la VJA-138, presentando una desviación alrededor de 1,1 millones de euros durante el periodo de estudio. Recordar la repercusión sobre esta variable del proceso de reestructuración anteriormente comentado en relación con esta concesión. En el extremo opuesto figura la VJA-167 con una desviación respecto a la media de 367.000 euros.

En el siguiente gráfico de líneas se muestra la evolución de la recaudación desde el año 2009 al 2014 en las concesiones que han superado el 5% de la demanda total anual.

FIGURA 46.- Principales concesiones. Evolución de la recaudación desde 2009 a 2014



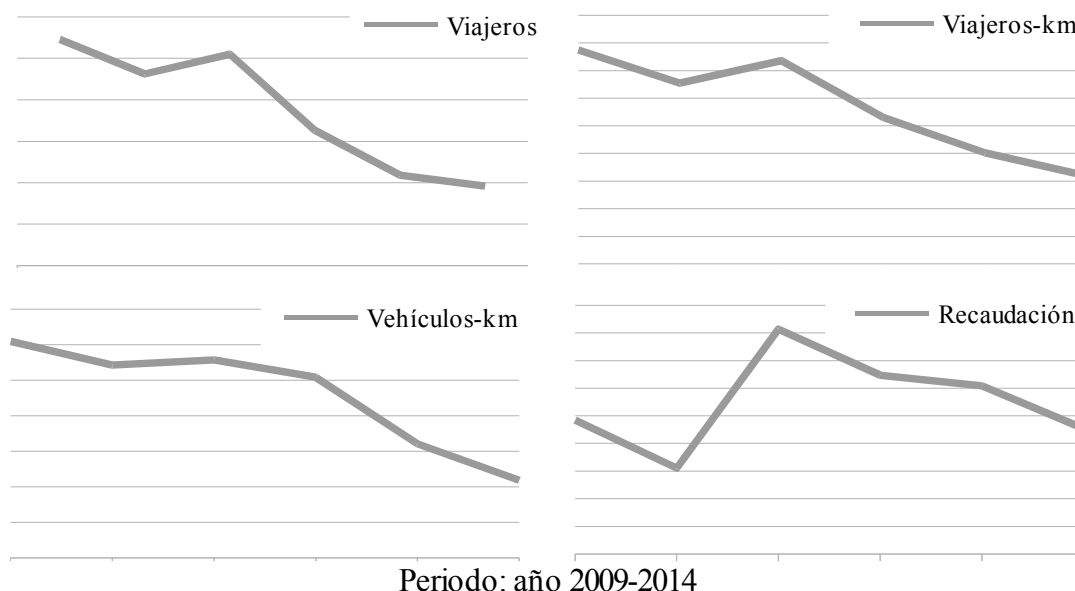
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

3.2.2.4. Resultados

El análisis efectuado sobre los datos registrados durante los años 2009 a 2014 ha permitido mostrar la evolución de la situación del sistema concesional con respecto a las variables estudiadas.

El gráfico que a continuación se muestra compara las curvas de evolución del valor total a lo largo del periodo de cada variable.

FIGURA 47.- Curvas de evolución de las variables viajeros, viajeros-km, vehículos-km y recaudación durante el periodo 2009-2014



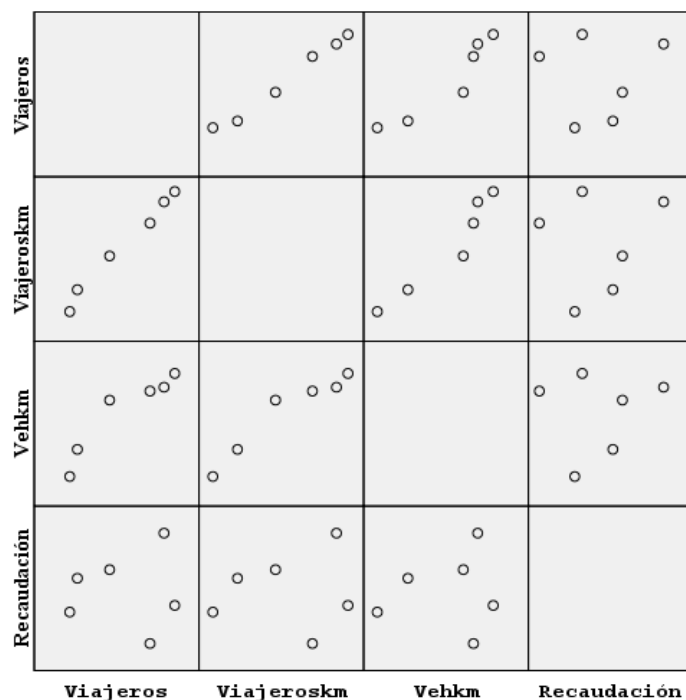
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Se observa una similitud en el comportamiento de las variables en cada uno de los años analizados, con leves variaciones originadas por procesos de modificaciones concesionales producidas en el periodo de observación. Un ejemplo concreto surge en el año 2012 con respecto a la variable viajeros-km en la concesión VJA-092, donde la empresa titular de la misma, solicita una reestructuración de la explotación afectando a veintitrés municipios por los que discurren líneas concesionales¹³.

Los siguientes diagramas matriciales proporcionan una visión conjunta del grado de dispersión de los valores generados durante los seis años entre las cuatro variables entre sí.

¹³ Dicha modificación se sometió a información pública tras publicación oficial de la Resolución pertinente por parte de la Dirección General de Transporte de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía (BOJA nº 22 de 2 de febrero de 2012, 60).

FIGURA 48.- Diagramas matriciales de viajeros, viajeros-km, vehículos-km y recaudación durante el periodo 2009-2014



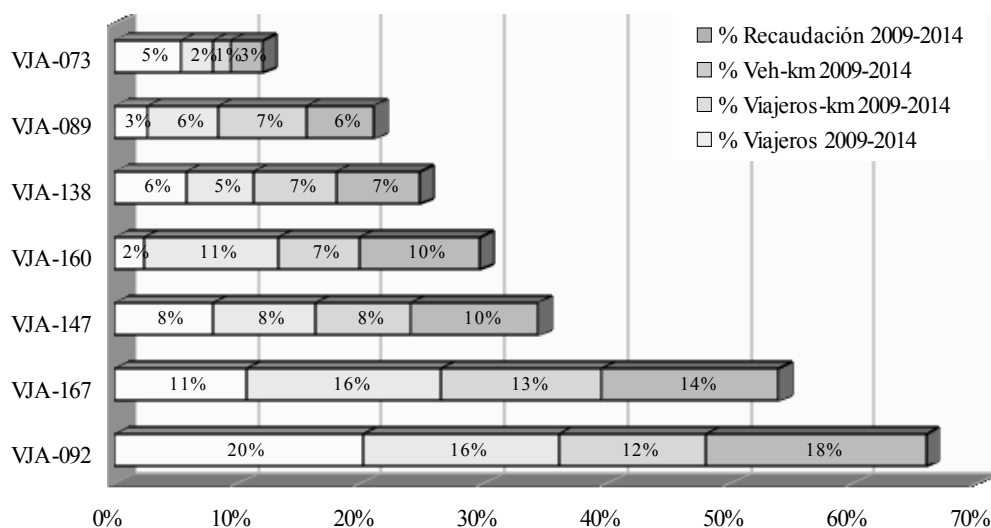
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Se aprecia una relación casi lineal de las tres primeras variables entre sí, no siguiendo el mismo patrón con respecto a la variable recaudación, en su relación con el resto.

De las concesiones con mayor representatividad dentro del sistema concesional, figuran con mayor volumen, durante los seis años de observación realizados, la VJA-092 y la VJA-167. Ambas aglutinan en torno al 30% del total de los datos de explotación para cada variable.

En el gráfico posterior, se muestra la ponderación de las siete principales concesiones con respecto a las magnitudes a nivel agregado durante los seis años estudiados.

FIGURA 49.- Ponderación de las principales concesiones por magnitudes a nivel agregado durante el periodo 2009-2014



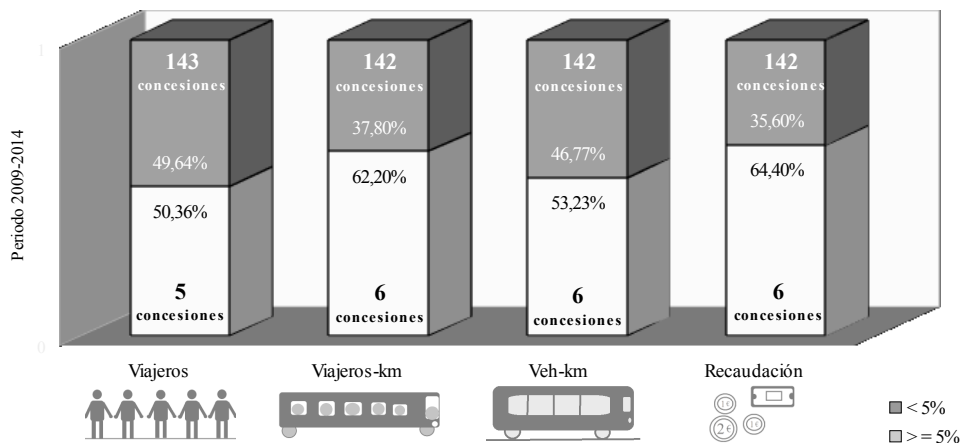
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Por último añadir, a la vista de los resultados obtenidos, la configuración de una estructura bipolar del sistema de concesiones, en relación con los datos de explotación analizados durante el intervalo de tiempo estudiado. Es decir, la división en dos grandes bloques del conjunto de concesiones es el patrón repetido en cada uno de los periodos.

Tomando como punto de referencia el 5% del valor de explotación con respecto al total en cada variable, se observa una concentración en un número reducido de concesiones que generan valores por encima de dicho porcentaje. En contraposición, se encuentran el resto de las concesiones, cuyos resultados son inferiores al citado importe para las variables analizadas.

La imagen siguiente ilustra la representación gráfica de la situación expuesta.

FIGURA 50.- Estructura global del sistema concesional durante el periodo 2009-2014



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

La variable que presenta mayor nivel de concentración es la recaudación, donde el 64,40% del importe generado durante los seis años ha sido realizado por sólo seis concesiones.

La variable viajeros es la que menor índice presenta en comparación con las demás, aunque sigue el esquema de concentración en cinco concesiones, con volumen superior al 5% sobre el total, que suponen el 50,36% del total de viajeros registrados durante el período estudiado.

3.3. ESTUDIO DE LAS ESTRUCTURAS EMPRESARIALES

3.3.1. Procesos de modificación concesional

3.3.1.1. Metodología

En el año 1997, se comienzan a adjudicar los primeros contratos de concesiones de transporte público regular por carretera en Andalucía. Algunas concesiones fueron de nueva creación y otras se formaron por sustitución o convalidación de antiguas concesiones. Éstas fueron transferidas por la Administración Central como consecuencia de la asunción de competencias a raíz de la entrada en vigor del Estatuto de Autonomía Andaluz (Ley Orgánica 2/2007)¹⁴ y de la ley de delegación de facultades del estado en las comunidades autónomas (Ley Orgánica 5/1987) en relación con los transportes de su competencia según la regulación dispuesta en la LOTT.

Un ejemplo lo encontramos en la extinguida concesión VJA-001 Sanlúcar la Mayor y Sevilla cuya creación surge como resultado de la sustitución de la concesión Sanlúcar la Mayor-Sevilla V-1359: JA-127-SE (EC-JA-67)¹⁵.

Desde la constitución de los primeros contratos concesionales, se observa en la trayectoria de muchos de ellos la existencia de hechos que han influido en la configuración actual del sistema:

- A. La **unificación** de concesiones.
- B. La **transmisión** de concesiones.
- C. La **prórroga** de concesiones.
- D. La **renuncia** de la concesión.

El análisis utilizado se centra en la observación de aquellas concesiones que han experimentado alguno de los procesos anteriormente expuestos y la determinación las consecuencias originadas.

¹⁴ En el año 2007 se reforma el Estatuto de Autonomía, recogándose en el artículo 64 las competencias exclusivas de la Comunidad Andaluza en materia de transporte terrestre de personas que se desarrolle íntegramente en territorio andaluz.

¹⁵ Por Resolución de 12 de agosto de 1997, de la Dirección General de Transportes, hace pública la adjudicación definitiva de la concesión del servicio público regular permanente de uso general de viajeros por carretera entre Sanlúcar la Mayor y Sevilla con hijuela (VJA-001). BOJA número 119 de 11 de octubre de 1997, 12347.

La información obtenida se ha analizado desde tres puntos de vista:

- Por concesión.
- Por provincia.
- Por operadora.

En cada caso se ha reconstruido la situación anterior a los procesos con el fin de averiguar el origen, la evolución en el tiempo y las consecuencias sobre la estructura de la situación actual.

3.3.1.2. Datos

Para la recogida de información se ha acudido a diferentes fuentes, clasificándose en cuatro bloques fundamentalmente:

- Datos procedentes de SITRANBUS.
- Publicaciones realizadas en el Diario Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA).
- Publicaciones efectuadas en el Boletín Oficial del Registro Mercantil (BORME).
- Web de información empresarial gratuita.

Los datos han sido tratados mediante hojas de cálculo para su procesamiento y análisis, empleándose tablas y gráficos explicativos para la exposición abreviada de los mismos.

3.3.1.3. Análisis

UNIFICACIÓN DE CONCESIONES

El ROTT dedica el capítulo IV a las cuestiones derivadas de la unificación y extinción de las concesiones.

El proceso de unificación se inicia por parte de la Administración (de oficio o a instancia de parte).

El artículo 92 del Reglamento define la unificación como la unión de "*dos o más concesiones independientes a efectos de que los servicios objeto de éstas sean prestados en régimen de unidad de empresa*".

Existen dos condiciones de carácter temporal que deben ser cumplidas en un proceso de unificación:

1. Que hayan transcurrido al menos tres años del plazo de vigencia de las concesiones objeto de unificación.
2. Y que no falte menos de dos años para el vencimiento de las concesiones a unificar.

La unificación de concesiones da lugar a la creación de un nuevo título concesional, pudiendo la Administración realizar las modificaciones en las condiciones de explotación que resulten más adecuadas para la prestación del servicio, de acuerdo con las características de la concesión resultante de la unificación.

Por otra parte, la nueva concesión, producirá la extinción de las anteriores, y tendrá como plazo de vigencia la media de los años de duración que les resten a las concesiones que se unifiquen, ponderados por el factor vehículos-kilómetro anuales.

Un hecho importante que contempla la ley es la posibilidad de la adjudicación directa en aquellos casos en que las concesiones a unificar correspondan a un mismo titular, siendo éste el adjudicatario de la nueva concesión unificada.

A continuación se analizan los procesos de unificación experimentados en el sistema concesional de transporte público regular de viajeros por carretera andaluz desde su puesta en funcionamiento.

De los datos extraídos de SITRANBUS, se ha obtenido información referente a 12 procesos de unificaciones concesionales, que han producido la extinción de 35 concesiones.

La vigencia en la que se encontraba cada concesión en el momento de la unificación ha oscilado entre un mínimo de 5 y un máximo de 13 años, a considerar desde su puesta en funcionamiento hasta el inicio del citado proceso.

En la siguiente tabla se muestran el detalle de las concesiones unificadas.

TABLA 47.- Concesiones de transporte público regular de viajeros por carretera en Andalucía surgidas de un proceso de unificación

Concesión Resultantes	Nº Concesiones Unificadas	Plazo Medio transcurrido (años)	Operadora
VJA-196	2	13	AUTO DISCRECIONAL ALMERIENSE SL
VJA-197	2	12	AUTO DISCRECIONAL ALMERIENSE SL
VJA-185	2	8	DAMAS SA
VJA-189	4	7	EMPRESA CASAL SL
VJA-190	2	6	MAGINA SUR & BAYONA SL
VJA-174	4	5	NEX CONTINENTAL HOLDINGS SLU
VJA-194	2	8	NEX CONTINENTAL HOLDINGS SLU
VJA-195	3	11	NEX CONTINENTAL HOLDINGS SLU
VJA-192	1	6	TRANSANDALUCIA SL
VJA-300	1	13	TRANSPORTE DE VIAJEROS SIERRA DE SEGURA SL
VJA-175	5	6	TRANSPORTES MUÑOZ AMEZCUA SL
VJA-191	2	5	TRANSPORTES MUÑOZ AMEZCUA SL
VJA-188	5	7	TRANSPORTES UREÑA SA

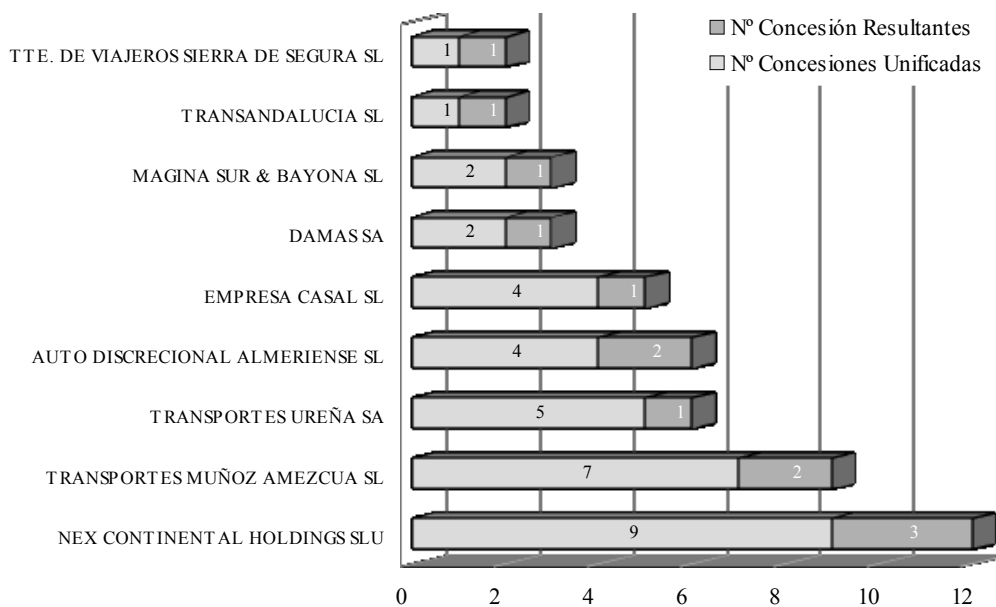
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Las concesiones que han unificado mayor número de contratos son la VJA-175 y VJA-188 con un total de 5 cada una de ellas. Sin embargo, la mayoría de las concesiones resultantes de este proceso (un 42%) han unificado un máximo de 2 concesiones.

Por empresa operadora se constata que en todos los casos no ha existido cambio de operador, ya que las concesiones extinguidas pertenecían a la misma empresa que asume la unificación.

La operadora la NEX CONTINENTAL HOLDINGS SLU es la que más concesiones unifica, un total de 9, asumiendo 3 nuevas concesiones. En segundo lugar figura TRANSPORTES MUÑOZ AMEZCUA SL con 7 concesiones unificadas, en 2 nuevas resultantes.

FIGURA 51.- Gráfico comparativo del número de concesiones resultantes de la unificación con respecto al número de concesiones unificadas por empresa operadora

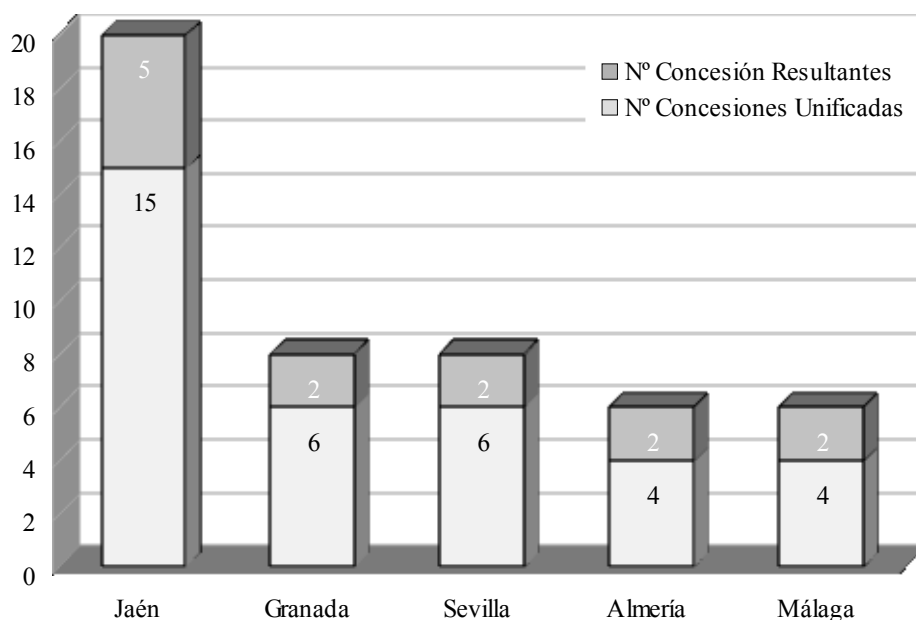


Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Por provincias, se observa claramente que las concesiones que discurren por Jaén son las que más procesos de unificación han recibido. Se han unificado un total de 15 concesiones, con la creación de 5 concesiones resultantes.

En el siguiente cuadro se muestra la diferencia entre provincias con respecto al proceso de unificación de las concesiones estudiadas.

FIGURA 52.- Gráfico comparativo del número de concesiones resultantes de la unificación con respecto al número de concesiones unificadas por provincia



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Como conclusión al análisis realizado sobre los datos obtenidos en referencia a los procesos de unificación estudiados, se puede afirmar que:

- Se han realizado, como término medio, a los 8 años transcurridos desde el inicio de las concesiones a unificar.
- Lo han protagonizado las mismas empresas que eran titulares de las concesiones objeto de unificación¹⁶.
- En comparación con las variables de explotación, ninguna de las concesiones resultantes han superado el 5% de volumen con respecto al total.

¹⁶ Amparado por el artículo el artículo 93 del ROTT, que autoriza a la adjudicación directa de las concesiones que hayan de unificarse cuando correspondan a un mismo titular, otorgando la nueva concesión al mismo.

- d. Por provincias, se percibe que aquellas concesiones que unen poblaciones rurales han sido más implicadas en procesos de unificación. El motivo principal radica en la necesidad de asegurar el mantenimiento de líneas que conectan núcleos rurales con escasa demanda para garantizar un cierto nivel de ocupación y evitar la supresión del servicio y el consecuente aislamiento de la zona.

Por tanto, este proceso que ha influido directamente en la reducción del número de concesiones, ha contribuido al mantenimiento del patrón de bipolaridad expuesto en los anteriores análisis. La existencia de las mismas operadoras junto con la escasa representatividad del servicio con respecto a las variables de explotación, mantiene la distribución de la citada estructura.

TRANSMISIÓN DE CONCESIONES

El artículo 94 del ROTT contempla la posibilidad de transmisión de las concesiones entre personas físicas o jurídicas, imponiendo las siguientes condiciones:

- Autorización previa de la Dirección General de Transportes Terrestres.
- Formalización de la cesión en escritura pública.
- Demostración por parte de la empresa adquirente de su capacidad para la prestación del servicio y de la disponibilidad de los medios exigibles.
- Transcurso de al menos tres años desde su plazo de vigencia o desde una anterior transmisión.
- Existencia de un período no inferior a dos años para su vencimiento.

El plazo de la concesión transmitida será el que reste por transcurrir del fijado.

De la información procedente de SITRANBUS y de los datos publicados en el Diario Oficial de la Junta de Andalucía hasta el año 2014, se ha realizado una recopilación de aquellas concesiones que han sido sometidas a cambios de titularidad. Se ha observado que dichos cambios se han formalizado mediante tres vías:

- A. Transmisión del propio contrato de concesión, surgiendo como titular una entidad distinta.
- B. Transmisión de la entidad titular de la concesión mediante la adquisición de su capital social, manteniéndose el mismo titular.

- C. Transmisión de la entidad titular de la concesión mediante la adquisición de su capital social unido con un proceso de fusión o absorción, surgiendo como titular una entidad distinta.

En cualquiera de los casos, el nuevo concesionario queda subrogado en los derechos y obligaciones de la concesión.

Se han recopilado datos referentes a **52** cambios de titularidad, realizados sobre **48** concesiones, distribuidos de la siguiente manera:

- El 92% de las concesiones han tenido dos titulares distintos.
- El 8% restante ha pasado por tres cambios de titularidad.

Por otra parte, de las citadas 48 concesiones, 4 de ellas fueron sometidas posteriormente a un proceso de unificación, y 2 aparecieron como resultado de estos procesos.

TABLA 48.- Relación de concesiones con cambio de titularidad sometidas a unificación

CONCESIONES EXTINGUIDAS			
Código	Fecha Cambio Titularidad	Fecha Unificación	Años transcurridos
VJA-002	2002	2005	3
VJA-006	1999	2005	6
VJA-081	2004	2006	2
VJA-104	2001	2005	4

CONCESIONES SURGIDAS			
Código	Fecha Unificación	Fecha Cambio Titularidad	Años transcurridos
VJA-194	2006	2013	7
VJA-195	2010	2013	3

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS y del BORME

Se aprecian dos tipos de cambios de titularidad respecto al proceso de unificación:

1. Aquellas concesiones que cambiaron previamente de titular y fueron a posteriori unificadas. El intervalo de tiempo transcurrido en este caso oscila entre 3 y 6 años.

2. Concesiones surgidas de un proceso de unificación que cambian al cabo de los años de titularidad. En este caso el periodo transcurrido entre ambos hechos es de 3 y 7 años.

Con respecto a las prórrogas, se ha encontrado información sobre 25 concesiones que han realizado cambios de titularidad y con posterioridad han sido prorrogadas por Resolución de la Dirección General de Movilidad hasta la adjudicación de un nuevo contrato.

Atendiendo a la forma mercantil de las entidades implicadas en el proceso de cambio de titularidad, obtenemos la siguiente tabla de doble entrada:

TABLA 49.- Número de concesiones con cambio de titularidad por tipo de entidad mercantil

Transmitente	Receptor				Total
	PF	SA	SL	SLU	
PF	0	2	9	0	11
SA	0	6	7	6	19
SL	1	7	10	4	22
Total	1	15	26	10	52

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS y del BOJA

Siendo:

PF: persona física.

SA: Sociedad anónima.

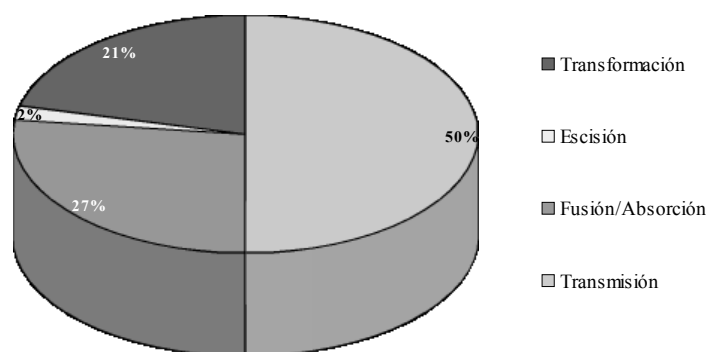
SL: Sociedad de responsabilidad limitada.

SLU: Sociedad limitada unipersonal.

De las concesiones que han sido transmitidas, se observa que el mayor número procede de titulares con forma mercantil de sociedad limitada (22 cambios) y en cuanto a las entidades receptoras son también las sociedades limitadas las que mayor número de cambios protagonizaron. La modalidad de sociedad limitada unipersonal se ha considerado por independiente al ser una forma mercantil frecuente en las empresas holdings, caracterizadas por formar grupos de empresas generadoras de sólidas estructuras empresariales, entre otras ventajas. Hacia este tipo de empresas se han realizado 11 cambios de titularidad.

Un aspecto relacionado con lo anteriormente expuesto, es el cauce empleado para la realización del cambio. En el siguiente gráfico se observan los tipos de procesos empleados.

FIGURA 53.- Cambios de titularidad de concesiones por tipo de proceso empleado



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS y del BORME

La mitad de los cambios se han realizado vía transmisión de la propia concesión (un 50%). Las fusiones de empresas, y en muchos casos combinadas con un proceso de absorción han canalizado el 27% de los cambios. Por último comentar la figura del empresario individual que evoluciona y transforma el negocio en sociedad buscando nuevas fórmulas de financiación y mayor crecimiento. Esta situación se ha recogido en el 19% de los cambios de titularidad estudiados.

Se ha detectado la existencia de concesiones que han experimentado cambios de titularidad a favor de empresas en las que se han hallado vinculaciones con otras entidades, bien del mismo sector o pertenecientes a sectores de actividad diferentes.

La forma de vinculación que se ha podido investigar es la existente vía cargos directivos comunes como:

- Administradores, únicos, solidarios, mancomunados, ...
- Consejeros,
- Consejeros delegados,
- Presidentes,
- Secretarios,
- Representantes legales y apoderados.

En el cuadro adjunto se detallan aquellas concesiones que han sido transmitidas a entidades con vinculaciones societarias en el sentido expuesto.

TABLA 50.- Relación de concesiones con cambios de titularidad a favor de empresas vinculadas con otras entidades

Concesiones	Tipo	Vinculadas	Vinculadas sector	%
VJA-042	PF	1	1	100%
VJA-141	SA	14	8	57%
VJA-005 VJA-017 VJA-053 VJA-083	SA	19	10	53%
VJA-075 VJA-076	SA	3	2	67%
VJA-092	SA	13	13	100%
VJA-088	SL	4	2	50%
VJA-025 VJA-052 VJA-054 VJA-063 VJA-156	SL	1	1	1
VJA-169	SL	10	1	10%
VJA-059	SL	1	1	100%
VJA-012	SL	15	8	53%
VJA-026 VJA-035	SL	1	1	100,00%
VJA-082	SL	1	1	100,00%
VJA-090 VJA-149 VJA-150 VJA-151 VJA-152 VJA-160 VJA-167 VJA-174 VJA-194 VJA-195	SLU	21	18	85,71%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS y del BORME

Siendo:

- Vinculadas: aquellas empresas relacionadas vía cargo directivo con la titular de la concesión.

- Vinculadas sector: aquellas empresas relacionadas vía cargo directivo con la titular de la concesión perteneciente al sector de actividad de transportes.

Sólo ha sido posible observar aquellos actos que fueron objeto de publicación en el BORME. Para la toma de información sobre estos aspectos se ha optado por la utilización de fuentes procedentes de internet, que han suministrado datos útiles de forma rápida y eficiente¹⁷. No obstante, se propone la utilización de otras fuentes que proporcionen mayor información al respecto de cara a futuras líneas de investigación.

De los datos extraídos se observa con claridad la influencia de los grupos empresariales en la acumulación de contratos concesionales, siendo estos grupos constituidos por empresas del sector transporte en su mayoría.

Siguiendo esta línea, se han hallado estudios desarrollados sobre el sector en Alemania (Scheffler, Hartwig, & Malina, 2013) que muestran las ventajas que presentan la combinación de negocios de cara a la eficiencia técnica de las empresas operadoras (aspecto que recogen bajo el término de *multi-utility company*).

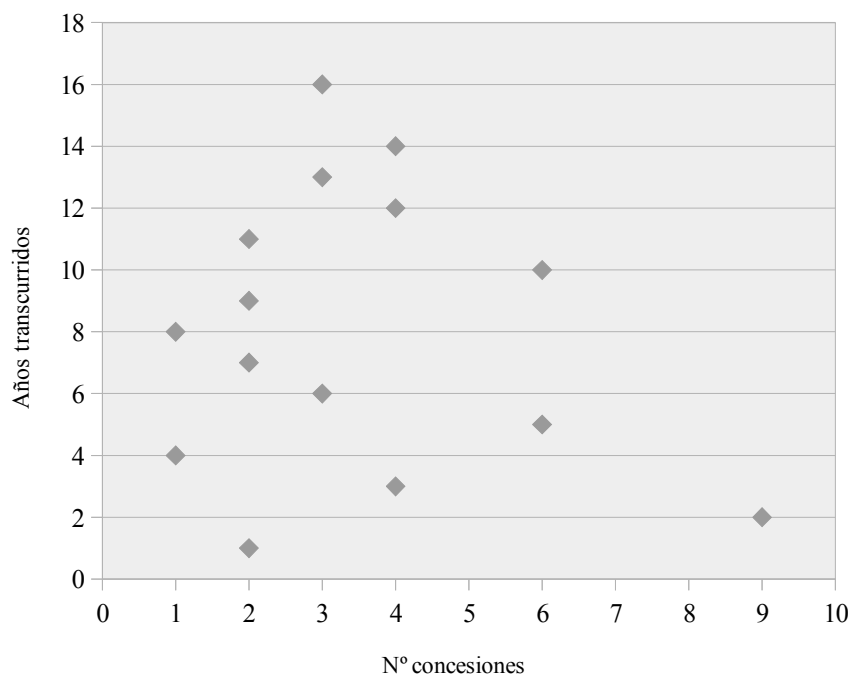
Con respecto al periodo transcurrido desde la adjudicación del contrato de concesión al momento del cambio de titularidad, se muestra en el siguiente gráfico de dispersión la distribución entre el número de concesiones y los años transcurridos desde la adjudicación hasta el momento del cambio.

¹⁷ Las fuentes consultadas han sido:

BOLETÍN OFICIAL DEL REGISTRO MERCANTIL (BORME). Página oficial de la Agencia Estatal del Boletín Oficial del Estado [en línea], <https://www.boe.es/anuncios/anborme.php>, [consulta: julio 2015].

EMPRESIA. Información empresarial gratuita [en línea], <http://www.empresia.es/>, [consulta: julio 2015].

FIGURA 54.- Gráfico de distribución del número de concesiones con cambios de titularidad respecto a los años transcurridos

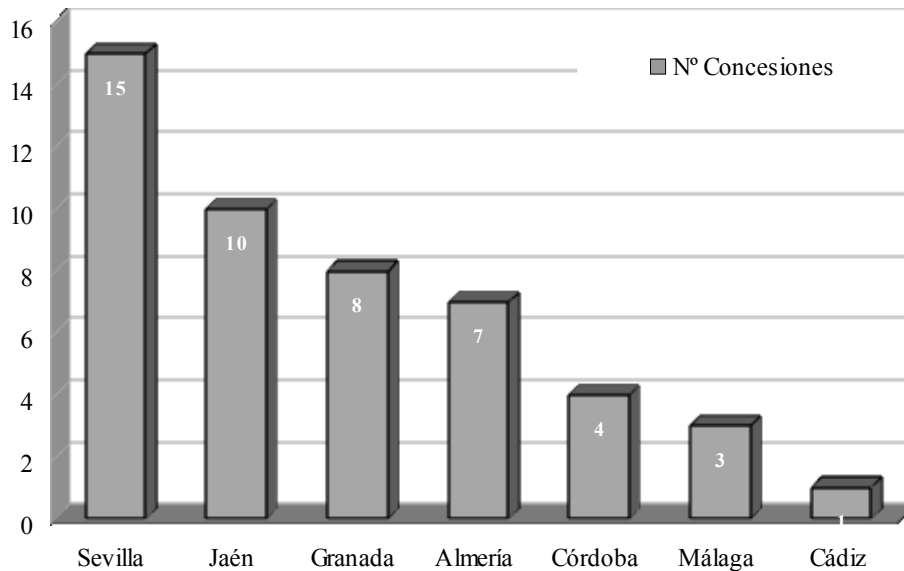


Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

La nube de puntos resultante presenta una cierta agrupación entre las 3 y 4 concesiones conforme aumenta el número de años.

Como valor aislado dentro del diagrama, se sitúan aquellas concesiones que realizaron cambios a los dos años de la adjudicación, y representan el 16,98% sobre el total de las concesiones que realizaron cambios de titularidad.

Si realizamos la comparación por provincia andaluza, se pone de manifiesto que las concesiones de la provincia de Sevilla son las más numerosas (suponen un 31% sobre el total), seguidas de las de Granada y Jaén con un 21% y 17%, respectivamente.

FIGURA 55.- Distribución de concesiones con cambio de titularidad efectuados por provincias

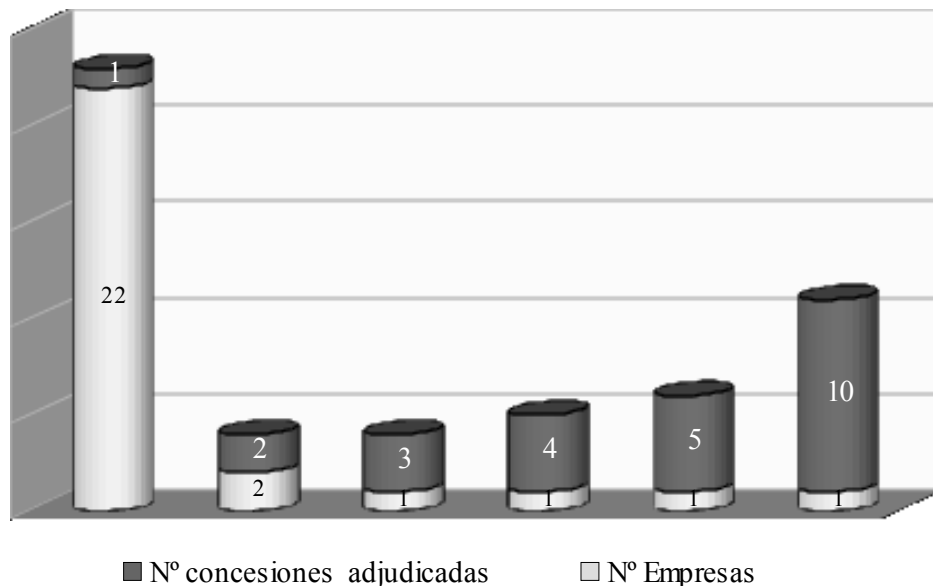
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Por último, se realiza la contrastación del nivel de concentración de concesiones que han cambiado la titularidad en función de las empresas actualmente titulares.

Se vuelve a repetir el patrón de comportamiento procedente de los análisis anteriores, la estructura bipolar del sistema concesional. En esta ocasión se observa a una única entidad concentrando el 21% de las concesiones, quedando el otro extremo de la comparación repartido entre una diversidad de empresas que han adquirido por independiente el 2% del total.

En el siguiente gráfico se muestra la distribución de los cambios de titularidad efectuados:

FIGURA 56.- Distribución de concesiones con cambio de titularidad efectuados según entidad titular actual



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

PRÓRROGA DE CONCESIONES

Las prórrogas de concesiones recogidas en SITRANBUS han sido formuladas al amparo del artículo 97.3 del ROTT:

"3. Cuando finalice el plazo concesional sin que haya concluido el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio, el concesionario, a requerimiento de la Administración, prolongará su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento, sin que en ningún caso esté obligado a continuarla durante un plazo superior a doce meses."

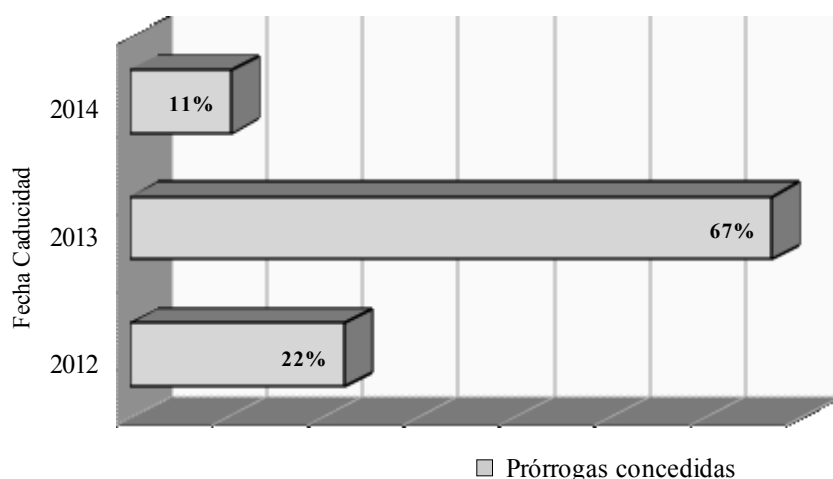
La vía administrativa utilizada para la prórroga de los contratos concesionales en Andalucía se articula mediante Resolución de la Dirección General de Movilidad (sin publicación en Boletín Oficial).

El motivo principal al que se aduce es preservar la continuidad del servicio hasta el otorgamiento de una nueva concesión que renueve a la existente, por lo que se solicita al titular de la concesión la continuación de la prestación del servicio hasta la conclusión del procedimiento administrativo correspondiente. En esta situación, la legislación no obliga al concesionario la continuidad de los servicios más allá del plazo de doce meses a contar desde la fecha de vencimiento.

El número de prórrogas expedidas del que se tiene constancia según los datos contenidos en SITRANBUS¹⁸ en la fecha de recogida de la información, asciende a 87, de las cuales, 2 concesiones ya no se encuentran vigentes.

De las 85 prórrogas otorgadas sobre concesiones actualmente vigentes, un 67% corresponden a concesiones caducadas en 2013 que aún no han sido renovadas. En el gráfico siguiente se muestra el porcentaje sobre el total de prórrogas concedidas según el año de caducidad de las concesiones prorrogadas.

FIGURA 57.- Gráfico comparativo de prórrogas concedidas según año de caducidad de las concesiones prorrogadas

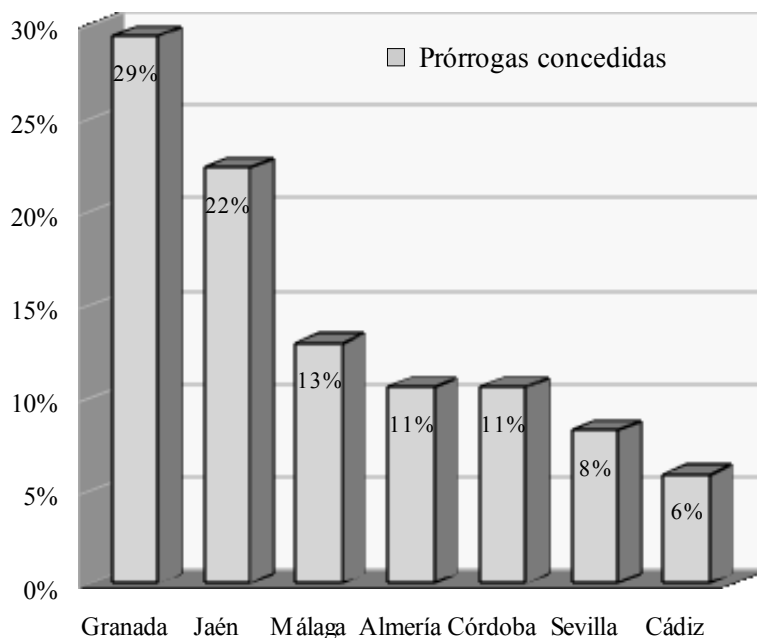


Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Por provincias, prácticamente en todas constan prórrogas de concesiones (se exceptúa Huelva). Las provincias cuyas concesiones presentan mayor volumen de prórrogas es Granada con un 29%, seguida de Jaén con un 22% sobre el total.

¹⁸ Los datos han sido tomados a mayo de 2015.

FIGURA 58.- Gráfico comparativo de prórrogas concedidas por provincia



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

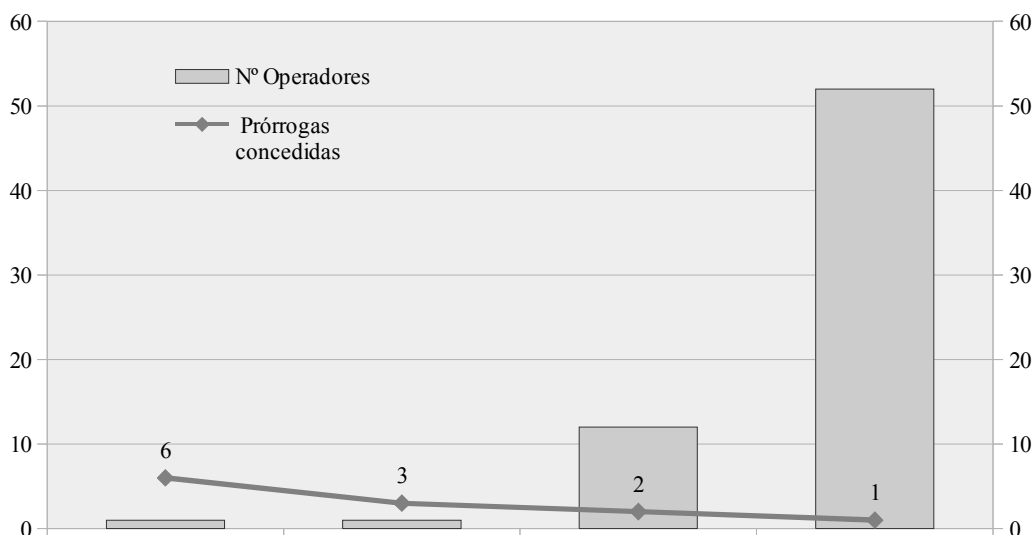
Por último, si se atiende a la empresa titular de la concesión se observa que la concentración de concesiones en pocas empresas también tiene influencia con respecto a las prórrogas.

Se constata que 6 de las prórrogas concedidas han recaído sobre un mismo operador. Por otra parte, 52 operadores diferentes han prorrogado 1 sólo contrato.

En relación a este aspecto hay que considerar que la existencia de esa parte atomizada del sistema concesional (constituida por un número considerable de empresas con poca representatividad a nivel de explotación) genera una carga administrativa en su gestión similar a las concesiones con mayor volumen de explotación, la cual debe ser asumida por la Administración en la misma medida.

En el siguiente gráfico se compara el número de empresas operadoras respecto al número de contratos concesionales prorrogados.

FIGURA 59.- Gráfico comparativo de prórrogas concedidas por operador



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

RENUNCIA DE CONCESIONES Y OTRAS SITUACIONES

El artículo 95 del ROTT contempla como causa de extinción de una concesión la renuncia del concesionario, el cual debe anunciarlo al órgano concedente con una antelación no inferior a doce meses con respecto a la fecha de cese del servicio fijada.

Por otra parte, el Reglamento recoge en el artículo 97 la posibilidad de rescate de la concesión por parte de la Administración. En tal caso, ésta podrá gestionar directa o indirectamente el servicio hasta la convocatoria de un nuevo servicio público.

En relación a este supuesto, se ha obtenido de SITRANBUS información referente a tres contratos concesionales, de los cuales:

1. Dos constan como abandono del servicio (concesiones VJA-095 y VJA-168).
2. Uno como renuncia por parte del operador (VJA-177).

En el primer caso la Administración optó por la extinción de las concesiones, y en el segundo se procedió a la integración de las rutas afectadas en otra concesión vigente del mismo operador.

Con respecto a gestiones del servicio canalizadas por otros procedimientos diferentes a los estudiados hasta el momento, se han hallado un par de casos de prestación de servicios con las siguientes formas de gestión administrativa:

- Adjudicación directa mediante contrato menor de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general.
- Contrato con autorización administrativa especial con periodicidad anual.

3.3.1.4. Resultados

Los procesos analizados han mostrado que la estructura bipolar del sistema concesional de transporte público regular por carretera en Andalucía se mantiene.

Originariamente, las concesiones planteadas fueron constituidas a partir de combinaciones y unificaciones de aquellas gestionadas, con anterioridad por la Administración Central.

A partir de este momento, el mapa concesional fue sometido a diferentes procesos, unos originados a instancias de la Administración y otros por actuación de las empresas operadoras.

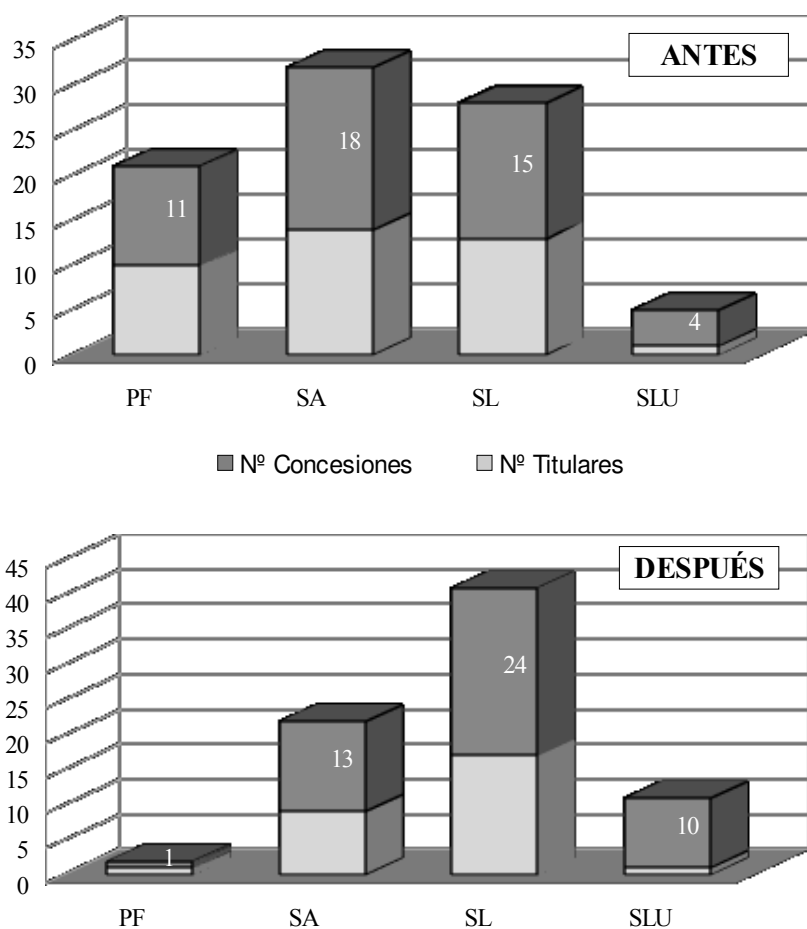
Las unificaciones, las prórrogas y los cambios de titularidad observados, han demostrado que pese a la tendencia de reducción del número de concesiones, es notable la cantidad de empresas que ostentan la titularidad de una cifra considerable de contratos. Sin embargo, también desde esta óptica se cumple la forma bipolar del sistema, donde unas pocas empresas encabezan las concesiones con mayor peso, protagonizando procesos de unificación y cambio de titularidad que les permite absorber mayor cuota de participación en el sistema concesional.

En el extremo opuesto se sitúan un gran número de sociedades titulares de concesiones con poca representatividad a nivel de explotación. Estas empresas se han visto influidas en dos aspectos diferentes:

- Positivo: crecimiento hacia una estructura empresarial más sólida (p.e. transformación mercantil de Persona Física a Sociedad Limitada).
- Negativo: inmersión en procesos de fusión/absorción con empresas más fuertes que las lleva a su desaparición.

En el gráfico adjunto se representa la evolución de la situación del sistema concesional. El gráfico superior muestra la situación de las concesiones antes de experimentar cambios de titularidad, reflejando el gráfico inferior la situación de las mismas una vez producida la modificación.

FIGURA 60.- Situación previa y posterior de concesiones con cambios de titularidad



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS y BOJA

Comparando ambas situaciones se pone de manifiesto un sensible aumento de la forma mercantil Sociedad Limitada y Sociedad Limitada Unipersonal (como indicador de existencia de grupo empresarial consolidado), en detrimento de las figuras de Persona Física y Sociedad Anónima.

3.3.2. Configuración económica y financiera de las empresas operadoras

3.3.2.1. Metodología

En este último bloque de análisis se realizará el estudio de las concesiones desde dos ópticas diferentes:

- A. Según la estructura de costes del servicio.
- B. Según la configuración económico-financiera de las empresas concesionarias.

Para el **análisis de la estructura de costes** de los servicios concesionales se ha empleado la observación del esquema de costes fijado por la Administración para cada concesión y se ha procedido al cálculo de los valores medios, hallando el grado de dispersión respecto al mismo.

El análisis se ha realizado desde dos aspectos:

- Por concesión.
- Por provincia.

En referencia al **análisis de la configuración económico financiera** de las empresas operadoras se ha utilizado la información procedente de las Cuentas Anuales presentadas en el Registro Mercantil, correspondientes a los años 2008 a 2013.

Para la realización del análisis, se han clasificado previamente a las empresas en función de su tamaño.

De las diversas opciones de clasificación halladas sobre este criterio, se ha optado por seguir lo establecido por la Comisión Europea en su Recomendación sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (Recomendación C(2003) 1422).

En la siguiente tabla se muestran las categorías definidas para la clasificación y análisis de las empresas objeto de estudio.

TABLA 51.- Clasificación empresarial en función del tamaño

Tipo	Trabajadores	Facturación (millones €)	Activo (millones €)
GRAN EMPRESA:	> 250	> 50	> 43
PYME:	= < 250	= < 50	= < 43
Microempresa	= < 10	= < 2	= < 2
Pequeña empresa	10 > = < 50	2 > = < 10	2 > = < 10
Mediana empresa	50 > = < 250	10 > = < 50	10 > = < 43

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de la Recomendación C(2003) 1422

El análisis de la configuración de las empresas se ha realizado atendiendo a los siguientes aspectos:

- **Económico**, en función del volumen de facturación, es decir, de ingresos por ventas.
- **Patrimonial**, atendiendo a los bienes, derechos y obligaciones.
- **De los efectivos**, según el número de trabajadores.
- **Financiero**, mediante el cálculo de ratios de gestión.

El estudio se ha desarrollado respetando las categorías fijadas, desde las cuales se han analizando los aspectos seleccionados a nivel agregado, empleando la comparación de los datos ponderados respecto al total de la muestra durante el periodo de observación fijado.

3.3.2.2. Datos

Las fuentes de datos consultadas para los análisis realizados han sido las siguientes:

- SITRANBUS. Ha proporcionado datos referentes a las estructuras de costes de los servicios concesionales.
- SABI (Sistema de Análisis de Balances Ibéricos). Se han extraído datos contables y financieros de las principales sociedades concesionarias, así como información relativa a su estructura patrimonial y efectivos (número de trabajadores).

Para el análisis de la configuración económico financiera de las empresas concesionales se ha tomando como referencia la clasificación por tamaño de las empresas, elaborándose dos categorías principales, GRAN EMPRESA y PYME. A su vez, el análisis se ha ampliado con el desglose de esta última en tres subtipos: Microempresa, Pequeña empresa y Mediana empresa.

Los datos han sido procesados mediante hojas de cálculo. La presentación de los mismos se ha llevado a cabo mediante tablas y gráficos explicativos para aportar mayor claridad y comprensión a la exposición.

3.3.2.3. *Análisis*

ESTRUCTURA DE COSTES

Un aspecto importante en el momento de diseñar la explotación de un servicio es el estudio económico de las condiciones de la explotación. Dentro de este análisis se establece la **estructura de costes** del mismo, cuyos parámetros los fija la Administración teniendo en cuenta el índice de ocupación previsto.

En relación a la estructura de costes se determinará el establecimiento de la tarifa obligatoria.

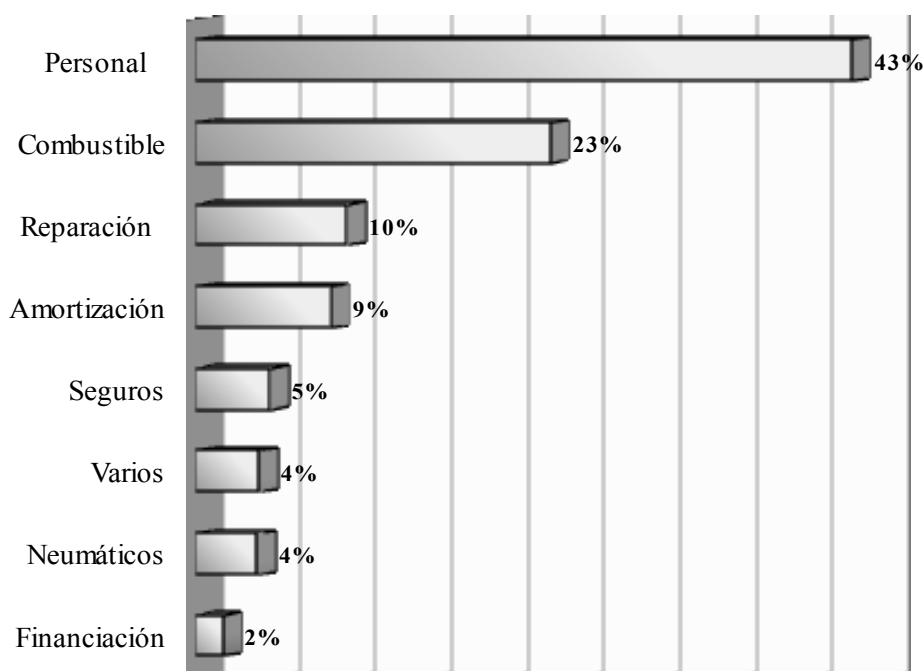
La LOTT recoge en el artículo 19 la finalidad de la misma, la cual debe cubrir la totalidad de los costes reales de explotación en condiciones normales de productividad y organización, incluyendo la adecuada amortización del inmovilizado y el establecimiento de un razonable beneficio empresarial.

Por otra parte, queda bajo responsabilidad de la operadora la adecuada gestión del servicio, asumiendo en caso de no cumplimiento, la asunción del déficit que se genere, sin que la Administración otorgue subvenciones o ayudas para la compensación de tal situación.

La revisión tarifaria se realiza con el fin de adecuar la variación de los costes de explotación al nivel de ingresos de la misma.

De los datos extraídos referente a la estructura de costes correspondiente a concesiones vigentes durante el año 2014, se ha observado el esquema de 122 concesiones, cuyos datos se han analizado desde los valores medios de cada partida de coste sobre el conjunto de la muestra seleccionada.

FIGURA 61.- Estructura de costes según valores medios por partida de gastos



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

El gasto de personal es la partida que más peso tiene en la estructura de costes de un servicio concesional de transporte público de viajeros por carretera, estando situado el valor medio del total de concesiones analizadas, alrededor del 43%. Le sigue la partida de combustible con un 23%.

Las desviaciones existentes con respecto a los valores medios calculados, se muestran en la siguiente tabla:

TABLA 52.- Desviación respecto a los valores medios por partida de gastos de la estructura de costes

Costes	Desviación
Personal	7,18%
Combustible	3,75%
Amortización	3,37%
Seguros	3,03%
Reparación	2,89%
Varios	1,49%
Financiación	0,90%
Neumáticos	0,83%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

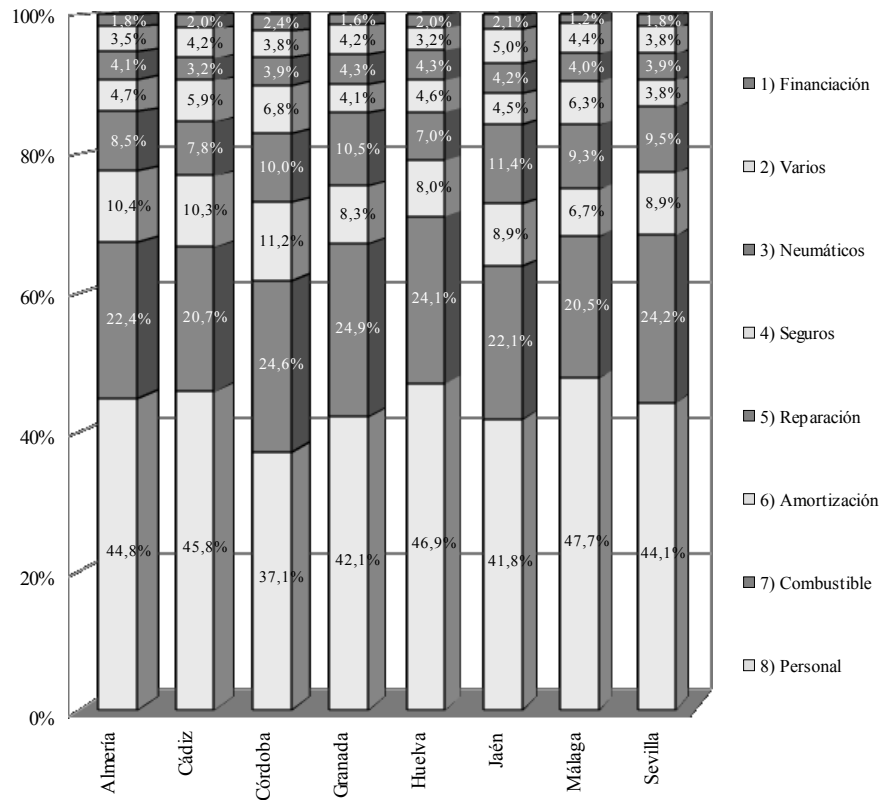
Se observa, que la partida de personal también es la que más diferencias experimenta en una comparativa de este concepto entre concesiones (presenta una desviación de los valores del 7,18%). El resto de los costes presentan una desviación inferior al 5%.

Por provincias, la estructura de costes de las concesiones presenta diferencias poco significativas con respecto a los valores medios calculados sobre el conjunto total de concesiones analizadas.

La partida que muestra mayores desigualdades respecto a la media es el coste de personal, siendo las concesiones pertenecientes a la provincia de Cádiz las que presentan mayor desviación (10,2% con respecto a la media), seguidas de las de Sevilla y Málaga (7,6% y 7,5% respectivamente).

En el siguiente gráfico se representa estructura de costes por provincias con respecto a la media de los valores observados en las concesiones pertenecientes a las mismas.

FIGURA 62.- Estructura de costes según valores medios de las partidas de gastos por provincia



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Si se analiza la variación de las partidas de costes en su conjunto, las concesiones de Córdoba son las que más variaciones registran respecto a los valores medios (25,2%), y las de Almería las que menos (15,0%).

En la tabla adjunta se detallan los valores comentados.

TABLA 53.- Desviación respecto a los valores medios de las partidas de gastos por provincia

Costes	Desviación respecto a valores medios							
	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla
Personal	5,5%	10,2%	5,2%	6,1%	3,0%	6,4%	7,5%	7,6%
Combustible	1,3%	2,9%	3,5%	3,1%	5,1%	4,5%	2,8%	3,8%
Amortización	3,2%	4,3%	5,2%	1,9%	2,5%	2,8%	2,5%	3,4%
Reparación	0,9%	1,4%	3,2%	2,0%	2,1%	4,6%	2,5%	2,1%
Seguros	1,9%	3,0%	5,0%	1,3%	0,5%	1,3%	5,1%	1,4%
Neumáticos	0,4%	0,3%	0,8%	0,7%	0,8%	1,0%	0,8%	0,8%
Varios	1,4%	1,3%	1,0%	0,9%	1,7%	2,1%	2,1%	1,0%
Financiación	0,4%	0,8%	1,2%	0,6%	0,6%	1,3%	0,7%	0,7%
Total	15,0%	24,1%	25,2%	16,5%	16,3%	24,1%	24,1%	20,8%

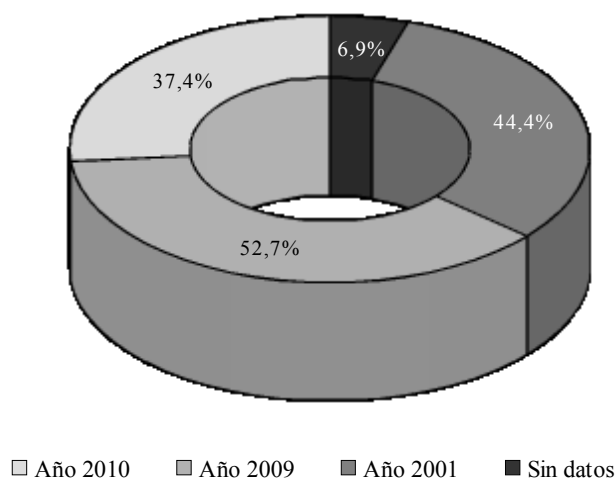
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

Una causa que origina la aparición de las citadas diferencias es la existencia de actualizaciones de costes en periodos distintos, es decir, se ha observado que las estructuras de costes fijadas no están referenciadas al mismo momento, encontrándose el mayor número de las concesiones observadas actualizadas al año 2009 (52,7%), y hallándose un 6,9% sin datos grabados en el sistema a la fecha de la recogida de la información.

La importancia de la actualización de este tipo de datos radica en su incidencia directa sobre el equilibrio económico de la concesión, el cual debe restablecerse en caso de desajuste, con objeto de asegurar la prestación del servicio en condiciones adecuadas tanto para los usuarios como para el adjudicatario.

En el gráfico adjunto se representan los periodos de actualización de las estructuras de costes de las concesiones observadas.

FIGURA 63.- Distribución por periodos de las actualizaciones de costes de las concesiones observadas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SITRANBUS

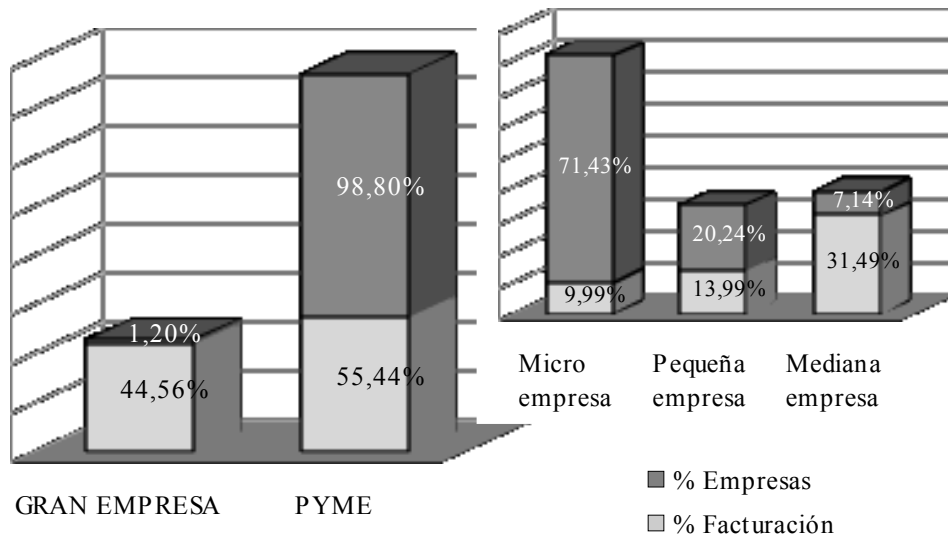
ESTRUCTURA ECONÓMICA

Para el análisis de la estructura económica se han recopilado datos referentes a los ingresos de explotación correspondientes al año 2013¹⁹ procedentes de 83 empresas con concesiones en vigor durante el mismo periodo.

La clasificación de las sociedades se ha realizado siguiendo los criterios de la Recomendación de la Comisión sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (Recomendación C(2003) 1422), obteniendo el siguiente gráfico:

¹⁹ A la fecha de extracción de los datos de la plataforma SABI, no figuraba para las empresas seleccionadas información referente al año 2014, por lo que se ha optado por la utilización de los datos más recientes disponibles.

FIGURA 64.- Distribución de las empresas concesionales por ingresos de explotación referidos al año 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Del conjunto estudiado, el 98,80% del número total de empresas titulares de concesiones lo constituyen PYMES, el resto (1,20%) se cataloga como GRAN EMPRESA.

La existencia de una GRAN EMPRESA que ha obtenido el 44,56% del total de los ingresos de explotación analizados, contrasta con el restante 55,44% de los mismos que son generados por 82 PYMES, divididas en 59 Microempresas, 17 Pequeñas empresas y 6 Medianas empresas.

El *Margen bruto de explotación* es la medida principal de la rentabilidad de la explotación desde la óptica empresarial y se define como la proporción que el resultado bruto de explotación representa respecto a la cifra de negocio.

En la tabla adjunta se muestra el margen bruto de explotación agregado del conjunto de empresas concesionarias observadas, agrupadas en función del tamaño.

TABLA 54.- Margen bruto de explotación agregado por tipo de empresas operadoras referido al año 2013

Tipo	Nº Empresas	Facturación (millones €)	Resultados (millones €)	Margen Bruto Explotación
GRAN EMPRESA	1	183.026	-14.736	-8,05%
PYME	82	116.086	8.004	6,89%
Microempresa	59	23.370	1.570	6,72%
Pequeña Empresa	17	31.179	783	2,51%
Mediana empresa	6	61.537	5.651	9,18%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Durante el año 2013, se observa mejor nivel del margen en la PYME que en la GRAN EMPRESA, siendo las Medianas empresas las que mayor índice han conseguido durante el ejercicio económico (un 9,18%).

ESTRUCTURA PATRIMONIAL

En este apartado se realiza un análisis agregado del activo y pasivo por masas patrimoniales utilizando la clasificación anteriormente aplicada a las empresas objeto de estudio.

Se ha empleado la misma nomenclatura que utiliza la plataforma SABI para la clasificación de las masas patrimoniales, condensando los datos en pocas partidas para proporcionar un análisis sintetizado.

Siguiendo las definiciones contenidas en el vigente Plan General de Contabilidad (Real Decreto 1514/2007) las partidas utilizadas recogen los siguientes conceptos:

ACTIVO

- **Inmovilizado.** Comprende aquellas partidas de activo no corriente destinados a servir de forma duradera en las actividades de la empresa y cuya permanencia en la misma se estima en un plazo superior a un año.

- **Activo circulante.** Está formado por los activos de carácter comercial, como las existencias (activos poseídos para ser vendidos en el curso normal de la explotación), los deudores por operaciones comerciales, los activos financieros por operaciones no comerciales y los medios líquidos disponibles.

PASIVO

- **Fondos propios.** Lo configura el patrimonio neto de la empresa, principalmente lo constituye el capital social, las reservas y los resultados no distribuidos.
- **Pasivo fijo.** Está integrado por la financiación ajena a largo plazo de la empresa.
- **Pasivo líquido.** Lo componen los acreedores por operaciones comerciales y los pasivos financieros por operaciones no comerciales.

En las tablas adjuntas se muestra la situación patrimonial agregada por tipo de empresa según su tamaño, en función de la distribución por masas patrimoniales anteriormente expuestas.

La comparación se realiza entre GRAN EMPRESA y PYME, recogiendo a su vez el desglose de esta última en Microempresa, Pequeña empresa y Mediana empresa.

TABLA 55.- Comparativa de la situación patrimonial agregada por tipo de empresa según tamaño en el año 2013

GRAN EMPRESA		PYME	
Concepto	ACTIVO	Concepto	ACTIVO
Inmovilizado	554.014	Inmovilizado	122.763
Activo circulante	139.446	Activo circulante	70.350
Total Activo	693.460	Total Activo	193.113

GRAN EMPRESA		PYME	
Concepto	PASIVO	Concepto	PASIVO
Fondos propios	576.246	Fondos propios	97.381
Pasivo fijo	65.124	Pasivo fijo	41.524
Pasivo líquido	52.090	Pasivo líquido	54.208
Total Pasivo	693.460	Total Pasivo	193.113

(Datos en miles de euros)

(Datos en miles de euros)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

A su vez los datos pertenecientes a las PYMES se desglosan en tres tipos: Microempresas, Pequeña empresa y Mediana empresa. En la siguiente tabla se muestra el desglose.

TABLA 56.- Comparativa de la situación patrimonial agregada por tipo de PYME según tamaño en el año 2013

Microempresa		Pequeña Empresa		Mediana Empresa	
Concepto	ACTIVO	Concepto	ACTIVO	Concepto	ACTIVO
Inmovilizado	26.987	Inmovilizado	53.268	Inmovilizado	42.508
Activo circulante	12.599	Activo circulante	28.580	Activo circulante	29.171
Total Activo	39.586	Total Activo	81.848	Total Activo	71.679

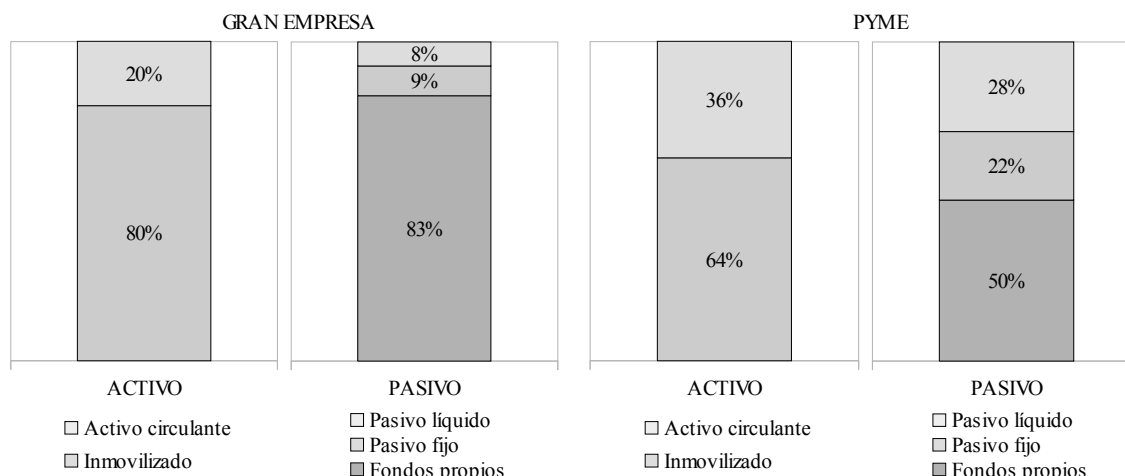
Concepto	PASIVO	Concepto	PASIVO	Concepto	PASIVO
Fondos propios	15.969	Fondos propios	37.480	Fondos propios	43.932
Pasivo fijo	9.943	Pasivo fijo	21.040	Pasivo fijo	10.541
Pasivo líquido	13.674	Pasivo líquido	23.328	Pasivo líquido	17.206
Total Pasivo	39.586	Total Pasivo	81.848	Total Pasivo	71.679

(Datos en miles de euros) (Datos en miles de euros) (Datos en miles de euros)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

El análisis porcentual de las masas patrimoniales permite mostrar la estructura dominante en cada uno de los grupos de clasificación. En el gráfico adjunto se compara la estructura de la GRAN EMPRESA en relación con la PYME.

FIGURA 65.- Comparativa de la situación patrimonial agregada de la GRAN EMPRESA respecto a la PYME en el año 2013



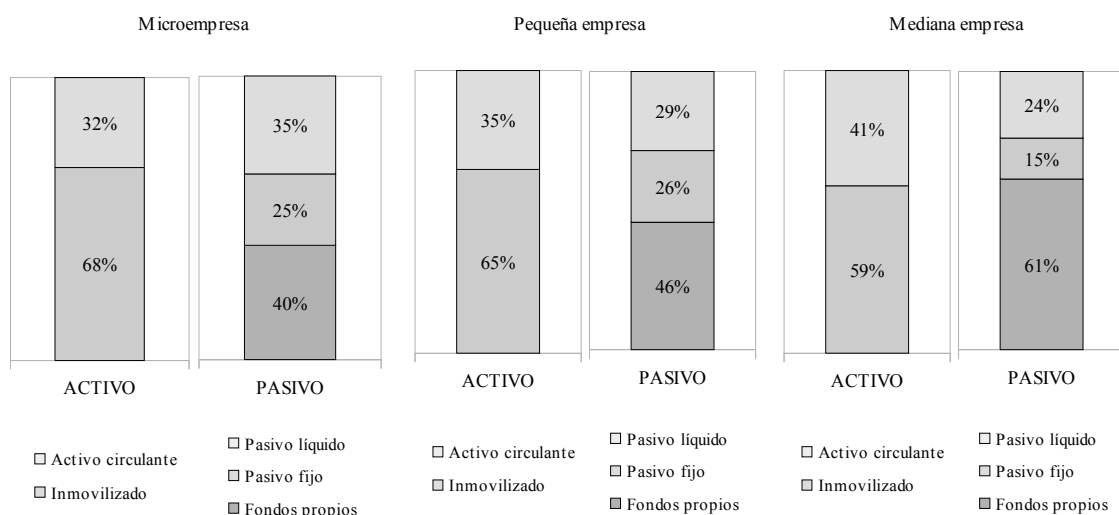
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Se observa en la GRAN EMPRESA una estructura patrimonial sólida, donde los fondos propios (83% del total) son lo suficientemente amplios para cubrir la totalidad del activo no corriente. Por el contrario, la estructura de la PYME cubre con financiación externa parte del inmovilizado al suponer los fondos propios un 50% sobre el total.

Con respecto al desglose de las PYMES la estructura se acentúa en la Microempresa donde los fondos propios sólo alcanzan el 40% del total. La situación más adecuada se presenta en la Mediana empresa, cuyos fondos propios son lo suficientemente amplios para cubrir su inmovilizado (61%).

En el siguiente gráfico se muestran las tres situaciones comentadas.

FIGURA 66.- Comparativa de la situación patrimonial agregada por tipo de PYME en el año 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Un parámetro importante para el estudio del equilibrio de la situación patrimonial es el análisis del Fondo de Maniobra. Este concepto se define desde una doble óptica:

– Desde la perspectiva del circulante:

El fondo de maniobra expresa la parte del activo corriente financiada por pasivo no corriente, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$\text{Fondo de Maniobra} = \text{Activo circulante} - \text{Pasivo Circulante}$$

– Desde la perspectiva del permanente:

Expresa desde una visión financiera, la parte de los recursos permanentes que después de cubrir el activo fijo, sirven para financiar las operaciones de corto plazo de una empresa. Se formula como:

$$\text{Fondo de Maniobra} = \text{Recursos permanentes} - \text{Activo fijo}$$

Cuanto mayor sea el fondo de maniobra de una empresa, menor será su riesgo de insolvencia.

Con los datos obtenidos referentes al año 2013, en la tabla adjunta se muestran los fondos de maniobra agregados según la clasificación de empresas por tamaño.

TABLA 57.- Fondos de Maniobra agregados por tipo de empresa según tamaño en el año 2013

Tipo	FONDO DE MANIOBRA	%
GRAN EMPRESA	87.356	12,00%
PYME	16.142	8,00%
Microempresa	-1.075	-3,00%
Pequeña Empresa	5.252	7,00%
Mediana empresa	11.965	17,00%

(Datos en miles de euros)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Se observa cómo desde la óptica de los recursos permanentes, la GRAN EMPRESA posee un Fondo de Maniobra lo suficientemente amplio como para financiar la totalidad de su activo fijo y destinar el sobrante de los pasivos a largo plazo a financiar partidas de activos a corto plazo como caja, cuentas por cobrar, inventario y otros activos corrientes. Este Fondo de Maniobra alto demuestra la existencia de un excedente de recursos permanentes disponibles.

Por lo que respecta a la PYME en su conjunto, el Fondo de Maniobra se sitúa en niveles inferiores a la GRAN EMPRESA, pero también en un nivel óptimo (8% sobre el total). Si se analizan los tipos que comporta esta clasificación individualmente, se observa que de las tres estructuras, la Mediana empresa es la que presenta mayor valor con un 17% sobre el total, seguida de la Pequeña empresa con un 7%. Desde este punto de vista, la Microempresa muestra la peor estructura al ser su Fondo de Maniobra negativo, lo que se traduce en la incapacidad, en un momento determinado, para devolver las deudas a corto plazo con el activo corriente disponible.

Sin embargo, y teniendo en cuenta la estructura de las empresas del sector, existe un perfil donde la existencia de este esquema es factible, puesto que el Fondo de Maniobra negativo puede significar que el periodo medio de maduración²⁰ del cobro de clientes es menor que el de proveedores permitiendo la financiación de activos fijos con este tipo de pasivos comerciales. Se plantea la posibilidad que en el caso de la Microempresa el cobro en efectivo el momento de la prestación del servicio (venta directa del billete al cliente), genere recursos destinados a la financiación de activos fijos.

El análisis independiente de las partidas de activo y pasivo proporciona información útil para la búsqueda del modelo de estructura de las empresas concesionales.

Partidas de Activo:

En la siguiente tabla se muestra la distribución agregada del activo por cada tipo de empresa.

TABLA 58.- Distribución porcentual agregada del activo por tipo de empresa según tamaño en el año 2013

Concepto	GRAN EMPRESA	PYME
Inmovilizado inmaterial	61,62%	3,08%
Inmovilizado material	10,22%	41,82%
Otros activos fijos	8,05%	18,68%
Inmovilizado	79,89%	63,57%
Existencias	0,09%	1,54%
Deudores	2,80%	19,41%
Tesorería	0,27%	4,34%
Otros activos líquidos	16,95%	11,13%
Activo circulante	20,11%	36,43%
Total Activo	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Los datos muestran una distribución con grandes diferencias entre la estructura patrimonial de la GRAN EMPRESA respecto a la PYME.

²⁰ Es el tiempo que transcurre desde la venta de un producto o prestación del servicio hasta la realización del cobro por parte del cliente.

*Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público
regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía*

En referencia al inmovilizado, en la GRAN EMPRESA la ponderación del inmovilizado inmaterial es muy superior (61,62% sobre total) debido a la importancia de la propiedad industrial y el arrendamiento financiero que en este tipo de empresas se desarrolla. Por el contrario el inmovilizado material es mínimo ya que el peso de la gestión de flotas queda explotado a través de fórmulas de financiación más eficientes como el arrendamiento financiero de los vehículos.

En la PYME se observa una gestión de flotas más tradicional que repercute en una preponderancia del inmovilizado material respecto al resto de las partidas (41,82% sobre el total).

En ambos casos, el activo circulante queda relegado a una segunda posición, teniendo más peso en la PYME (36,43%) que en la GRAN EMPRESA (20,11%), explicado por poseer esta última mayores y más eficaces medios de gestión del negocio.

En el análisis de la situación patrimonial agregada por tipo de PYME se obtienen los siguientes datos:

TABLA 59.- Distribución porcentual agregada del activo por tipo de PYME según tamaño en el año 2013

Concepto	Micro Empresa	Pequeña Empresa	Mediana Empresa
Inmovilizado inmaterial	1,86%	4,11%	2,57%
Inmovilizado material	53,99%	48,61%	27,33%
Otros activos fijos	12,32%	12,36%	29,40%
Inmovilizado	68,17%	65,08%	59,30%
Existencias	0,88%	1,10%	2,40%
Deudores	21,02%	19,99%	17,86%
Tesorería	6,59%	5,55%	1,73%
Otros activos líquidos	3,34%	8,28%	18,70%
Activo circulante	31,83%	34,92%	40,70%
Total Activo	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Los datos muestran un mayor peso del Inmovilizado material en la Microempresa y en la Pequeña empresa (un 53,99% y 48,61% respectivamente). Por lo que respecta a la partida de tesorería, a medida que la entidad crece va disminuyendo su proporción, situándose en el caso de la Mediana empresa en el valor más bajo de los tres tipos de entidades (1,73% respecto al total).

Partidas de Pasivo:

La tabla adjunta muestra la distribución agregada del pasivo por cada tipo de empresa.

TABLA 60.- Distribución porcentual agregada del pasivo por tipo de empresa según tamaño en el año 2013

Concepto	GRAN EMPRESA	PYME
Capital suscrito	8,25%	11,60%
Otros fondos propios	74,84%	38,82%
Fondos propios	83,10%	50,43%
Acreeedores a largo plazo	5,27%	18,44%
Provisiones	0,13%	0,12%
Otros pasivos fijos	3,99%	2,94%
Pasivo fijo	9,39%	21,50%
Deudas financieras	0,88%	7,76%
Acreeedores no comerciales	1,20%	5,29%
Otros pasivos líquidos	5,43%	15,02%
Pasivo líquido	7,51%	28,07%
Total Pasivo	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

La distribución porcentual del pasivo en la GRAN EMPRESA se caracteriza por el dominio de la financiación propia en detrimento de la ajena, siendo la partida más importante *Otros fondos propios* (74,84%) formada por reservas y resultados no distribuidos. En contraposición, la PYME apoya la mitad de su financiación en recursos propios y la otra mitad en recursos ajenos. Estos últimos también repartidos a su vez al 50% entre financiación a largo y a corto plazo.

Análisis de la estructura del sistema concesional transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía

El mismo análisis realizado por tipo de PYME muestra los siguientes datos porcentuales:

TABLA 61.- Distribución porcentual agregada del pasivo por tipo de PYME según tamaño en el año 2013

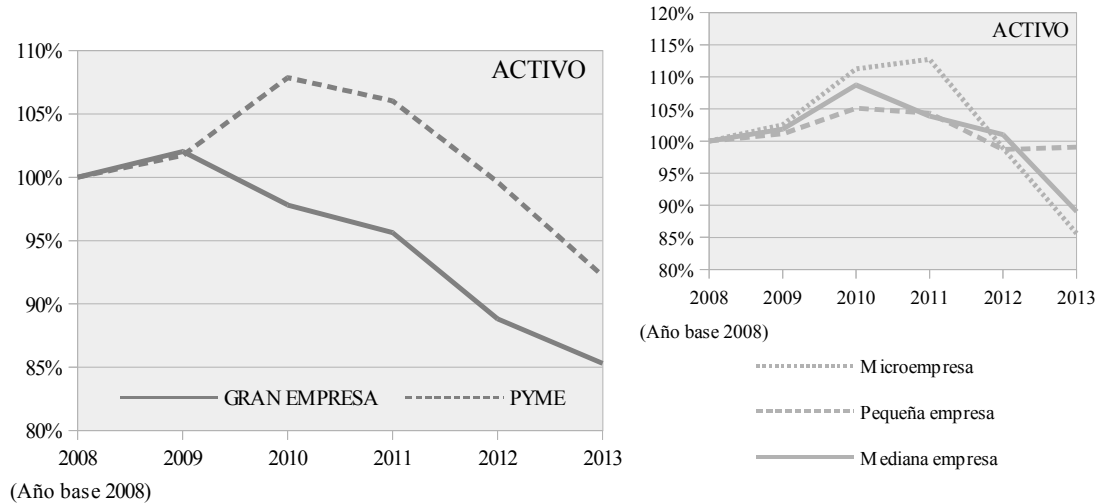
Concepto	Micro Empresa	Pequeña Empresa	Mediana Empresa
Capital suscrito	14,71%	14,17%	6,96%
Otros fondos propios	25,63%	31,62%	54,33%
Fondos propios	40,34%	45,79%	61,29%
Acreedores a largo plazo	22,12%	23,72%	10,39%
Provisiones	0,00%	0,12%	0,18%
Otros pasivos fijos	3,00%	1,87%	4,14%
Pasivo fijo	25,12%	25,71%	14,71%
Deudas financieras	6,12%	10,08%	6,01%
Acreedores no comerciales	5,86%	5,30%	4,97%
Otros pasivos líquidos	22,57%	13,12%	13,03%
Pasivo líquido	34,54%	28,50%	24,00%
Total Pasivo	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Se aprecia cómo a medida que la empresa crece de tamaño, la financiación propia cobra protagonismo con respecto a la ajena. En la Microempresa los pasivos a corto plazo (34,54% sobre total) superan en porcentaje al largo plazo (25,12%). Conforme la empresa crece, se observa una evolución de la estructura hacia modelos de financiación más estables, acortando la financiación ajena y dentro de ésta, prevaleciendo el corto sobre el largo plazo.

Por último, para averiguar el comportamiento de cada tipo de empresa a lo largo de un periodo de tiempo, se analizará la evolución del activo desde el año 2008 a 2013. En el gráfico de líneas adjunto se ilustra dicha evolución.

FIGURA 67.- Evolución porcentual del activo por tipo de empresa según tamaño desde 2008 a 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Tomando como referencia el año 2008, el gráfico muestra de forma porcentual las variaciones del activo con respecto a la citada fecha durante los cinco años siguientes.

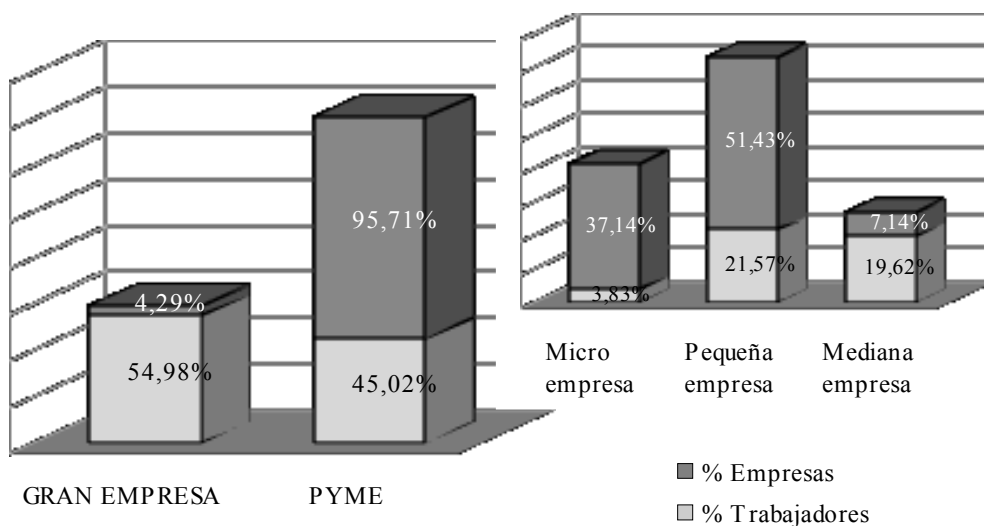
Se observa cómo los efectos de la crisis acontecida durante los últimos años han afectado de manera más sensible a la GRAN EMPRESA respecto a la PYME. Siendo en ambos casos la evolución del activo decreciente, existe mayor descenso del mismo en la GRAN EMPRESA que en la PYME. A su vez, dentro de esta última, la Pequeña empresa es la que muestra una evolución más estable, quedando la Mediana empresa y la Microempresa más vulnerables a los efectos negativos en la economía del país.

ESTRUCTURA DE LOS EFECTIVOS

El número de trabajadores es otro factor discriminante del tipo de empresa. En este análisis se realiza el estudio de la estructura de las empresas concesionarias en función de los efectivos.

Siguiendo el mismo criterio de clasificación que en los análisis anteriores, se obtiene la distribución que muestra el gráfico adjunto con respecto a este parámetro.

FIGURA 68.- Distribución de las empresas concesionales por número de trabajadores referidos al año 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

El gráfico de barras vuelve reiterar la estructura presentada en otros análisis; la bipolaridad del sistema concesional con respecto a las empresas que lo integran.

Los datos obtenidos, muestran a nivel agregado que la GRAN EMPRESA acapara el 54,98% de los empleados, representando en porcentaje el 4,29% del total del número de empresas estudiadas.

El resto de las empresas se catalogan como PYME y suponen el 95,71% del total, representando el número de empleados que poseen el 45,02%.

En el desglose de la PYME según tamaño, se concluye que la Pequeña empresa es la que más trabajadores registra (21,57%), no por el volumen de su plantilla, sino por la abundancia de empresas halladas con esta estructura (51,43% sobre el total). Le sigue en número la Microempresa, aunque el nivel de trabajadores registrados no es significativo (sólo un 3,85%). Por último, la Mediana empresa está compuesta en esta clasificación por pocas entidades (supone sólo un 7,14% del total), sin embargo, sí es considerable el número de empleados registrados a su cargo (19,62%).

ESTRUCTURA FINANCIERA

En este último análisis se recogen los principales ratios financieros con objeto de determinar las características de cada tipo de empresa de cara a su gestión financiera.

El estudio se realiza desde dos perspectivas:

- Estática, donde los ratios están referidos al año 2013.
- Dinámica, recoge la evolución de los ratios durante el período comprendido entre el año 2008 al 2013.

Existe una amplia diversidad de opiniones entre los expertos para el cálculo de ratios. Siguiendo a Jordano (Jordano, 1984), Castillo y Abad (Castillo & Abad, 2007) y Ruiz Palomo (Ruiz Palomo, 2010), se ha elaborado el siguiente análisis.

Análisis de Ratios Estático:

En la tabla adjunta se recopilan los resultados obtenidos de los ratios financieros más significativos.

TABLA 62.- Ratios financieros agregados por tipo de empresa según tamaño referidos al año 2013

Tipo	Ratio de Tesorería	Ratio de Liquidez	Ratio de Solvencia	Ratio de Garantía	Ratio de Autonomía
GRAN EMPRESA	2,29	2,66	2,68	5,92	4,92
PYME	0,55	1,24	1,30	2,02	1,02
Microempresa	0,29	0,90	0,92	1,68	0,68
Pequeña Empresa	0,49	1,19	1,23	1,84	0,84
Mediana empresa	0,85	1,60	1,70	2,58	1,58

Tipo	Ratio de Inmovilizado	Ratio de Endeudamiento	Grado de Autonomía	Grado de Dependencia
GRAN EMPRESA	0,86	0,20	83,10%	16,90%
PYME	0,88	0,98	50,43%	49,57%
Microempresa	1,04	1,48	40,35%	59,65%
Pequeña Empresa	0,91	1,18	45,79%	54,21%
Mediana empresa	0,78	0,63	61,29%	38,71%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

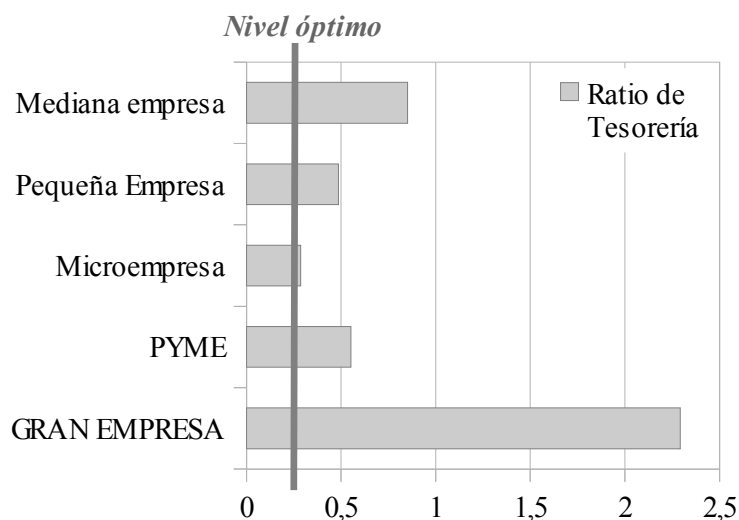
Ratio de Tesorería

Mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones de pago a corto plazo con los activos líquidos disponibles.

El valor aconsejable de este ratio debe estar en torno a 0,25. Valores por debajo de este nivel, revelan posibles problemas de liquidez y por encima, manifiesta empleo inadecuado de recursos por exceso de tesorería y consiguiente coste de oportunidad de los mismos.

El cociente calculado muestra mayor eficiencia en la gestión de los recursos líquidos de la PYME frente a la GRAN EMPRESA, la cual refleja una cierta infrautilización de esta clase de activos.

FIGURA 69.- Comparativa del ratio de tesorería agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013



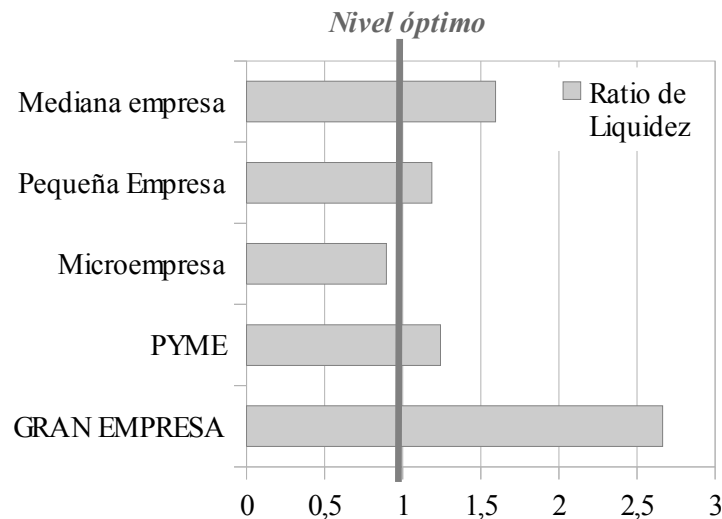
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Ratio de Liquidez

Muestra el valor de los bienes de rápida realización que dispone la empresa para hacer frente a sus deudas a corto plazo. Este ratio está ligado a la velocidad de rotación del activo y del pasivo circulante, por lo que en el supuesto de que ambos giren a la misma velocidad, el valor óptimo se encontraría próximo a la unidad.

Si se observa la tabla anterior, la Microempresa no llega a los parámetros óptimos (0,90), lo que es síntoma de liquidez insuficiente para atender las deudas. El resto de las estructuras superan con holgura el límite.

FIGURA 70.- Comparativa del ratio de liquidez agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013



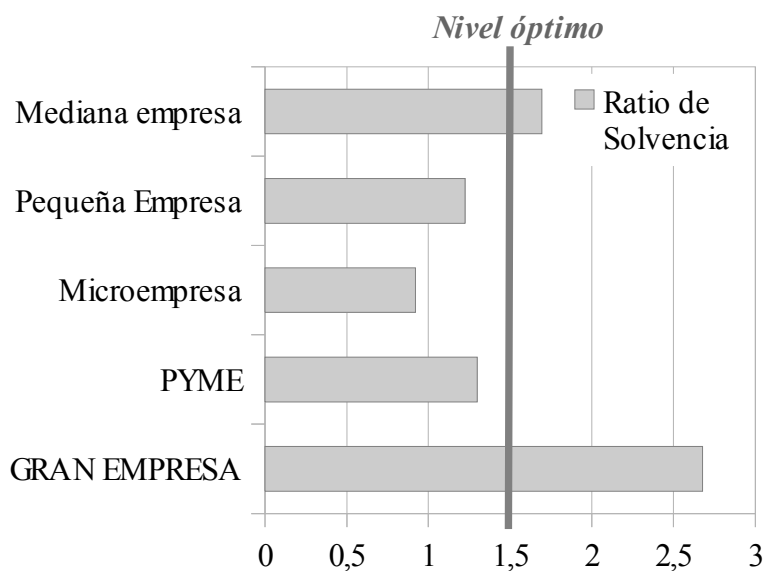
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Ratio de Solvencia

Este cociente mide la posición en que se encuentra una empresa en relación a la situación de suspensión de pagos. El nivel óptimo se sitúa entre 1,5 y 2.

De las PYMES sólo la Mediana empresa mantiene un nivel de solvencia adecuado (1,70). La Microempresa y la Pequeña empresa muestran valores por debajo del nivel óptimo. Esta situación manifiesta insuficiencia de activo corriente, si en un momento determinado, se precisara liquidar todas las deudas a corto plazo de la empresa.

FIGURA 71.- Comparativa del ratio de solvencia agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013



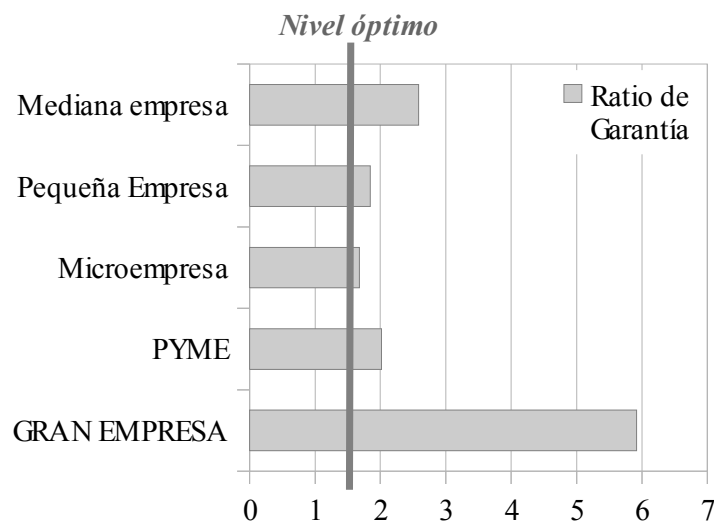
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Ratio de Garantía

Muestra la capacidad que presenta una empresa para liquidar por completo sus deudas utilizando la totalidad de su activo. El nivel óptimo se sitúa entre 1,5 y 2. Valores inferiores a la unidad acerca a la entidad a la situación de quiebra técnica. Cuanto mayor es el ratio, mayor es la garantía de pago de todas las deudas contraídas.

En general, se observa una buena posición de las empresas concesionales con respecto a este ratio destacando, sobre todos los tipos, la GRAN EMPRESA por su alto nivel (5,92).

FIGURA 72.- Comparativa del ratio de garantía agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

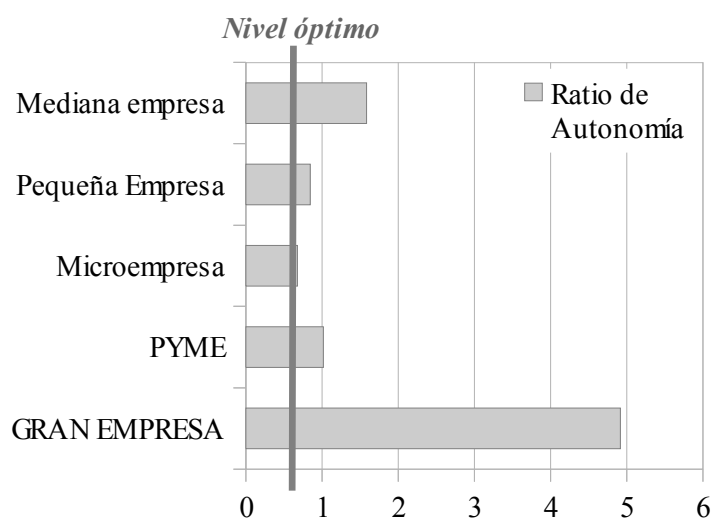
Ratio de Autonomía

Es la relación entre recursos propios y ajenos con los que cuenta la empresa. No existe un índice general, ya que este ratio está condicionado por las características del negocio y por la coyuntura económica, no obstante, los expertos lo sitúan como mínimo en 0,7.

Se observa en todos los tipos de empresas del sector un nivel adecuado de este ratio, aunque en el caso de la Microempresa, presenta un valor muy ajustado.

En general, esta situación manifiesta que las empresas concesionarias poseen suficiente capacidad de maniobra, la cual le permite no incurrir en una elevada dependencia de la financiación ajena.

FIGURA 73.- Comparativa del ratio de autonomía agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013



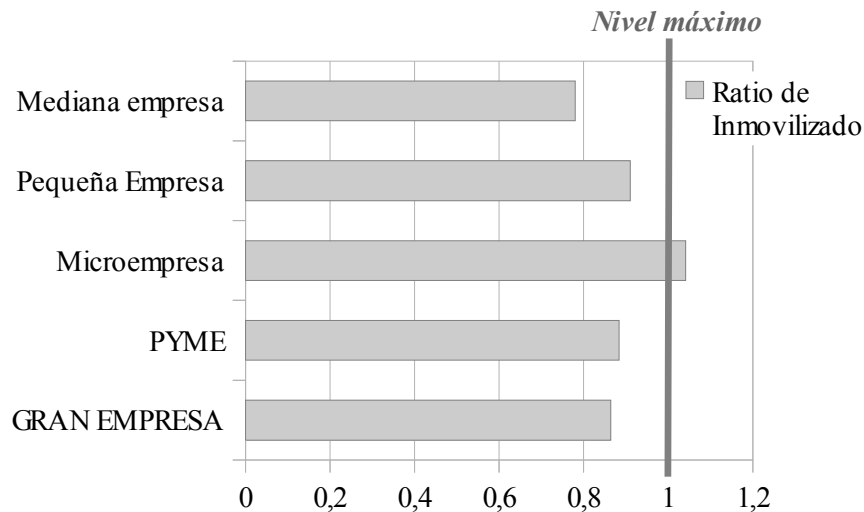
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Ratio de Inmovilizado

Mide la relación entre el capital permanente y la inversión realizada en inmovilizado. Su valor debe ser inferior a 1, ya que lo contrario pone de manifiesto un fondo de maniobra inadecuado.

En cuanto a los tipos de empresas analizadas, se observa en general un nivel apropiado del ratio, siendo la Microempresa la única que supera el máximo, confirmando la situación mostrada por el ratio de solvencia.

FIGURA 74.- Comparativa del ratio de inmovilizado agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013



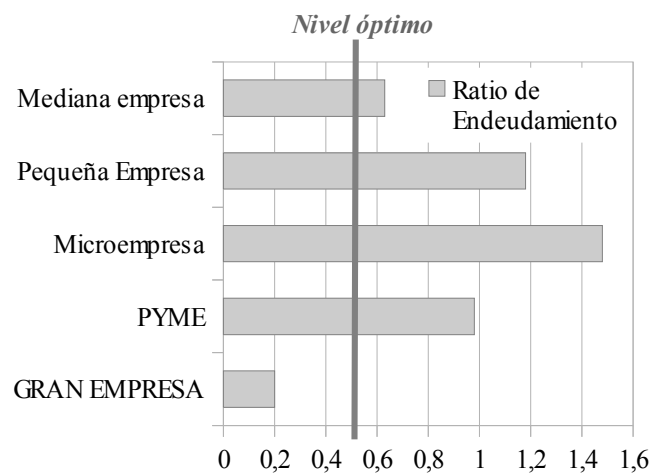
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Ratio de Endeudamiento

Mide el nivel de endeudamiento de una empresa, es decir, el grado de apalancamiento financiero. El valor óptimo, en sentido general, debe situarse entre 0,5 y 0,6.

Los datos indican una situación desfavorable en el caso de la Microempresa y la Pequeña empresa, mostrando síntomas de descapitalización (1,48 y 1,18 respectivamente). Por el contrario, la GRAN EMPRESA posee un nivel demasiado bajo (0,20), lo que puede resultar también inadecuado, por pérdida de oportunidad del coste de los capitales de cara a la rentabilidad del accionista.

FIGURA 75.- Comparativa del ratio de endeudamiento agregado por tipo de empresa según tamaño referido al año 2013



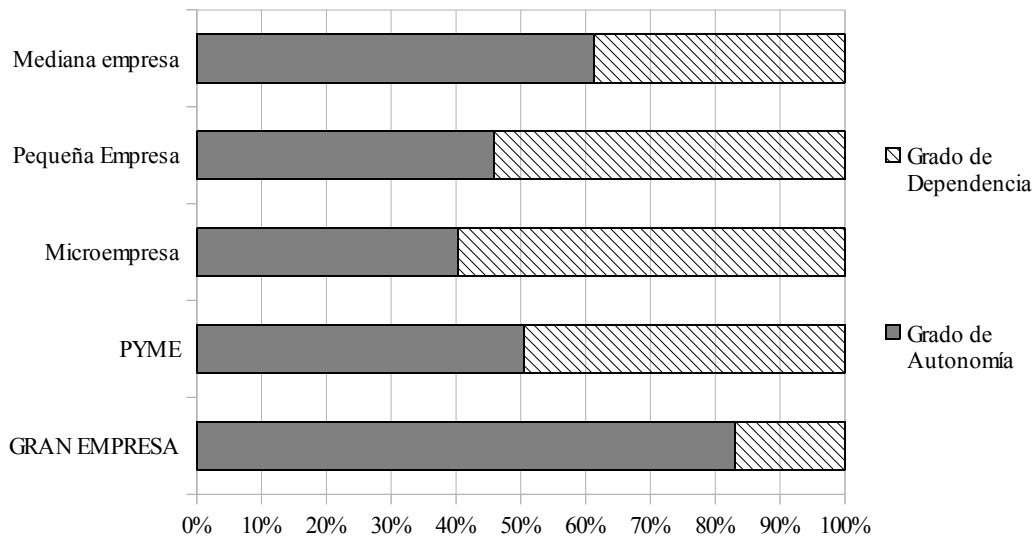
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Grado de Autonomía - Grado de Independencia

Estos ratios miden de forma global la estructura financiera de la empresa, siendo complementarios entre sí.

Las estructuras empresariales estudiadas muestran un grado de autonomía superior, conforme aumenta el tamaño de la entidad. La GRAN EMPRESA presenta la mayor proporción de autonomía frente a la Microempresa, en la que se invierte tal proporción.

FIGURA 76.- Comparativa del grado de autonomía y grado de independencia agregados por tipo de empresa según tamaño referidos al año 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Análisis de Ratios Dinámico:

El análisis estático de ratios ha proporcionado un acercamiento a la técnica de gestión empleada por cada tipo de empresa. El análisis dinámico (comparación de varios períodos) de los ratios permite conocer la situación real de la propia empresa en relación con su entorno competitivo más próximo. En este sentido, toma gran relevancia los efectos que la crisis financiera ha originado sobre la evolución de la forma de financiación en las empresas.

Ratio de Tesorería

En la siguiente tabla se muestra la evolución del ratio.

TABLA 63.- Ratio de tesorería agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013

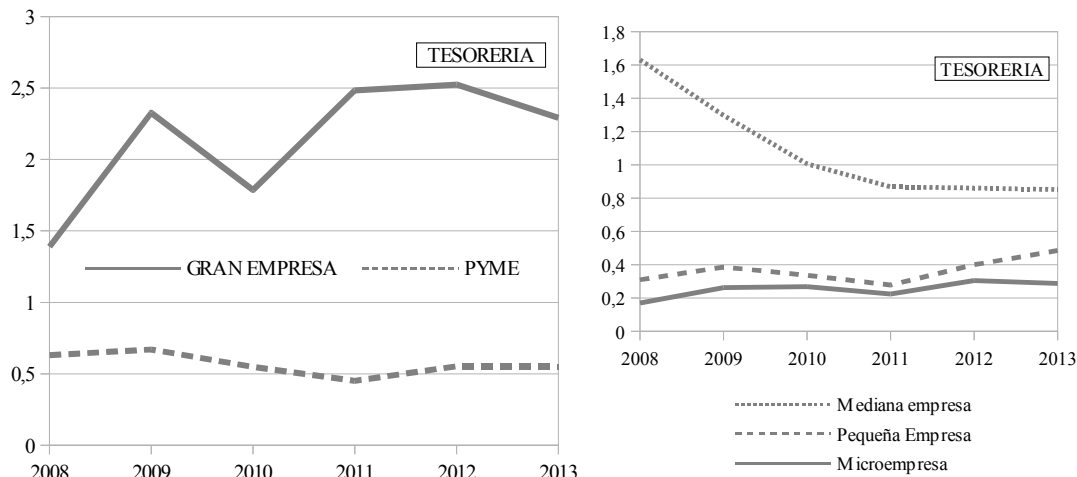
Tipo	Ratio de Tesorería					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
GRAN EMPRESA	1,39	2,33	1,79	2,48	2,52	2,29
PYME	0,63	0,67	0,55	0,45	0,55	0,55
Microempresa	0,17	0,26	0,27	0,22	0,31	0,29
Pequeña Empresa	0,31	0,39	0,34	0,28	0,40	0,49
Mediana empresa	1,63	1,30	1,01	0,87	0,86	0,85

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Con respecto al ratio de tesorería la GRAN EMPRESA manifiesta una evolución con altibajos en los años centrales del periodo observado, situándose el valor medio del ratio en torno a 2,13 con una desviación respecto al mismo de 0,45.

El gráfico siguiente muestra la evolución del ratio de tesorería.

FIGURA 77.- Comparativa del ratio de tesorería agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

En la PYME la variación es menos sensible (sólo ha supuesto 0,08 respecto al valor medio). Dentro de esta categoría, la Mediana empresa es la que ha mantenido el índice más alto (1,09 de media) pero también mayores oscilaciones durante el periodo (desviación de 0,32).

Ratio de Liquidez

La tabla se muestra los valores del ratio durante el periodo 2008-2013.

TABLA 64.- Ratio de liquidez agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013

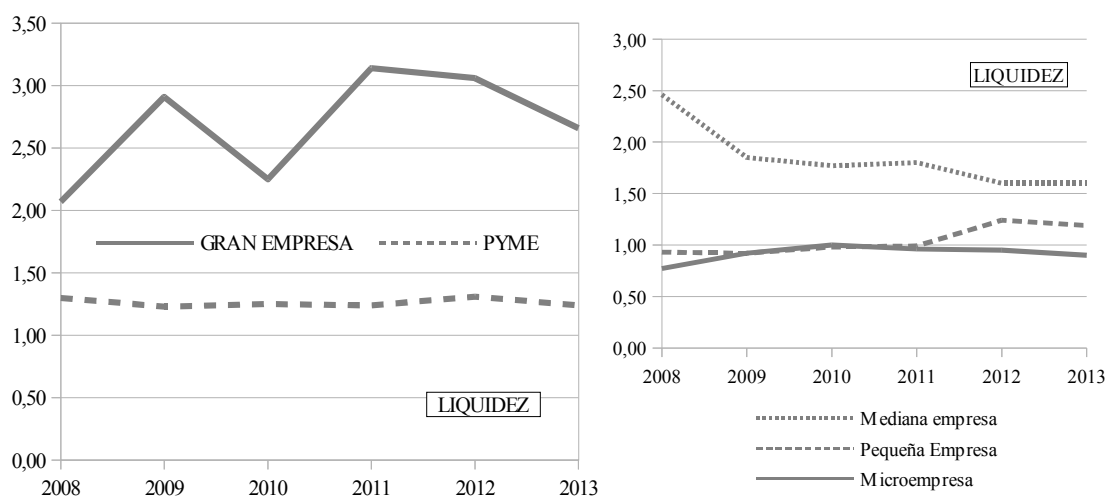
Tipo	Ratio de Liquidez					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
GRAN EMPRESA	2,07	2,91	2,25	3,14	3,06	2,66
PYME	1,30	1,23	1,25	1,24	1,31	1,24
Microempresa	0,77	0,92	1,00	0,96	0,95	0,90
Pequeña Empresa	0,93	0,92	0,98	0,99	1,24	1,19
Mediana empresa	2,46	1,85	1,77	1,80	1,60	1,60

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Se observa en la GRAN EMPRESA un crecimiento del ratio durante los años 2010 y 2011 con una caída progresiva en los años siguientes, aunque sin ser preocupante ya que en todo momento el ratio se ha mantenido muy por encima del nivel óptimo.

Con respecto a la PYME su evolución en el tiempo ha resultado más lineal. En cuanto a sus categorías, la Mediana empresa es la que ha demostrado mayor nivel de oscilación (0,32 respecto al valor medio) aunque con buenos resultados durante el periodo de observación. La Microempresa y la Pequeña empresa se han mantenido relativamente estables.

FIGURA 78.-...Comparativa del ratio de liquidez agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Ratio de Solvencia

La tabla se muestra los valores del ratio durante el periodo estudiado.

TABLA 65.- Ratio de solvencia agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013

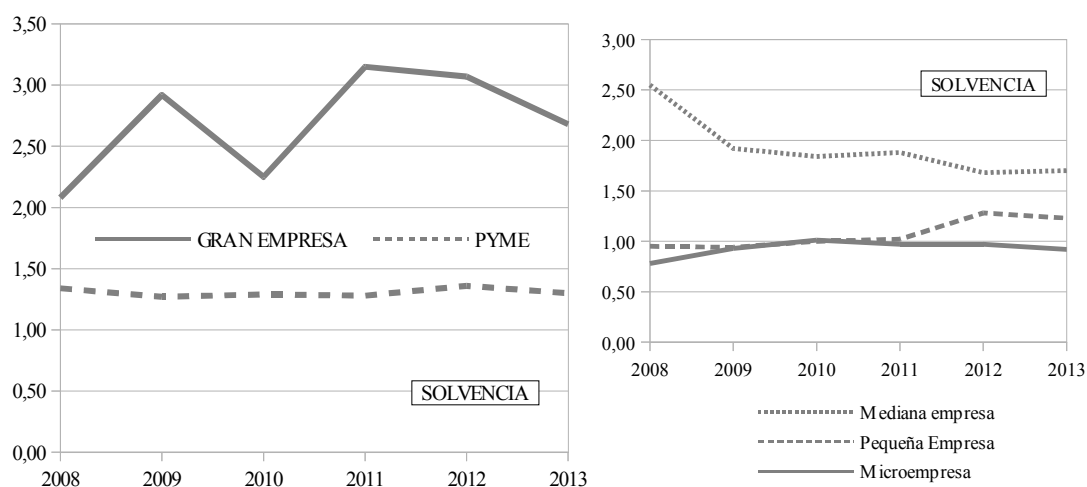
Tipo	Ratio de Solvencia					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
GRAN EMPRESA	2,08	2,92	2,25	3,15	3,07	2,68
PYME	1,34	1,27	1,29	1,28	1,36	1,30
Microempresa	0,78	0,93	1,01	0,97	0,97	0,92
Pequeña Empresa	0,95	0,94	1,00	1,02	1,28	1,23
Mediana empresa	2,55	1,92	1,84	1,88	1,68	1,70

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

La GRAN EMPRESA muestra una buena evolución del ratio aunque con variaciones (desviaciones situadas en 0,44 respecto al valor medio).

Por el contrario la PYME vuelve a demostrar mayor uniformidad en la evolución de los valores, siendo dentro de ésta la Mediana empresa la que más oscila (0,32 respecto al valor medio). Por lo que respecta a la Microempresa no ha conseguido en todo el periodo alcanzar el nivel óptimo, siendo el año 2010 el intervalo en el que obtuvo mejor valor (1,01).

FIGURA 79.- Comparativa del ratio de solvencia agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Ratio de Garantía

La tabla adjunta refleja los valores del ratio desde el año 2008 al 2013.

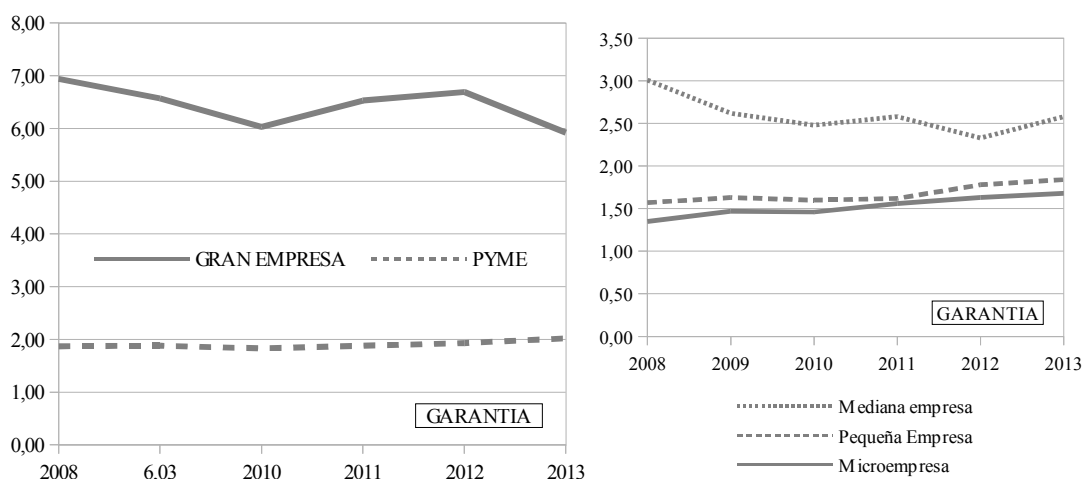
TABLA 66.- Ratio de garantía agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013

Tipo	Ratio de Garantía					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
GRAN EMPRESA	6,94	6,57	6,03	6,53	6,69	5,92
PYME	1,87	1,88	1,83	1,88	1,93	2,02
Microempresa	1,35	1,47	1,46	1,56	1,63	1,68
Pequeña Empresa	1,57	1,63	1,60	1,62	1,78	1,84
Mediana empresa	3,01	2,62	2,48	2,58	2,33	2,58

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Se observa en la evolución de las empresas del sector un buen valor con respecto a este ratio, acentuándose el nivel de variación conforme aumenta el tamaño de la empresa (en la GRAN EMPRESA gira en torno al 0,40, en la Mediana empresa al 0,23 y en la Pequeña empresa y la Microempresa entre el 0,11 y 0,12). Esto demuestra que las empresas concesionarias estudiadas poseen estructuras con suficiente garantía para responder con su patrimonio ante las deudas contraídas.

FIGURA 80.- Comparativa del ratio de garantía agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Ratio de Autonomía

La tabla adjunta muestra los valores del ratio de autonomía durante el periodo de estudio.

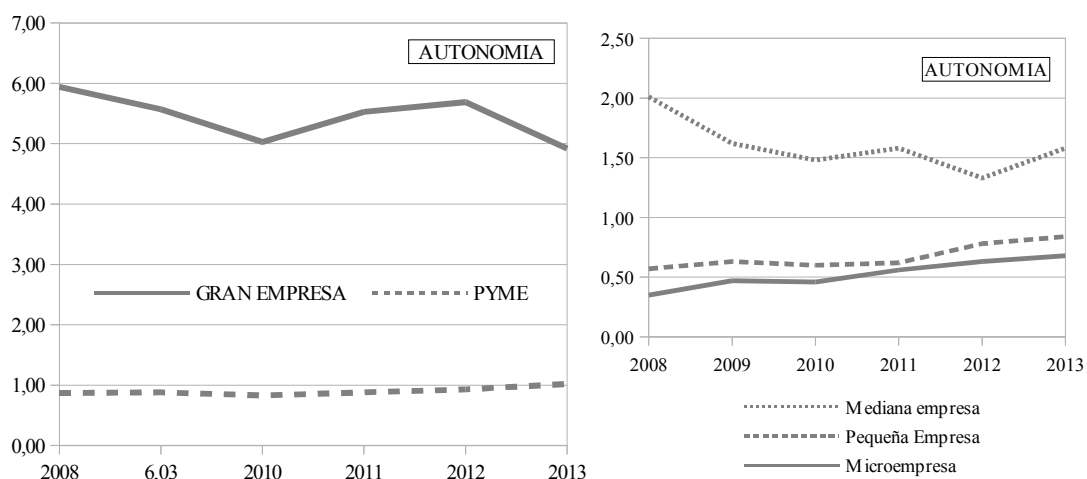
TABLA 67.- Ratio de autonomía agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013

Tipo	Ratio de Autonomía					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
GRAN EMPRESA	5,94	5,57	5,03	5,53	5,69	4,92
PYME	0,87	0,88	0,83	0,88	0,93	1,02
Microempresa	0,35	0,47	0,46	0,56	0,63	0,68
Pequeña Empresa	0,57	0,63	0,60	0,62	0,78	0,84
Mediana empresa	2,01	1,62	1,48	1,58	1,33	1,58

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

El valor medio del ratio en la GRAN EMPRESA se sitúa en 5,44 con oscilaciones respecto al mismo de 0,40, lo que pone de manifiesto la holgura de recursos propios con los que cuenta respecto a los ajenos.

FIGURA 81.- Comparativa del ratio de autonomía agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

La PYME muestra valores más bajos (0,90 de media) aunque con oscilaciones menores (0,07 respecto al valor medio) y una evolución con tendencia al alza que sitúa el cociente en los últimos años en niveles adecuados.

Ratio de Inmovilizado

La tabla siguiente recoge los valores del ratio desde el año 2008 al 2013.

TABLA 68.- Ratio de inmovilizado agregado por tipo de empresa según tamaño referidos al periodo 2008 - 2013

Tipo	Ratio de Inmovilizado					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
GRAN EMPRESA	0,93	0,88	0,90	0,87	0,87	0,86
PYME	0,87	0,88	0,88	0,87	0,85	0,88
Microempresa	1,16	1,04	0,99	1,01	1,02	1,04
Pequeña Empresa	1,02	1,03	1,00	0,99	0,89	0,91
Mediana empresa	0,64	0,68	0,72	0,71	0,74	0,78

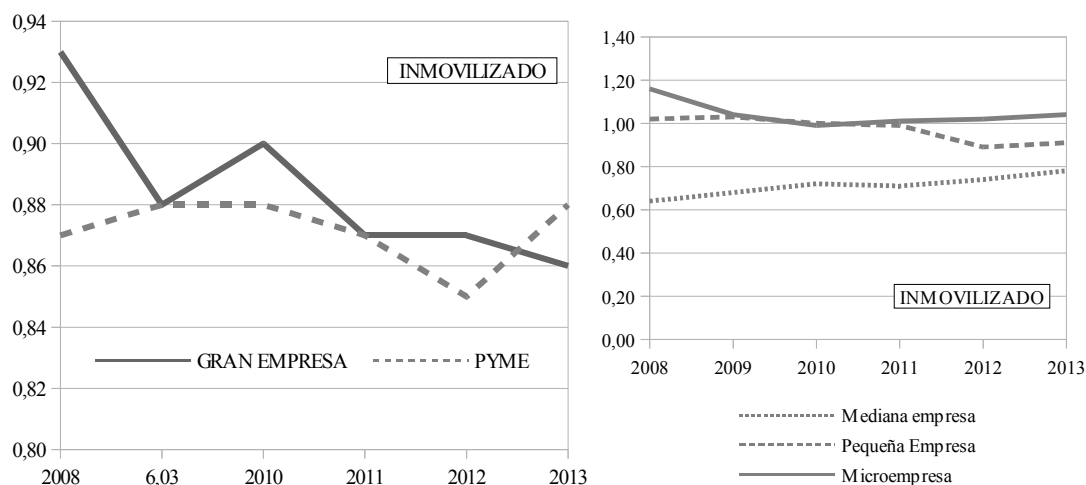
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Se observa una reducción generalizada del índice, moviéndose en todo el periodo dentro del nivel óptimo en cada una de las categorías. Este descenso es ocasionado principalmente por la disminución del activo no corriente.

Por categorías, la Microempresa y Pequeña empresa son las que presentan mayor valor del índice (1,04 y 0,97 de valor medio respectivamente).

En el siguiente gráfico se ilustra la evolución del ratio durante el periodo comprendido entre los años 2008 y 2013.

FIGURA 82.- Comparativa del ratio de inmovilizado agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Ratio de Endeudamiento

La tabla siguiente recoge los valores del ratio de las empresas concesionarias estudiadas durante el periodo 2008-2013.

TABLA 69.- Ratio de endeudamiento agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013

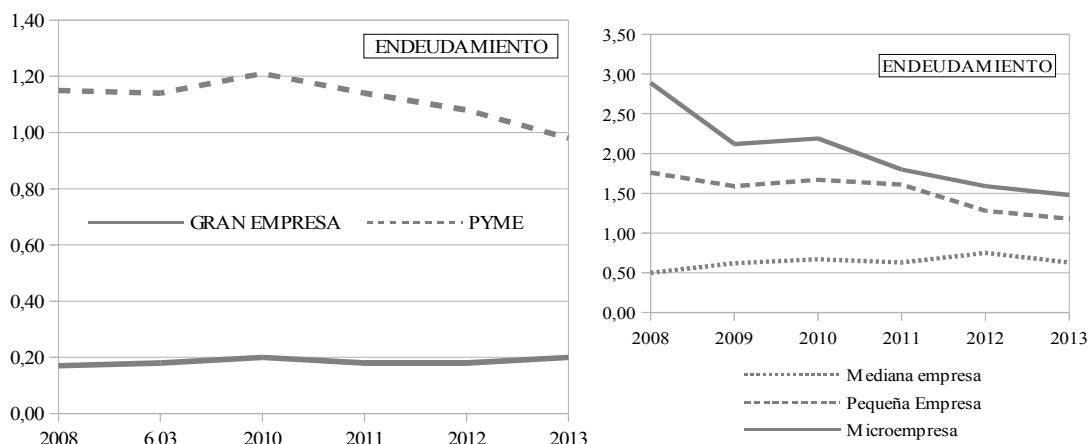
Tipo	Ratio de Endeudamiento					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
GRAN EMPRESA	0,17	0,18	0,20	0,18	0,18	0,20
PYME	1,15	1,14	1,21	1,14	1,08	0,98
Microempresa	2,89	2,12	2,19	1,80	1,59	1,48
Pequeña Empresa	1,76	1,59	1,67	1,61	1,28	1,18
Mediana empresa	0,50	0,62	0,67	0,63	0,75	0,63

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Se observa una evolución lineal del ratio en la GRAN EMPRESA, arrojando valores bajos (media en torno a 0,18), lo que demuestra una fortaleza de la estructura por el nivel significativo de recursos propios con los que cuenta.

En lo que respecta a la PYME, sólo la Mediana empresa consigue acercarse al nivel óptimo (media del periodo 0,63 con variaciones de 0,08 respecto a dicho valor). La Microempresa y la Pequeña empresa muestran valores más altos durante el periodo aunque con una tendencia a la baja en los últimos años observados.

FIGURA 83.- Comparativa del ratio de endeudamiento agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

Grado de Autonomía - Grado de Dependencia

La complementariedad de estos ratios permite aplicar la interpretación de uno en sentido opuesto al otro.

Las tablas adjuntas muestran los valores resultantes de cada ratio durante el periodo 2008-2013.

TABLA 70.- Grado de autonomía y dependencia agregado por tipo de empresa según tamaño referidos al periodo 2008 - 2013

Tipo	Grado de Autonomía					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
GRAN EMPRESA	85,59%	84,78%	83,40%	84,68%	85,04%	83,10%
PYME	46,62%	46,77%	45,27%	46,80%	48,12%	50,43%
Microempresa	25,68%	32,03%	31,32%	35,72%	38,63%	40,35%
Pequeña Empresa	36,17%	38,59%	37,41%	38,38%	43,80%	45,79%
Mediana empresa	66,83%	61,87%	59,71%	61,25%	57,16%	61,29%

Tipo	Grado de Dependencia					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
GRAN EMPRESA	14,41%	15,22%	16,60%	15,32%	14,96%	16,90%
PYME	53,38%	53,23%	54,73%	53,20%	51,88%	49,57%
Microempresa	74,32%	67,97%	68,68%	64,28%	61,37%	59,65%
Pequeña Empresa	63,83%	61,41%	62,59%	61,62%	56,20%	54,21%
Mediana empresa	33,17%	38,13%	40,29%	38,75%	42,84%	38,71%

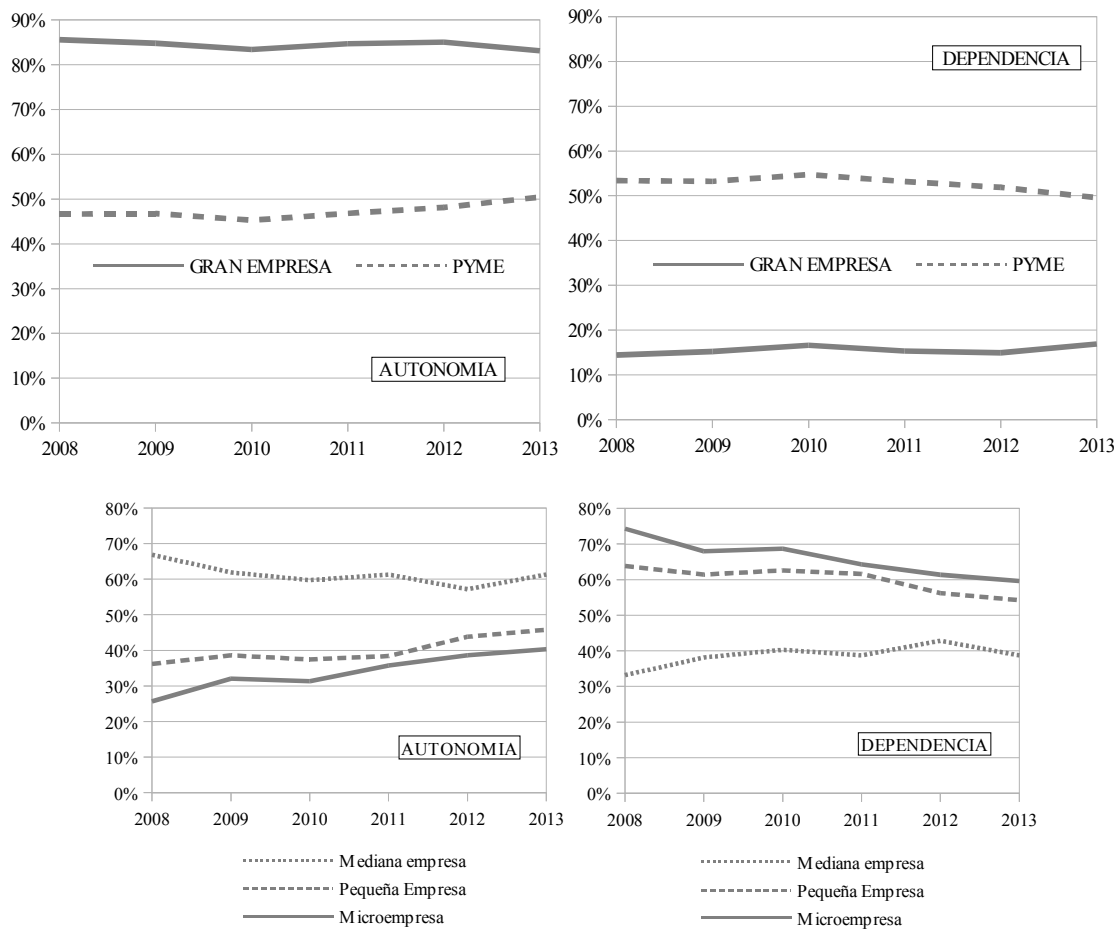
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

La evolución muestra que la GRAN EMPRESA ha mantenido el nivel de autonomía en valores altos durante todo el periodo (84,43% de valor medio) con tendencia a la baja durante el último año.

En lo que respecta a las PYMES a medida que aumenta el tamaño de la empresa el grado de autonomía de hace mayor, es decir, se reduce el grado de dependencia respecto a la financiación ajena. Por otra parte, en la evolución por años, es la Microempresa y la Pequeña empresa las que experimentan una tendencia al alza del grado de autonomía ocurriendo en sentido contrario en el caso de la Mediana empresa.

En general se observa una tendencia en las empresas de mayor tamaño a la disminución del grado de autonomía y en las de menor tamaño un aumento del mismo.

FIGURA 84.- Comparativa del grado de autonomía y dependencia agregado por tipo de empresa según tamaño referido al periodo 2008 - 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI

3.3.2.4. Resultados

Los datos obtenidos en este último grupo de análisis, nos muestra desde otra perspectiva la configuración de la estructura del sistema concesional de transporte público regular por carretera en Andalucía, la cual converge en las mismas conclusiones que las investigaciones realizadas en los epígrafes anteriores.

Con respecto al **análisis de costes**, los datos muestran:

- Una relevancia del *Gasto de personal* en relación al resto de las partidas estudiadas. Es tal la importancia de este concepto que, en los nuevos criterios de valoración introducidos a raíz de la entrada en vigor del Reglamento europeo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera en 2007 (Reglamento CE 1370/2007), se contempla la subrogación de las relaciones laborales como un aspecto a tener en cuenta en la adjudicación de nuevos contratos.
- En segundo lugar le sigue la partida de Combustible, siendo un gasto muy sensible a las fluctuaciones de la economía, donde las nuevas tecnologías están irrumpiendo con fuerza en la búsqueda de fuentes de energías alternativas que permitan una sostenibilidad energética y medioambiental del sector.

El resto de los costes quedan por debajo del 10% del total.

Este análisis ha supuesto un punto de partida hacia la determinación de la estructura óptima de la empresa concesional, a través del estudio de las empresas integrantes a nivel agregado, discriminando según el tamaño.

Los **análisis económico, patrimonial, de los efectivos y financiero** realizados sobre los datos referentes al año 2013, han proporcionado los resultados que a continuación se detallan.

Análisis económico:

- La división del conjunto de empresas en dos categorías principales: GRAN EMPRESA (que supone un 1% del número total) y PYME (el 99% restante).

A su vez las PYMES se encuentran divididas en tres subgrupos: Microempresa (suponen un 71% de las PYMES), Pequeña empresa (21%) y Mediana empresa (7% restante).

- En relación a los *Ingresos de explotación*, la GRAN EMPRESA genera 45% del total quedando el 56% restante producidos por las PYMES.
- En lo referente al *Margen de explotación* muestra mejores valores la PYME respecto a la GRAN EMPRESA.

Análisis patrimonial:

- En cuanto a la distribución de las masas patrimoniales, la GRAN EMPRESA posee una estructura sólida apoyada en una amplia financiación propia. En este sentido la PYME conforma su estructura teniendo una mayor dependencia de la financiación externa.
- En referencia a la estructura del *Inmovilizado*, en la GRAN EMPRESA cobra gran relevancia el Inmovilizado inmaterial debido a la importancia de la propiedad industrial y el arrendamiento financiero en relación a la gestión de flotas. En la PYME se observa una gestión del inmovilizado más tradicional basada en un mayor nivel de Inmovilizado material.
- Con respecto a la estructura del *Pasivo exigible*, se observa cómo a medida que la empresa crece de tamaño la financiación propia cobra protagonismo con respecto a la ajena, y dentro de ésta, con tendencia a prevalecer el corto sobre el largo plazo.
- En relación a la evolución del activo durante los últimos años, se ha experimentado un mayor descenso en la GRAN EMPRESA respecto a la PYME. A su vez, dentro de esta última, la Pequeña empresa es la que muestra una evolución más estable, quedando la Mediana empresa y la Microempresa más vulnerables a los efectos de la crisis.

Análisis de los efectivos:

- Sobre los efectivos, la distribución del número de trabajadores obedece a un esquema bipolar, donde la GRAN EMPRESA absorbe el 55% del total de los empleados, y el resto forma parte de una gran cantidad de PYME con plantillas formadas por un reducido número de trabajadores.

Análisis financiero:

- Con respecto a los ratios financieros, la GRAN EMPRESA muestra los mejores índices, aunque es de destacar el buen nivel de eficiencia en la gestión de los recursos líquidos de la PYME.
- En lo referente al grado de independencia financiera se observa una relación directamente proporcional con el tamaño de la empresa, siendo la GRAN EMPRESA la de mayor nivel de autonomía y la Microempresa la que muestra mayor nivel de dependencia financiera.
- En relación a la evolución temporal de las estructuras financieras, la GRAN EMPRESA muestra a nivel global una mejor evolución de los ratios aunque con sensibles fluctuaciones respecto a los valores medios. Por el contrario la PYME experimenta mayor uniformidad en la evolución de los mismos.
- Se observa en la trayectoria de las empresas del sector un buen valor del ratio de garantía, lo que pone de manifiesto la suficiencia patrimonial de las empresas concesionarias estudiadas para responder con su activo a las deudas contraídas, constatando que dicha garantía se ha ido conservando a lo largo de los años.
- Por último se ha comprobado la existencia de una relación directamente proporcional entre el tamaño de la empresa y el grado de autonomía e inversamente proporcional en relación a su evolución en el periodo estudiado. Es decir, se manifiesta una tendencia a la baja del grado de autonomía en las empresas de mayor tamaño y en las de menor tamaño un aumento del mismo durante el transcurso del periodo analizado.

RESULTADOS Y CONCLUSIONES

El sector del transporte público regular de viajeros por carretera en Andalucía se ha caracterizado tradicionalmente por su estructura atomizada, es decir, gran diversidad de operadores de pequeña o mediana dimensión, donde los contratos concesionales suponían la única y principal actividad económica.

Con el paso del tiempo, han aparecido en el mercado nuevas tendencias que han provocado la evolución del sector hacia otros modelos. Por un lado, la transformación de la figura del empresario único hacia sociedades mercantiles, y por otro la penetración de grandes firmas multinacionales a través de la adquisición y, en múltiples ocasiones, absorción de empresas concesionales existentes.

El estudio y análisis de estos factores es lo que ha motivado la elaboración de la presente Tesis.

El sistema concesional de transporte público estudiado, parte de una época en la que los datos disponibles sobre el sector eran escasos y en ciertas ocasiones imprecisos. Con el paso del tiempo la Junta de Andalucía, a través de la plataforma SITRANBUS, ha ido recogiendo información referente a la explotación de cada una de las concesiones, conforme iban constituyéndose. Esta información, suministrada en parte por las empresas operadoras, ha formado con el paso del tiempo fuentes de datos históricos, que han servido de base para la realización de esta investigación.

Del estudio de esta información, en este trabajo se ha considerado adecuado estructurar el análisis en tres grandes bloques:

1. Estudio de las variables de explotación (viajeros, viajeros-km, vehículos-km y recaudación) de cada una de las concesiones desde una perspectiva estática (en un año concreto, 2014) y dinámica (durante el periodo comprendido entre el año 2009 al 2014).
2. Investigación de aquellos supuestos que han incidido sobre la titularidad del contrato concesional, tanto directamente (mediante la unificación o transmisión) como indirectamente (a través de la adquisición, fusión o absorción de empresa).

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

3. Análisis agregado de la estructura económica, financiera y patrimonial de las empresas que forman el sistema concesional, incidiendo en la interpretación del análisis de ratios.

A continuación se exponen las principales conclusiones obtenidas en relación a los objetivos que habían sido planteados en función de los datos recopilados y de la observación del sector.

Objetivo 1.- Conocer la estructura actual del sistema concesional

El análisis de las variables de explotación ha mostrado la existencia de un mercado descompensado formado por un número considerable de empresas. Dentro del conjunto, existe un bajo porcentaje de operadoras que generan un gran volumen de negocio, quedando el resto repartido entre un número significativo de empresas con poca participación en el mercado.

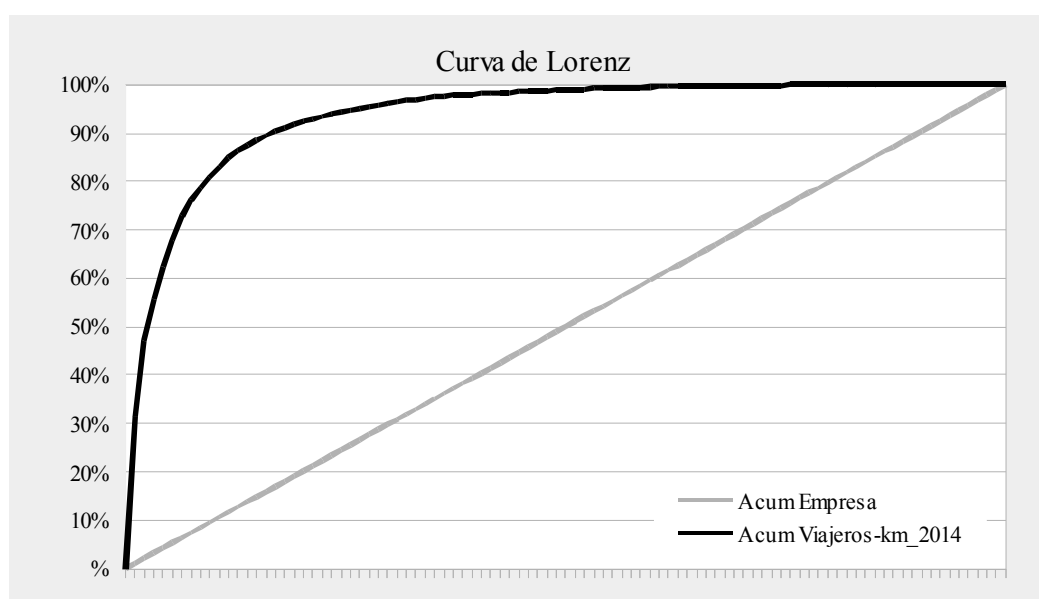
	<u>Mayor volumen</u>	<u>Menor volumen</u>
Promedio empresas:	5,97%	94,03%
Promedio datos explotación:	68,09%	31,91%

Los promedios muestran que en torno al 6% de las empresas del sector generan el 68% del volumen de negocio, quedando el 32% restante repartido entre el 94% de las empresas del mismo.

Siguiendo el análisis que Mathisen y Solvoll (Mathisen & Solvoll, 2008) han realizado sobre el sector del transporte público en autobús en Noruega, se decidió aplicar los estadísticos empleados por los autores, debido a su capacidad de clarificación y conclusión respecto a la capacidad de medición del estado de concentración de una determinada población.

En este caso, se ha procedido a la representación gráfica del estado de concentración del sistema concesional mediante la aplicación de la *Curva de Lorenz*¹. La evaluación del grado de concentración se ha calculado a través de dos fórmulas: el Coeficiente de Gini² (G) y el Índice de Herfindahl e Hirschman³ (IHH). Se ha empleado como variable principal los viajeros-km, por ser la más significativa.

FIGURA 85.- *Curva de Lorenz correspondiente a la distribución de los viajeros-km generados en el año 2014 en función de las empresas operadoras del sector*



Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de SITRANBUS

Cada punto de la curva representa el porcentaje acumulado de los viajeros-km por empresa concesionaria. La curva muestra una marcada verticalidad en los valores más cercanos al origen. Este hecho manifiesta una acusada concentración del nivel de viajeros-km en un número reducido de empresas

¹ Concepto desarrollado por el economista estadounidense Max Otto Lorenz (1876-1959), consistente en una representación gráfica que muestra la distribución de una variable en una determinada población. En el eje de abscisas (X) se recogen los acumulados de población expresados en tanto por ciento y en el eje de ordenadas (Y) los acumulados de la variable a estudiar expresados en tanto por ciento.

² Fórmula desarrollada por el estadístico italiano Corrado Gini (1884-1965) que mide el grado de desigualdad de una variable respecto a una población determinada. El coeficiente de Gini es un número entre 0 y 1.

³ Fórmula que mide la concentración económica de un mercado. Los valores cercanos a 0 muestran un estado de competencia perfecta, y los próximos a 10.000 manifiestan una situación de monopolio.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Conforme aumenta el número de empresas, la curva se torna más plana, quedando prácticamente paralela al eje de abscisas.

Una vez constatada la situación de concentración de empresas en el sector, el Coeficiente de Gini (G) y el Índice de Herfindahl e Hirschman (H) permiten medir el grado de concentración y valorar en qué medida es preocupante la situación del sector.

Con respecto al Coeficiente de Gini, tomando los valores para la variable viajeros-km generados durante el año 2014 por cada una de las empresas concesionarias y aplicando la siguiente fórmula:

$$G = \left| 1 - \sum_{k=1}^{n-1} (X_{k+1} - X_k) (Y_{k+1} + Y_k) \right|$$

Siendo,

X: porcentaje acumulado de empresas concesionarias.

Y: porcentaje acumulado de viajeros-km del año 2014.

Se obtiene el siguiente resultado:

$$G = 0,8716$$

El valor hallado muestra un nivel próximo a 1, lo que constata la existencia de un alto grado de concentración en pocas empresas del sector respecto al volumen de explotación de los servicios concesionales, con lo que podemos afirmar que el sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general en Andalucía es un mercado dominado por pocas empresas con gran volumen de negocio.

Por otra parte, el Índice de Herfindahl e Hirschman permite valorar si el grado de concentración del mercado es preocupante.

Aplicando la siguiente fórmula a la variable viajeros-km generados durante el año 2014 por cada una de las empresas concesionarias, se obtiene el cálculo del índice:

$$H = \sum_{i=1}^N s_i^2$$

Siendo,

s: porcentaje sobre el total de viajeros-km del año 2014

Resultado:

$$H = 1.448,44$$

El valor muestra una situación manifiesta de concentración del mercado. Sin embargo, teniendo en cuenta los límites marcados por la Unión Europea⁴, el dato no presenta una situación preocupante, ya que al encontrarse entre 1.000 y 1.800 (en el periodo de referencia) la concentración del mercado se considera moderada. Por encima de 1.800 se estaría ante una situación de alta concentración.

Al respecto, Estados Unidos⁵ establece límites más amplios. Valores del índice comprendidos entre 1.500 y 2.500 son considerados manifestación de una situación de concentración moderada. A partir de 2.500 el nivel de concentración es calificado como alto.

En conclusión, desde ambas perspectivas, el valor obtenido del índice demuestra una moderada concentración en el sector.

Si se comparan estos datos con los obtenidos por Mathisen y Solvoll⁶ respecto al grado de concentración del sector en Noruega se observa, salvando las distancias, una cierta sintonía con respecto a los resultados:

	<u>Andalucía</u>	<u>Noruega</u>
G =	0,87	0,61
H =	1.448	1.250

Ambos mercados, presentaron síntomas de concentración en sus respectivos momentos de estudio.

⁴ Ver Glosario de términos sobre política de competencia (COM, 2002).

⁵ THE UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE. ANTITRUST DIVISION [en línea], <http://www.justice.gov/atr/herfindahl-hirschman-index>, [consulta: 12 octubre 2015].

⁶ En este estudio los coeficientes están referidos a la variable vehículos-km generados en el año 2004 en el sector de transporte público de viajeros en autobús en Noruega.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Objetivo 2.- Averiguar si la evolución del sistema tiende hacia un oligopolio de empresas concesionarias

Partiendo del punto anterior, para dar respuesta al segundo objetivo, se han calculado los valores de G y H para la variable viajeros-km generados en el año 2009, comparándose los valores con los obtenidos por la variable en el año 2014, con objeto de averiguar la tendencia de la concentración del mercado.

	<u>Año 2009</u>	<u>Año 2014</u>
G =	0,87251	0,87167
H =	1.449,24	1.448,44

Los datos presentan valores similares en ambos años, lo que demuestra que la situación apenas ha variado con el tiempo. Ello revela que debido a la larga duración de los contratos concesionales, el panorama de concentración actual procede de una época en la que se adjudicaron la mayor parte de los mismos, manteniéndose la estructura en la actualidad.

Con respecto al resto de las variables de explotación, el Coeficiente de Gini y el IHH presentan valores muy próximos en los dos años estudiados.

Año 2009

	<u>Viajeros</u>	<u>Viajeros-km</u>	<u>Veh-km</u>	<u>Recaudación</u>
G =	0,85430	0,87251	0,82850	0,87430
H =	1.112,68	1.449,24	1.025,87	1.384,35

Año 2014

	<u>Viajeros</u>	<u>Viajeros-km</u>	<u>Veh-km</u>	<u>Recaudación</u>
G =	0,85747	0,87167	0,83239	0,87296
H =	1.136,54	1.448,44	1.081,40	1.398,58

Por tanto, aunque los procesos de unificación, prórroga y transmisión de concesiones y las adquisiciones de empresas concesionarias por parte de sociedades más fuertes, han generado la acumulación de contratos concesionales en manos de determinadas empresas, este hecho no ha sido lo suficientemente significativo como para provocar un incremento en el valor de los índices de concentración. Por lo que la evolución del actual sistema concesional no se estima que su comportamiento presente clara tendencia hacia el oligopolio.

Sin embargo, habrá que prestar especial interés al desarrollo de los nuevos procedimientos de licitación, sobre todo a los de aquellas concesiones afectadas por esta situación, ya que en los próximos años, en Andalucía, un gran número de concesiones de transporte público regular de viajeros por carretera deberán renovarse al verse agotado los plazos y prórrogas establecidas, y es en ese momento donde sería preceptivo volver a medir la concentración del sector con objeto de comprobar si se cumplen las condiciones de libre mercado.

Objetivo 3.- Determinar si el sistema de información disponible es adecuado para el registro y control de la explotación

En el año 2002, el Ministerio de Fomento publica una Orden (Orden FOM/3398/2002) que introduce nuevas normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera. Una de estas normas, impone a los titulares de concesiones de transporte público regular permanente de uso general de viajeros, la obligación de facilitar trimestralmente a la Administración competente un resumen de los servicios prestados al amparo de la concesión adjudicada.

No obstante, se ha detectado que en la práctica, dicha información no se genera con la periodicidad y rigor adecuados. Ello provoca que la búsqueda de información referente a la explotación de los servicios concesionales no sea tarea fácil. Los datos, en muchas ocasiones, se encuentran desfasados y en otras contienen errores derivados del sistema de transmisión y procesamiento a los que son sometidos.

SITRANBUS supone una potente plataforma de información cuyos datos proporcionan una fuente valiosa para el estudio, análisis y control de las concesiones. Sin embargo, en esta investigación, se han encontrado la existencia de algunas deficiencias en su funcionamiento cuya subsanación permitiría optimizar el sistema de cara a una mejor gestión y control del sistema concesional.

En base a ello, se proponen cuatro medidas correctoras por parte de la Administración, para la mejora del sistema de información actual:

1. Control periódico del suministro de los datos estadísticos de explotación por parte de los operadores, aplicando sanciones pecuniarias por incumplimiento de plazos.
2. Verificación y análisis periódico de la información recibida, con objeto de detectar los datos incompletos, erráticos o desactualizados.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

3. Incorporación de nuevas funciones para la exportación automática de datos hacia otras herramientas informáticas, como hojas de cálculo o programas estadísticos especializados, que permitan el análisis y explotación de la información de manera cómoda y precisa, superando la rigidez del sistema actual.
4. Creación de una plataforma on-line que permita a los operadores realizar telemáticamente el suministro de los datos de explotación, evitando por parte de la Administración el procesamiento manual de los mismos, con lo que se incrementaría la efectividad del sistema.

Estas mejoras proporcionarían un mayor nivel de conocimiento sobre el desarrollo de la gestión del servicio, suministrando información veraz, precisa y actual para la toma de decisiones respecto a asuntos relacionados con la gestión eficiente de la concesión, tales como modificaciones del servicio (concesionales o no concesionales) o actualizaciones de tarifa para el restablecimiento del equilibrio económico financiero de la concesión. Todo ello, permitiría en tiempo real: ponderar el grado de cumplimiento de los preceptos recogidos en el contrato concesional, analizar las desviaciones producidas y proponer las medidas de corrección pertinentes.

Por último, incidir en la importancia de estas acciones por parte de los órganos administrativos competentes, de cara al adecuado desarrollo de las funciones de inspección y control, imprescindibles para conseguir el correcto funcionamiento del sector, garantizando el cumplimiento de las condiciones mínimas de transparencia y evitando posiciones de dominio o competencia desleal que desvirtúen su desarrollo.

Objetivo 4.- Definir la estructura óptima que aporta mayor nivel de eficiencia empresarial

Una vez determinada la existencia de concentración en el sector y calculado el grado de concentración del mismo, se plantea la necesidad de averiguar qué estructuras empresariales se encuentran detrás de ese esquema.

Como detectaron en sus estudios sobre el transporte urbano en España Balboa, Mesa y Suárez (Balboa la Chica, Mesa Mendoza, & Suárez Falcón, 2014) existe una gran heterogeneidad entre las empresas en relación a su tamaño, condiciones y contexto de la prestación del servicio, hecho que también se ha localizado en el transporte interurbano.

Partiendo de los datos económicos, financieros y patrimoniales de las sociedades adjudicatarias y siguiendo el criterio de clasificación empresarial por tamaño establecido por la Unión Europea, se ha encontrado la siguiente configuración del sector:

GRAN EMPRESA:	1%
PYME:	99%
Microempresa:	71%
Pequeña empresa:	21%
Mediana empresa:	7%

Constatándose que la GRAN EMPRESA ha generado el 45% del total de los *ingresos de explotación* analizados, quedando el 55% restante repartido entre las PYMES de la siguiente manera: 31% Mediana empresa, 14% Pequeña empresa y 10% Microempresa.

Conocer la estructura de balance de ese número significativo de PYMES, ha sido uno de los objetivos del análisis realizado, encontrándose los siguientes rasgos característicos en este grupo de sociedades:

- Nivel de *recursos propios* ajustado. Aunque se detecta un aumento progresivo de la financiación propia a medida que aumenta el tamaño de la empresa.
- Dependencia financiera externa significativa. Se observa la necesidad de cubrir con *recursos ajenos* parte del activo inmovilizado.
- Existencia de un *Fondo de Maniobra* estrecho, aunque positivo a nivel agregado. Sólo en el caso de la Microempresa este concepto se muestra negativo, lo cual se valora como un riesgo potencial de insolvencia a considerar.
- Gran peso del *Inmovilizado material*, que demuestra una gestión tradicional de las flotas, respecto a otras opciones más modernas basadas en arrendamientos financieros.
- Importancia del *pasivo exigible* a corto plazo sobre el largo plazo.
- Descenso moderado del *activo total* en los últimos años, hecho que indica un comportamiento relativamente estable frente a los efectos globales provocados por la crisis.
- Nivel de efectivos reducido (plantillas con pocos trabajadores).

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Paralelamente, el análisis financiero de ratios ha revelado las siguientes conclusiones en la estructura de las empresas que integran el sistema concesional:

RATIO DE TESORERIA.- En general todas las empresas del sector gozan de buen nivel, observándose en la PYME una mayor eficiencia en la gestión de los recursos líquidos frente a la GRAN EMPRESA, la cual refleja una cierta infrautilización de los mismos.

RATIO DE LIQUIDEZ.- Las dos clasificaciones de empresas muestran valores por encima del nivel óptimo, lo que se traduce en un buen volumen de activos de rápida realización para hacer frente a las deudas a corto plazo. Aunque atendiendo a la subdivisión de la PYME, la Microempresa es la única estructura que queda por debajo del óptimo.

RATIO DE SOLVENCIA.- Muestra un resultado holgado para la GRAN EMPRESA, no alcanzando un nivel aceptable la PYME. Dentro de esta última, sólo la Mediana empresa registra un valor suficiente de activo corriente que permite reducir la posibilidad de incurrir en una situación de suspensión de pagos.

RATIO DE GARANTÍA.- Los resultados muestran niveles satisfactorios en todas las clasificaciones, destacando sobre el resto la GRAN EMPRESA por su alto valor. Así pues, las empresas concesionales disponen, en general, de suficiente activo como para asegurar la liquidación de sus deudas.

RATIO DE AUTONOMÍA.- Todas las empresas analizadas muestran un adecuado nivel del ratio, sin embargo, comparativamente la GRAN EMPRESA vuelve a presentar valores muy por encima del resto por la gran cantidad de recursos propios disponibles.

RATIO DE INMOVILIZADO.- La relación entre el capital permanente y la inversión en inmovilizado arroja niveles adecuados en las dos clasificaciones principales, aunque dentro de la PYME, la Microempresa rebasa el nivel máximo delatando una gestión ineficiente de recursos.

RATIO DE ENDEUDAMIENTO.- Los datos han indicado una situación desfavorable en el caso de la Microempresa y la Pequeña empresa, mostrando síntomas de descapitalización. Tampoco convence el nivel de apalancamiento financiero de la GRAN EMPRESA, el cual muestra un valor demasiado bajo, lo que revela pérdida de oportunidad del coste de los capitales de cara a la rentabilidad del accionista.

GRADO DE AUTONOMÍA-GRADO DE INDEPENDENCIA.- Los valores han confirmado una relación directamente proporcional del tamaño de la empresa con el grado de autonomía e inversamente proporcional con el grado de dependencia.

En conclusión, todo lo expuesto indica que las empresas con mayor tamaño son más adecuadas desde la óptica de la eficiencia empresarial, ya que presentan estructuras más sólidas provistas de mayores recursos para ejecutar la prestación del servicio y el desarrollo de un sistema de gestión administrativa con mayor nivel de especialización para afrontar y competir en los procesos de licitaciones.

Sin embargo, hay que añadir que en términos generales, la estructura de las PYMES del sector posee un nivel aceptable, lo que puede ser útil, desde el punto de vista estratégico, para la explotación del servicio mediante mecanismos de colaboración con otras empresas, para la consecución de economías de escala, mejora de los procesos y optimización de los recursos.

Por su parte, la actuación de la Administración debe estar encaminada hacia la búsqueda de la mejor asignación de los fondos públicos y la promoción del desarrollo de un mercado competitivo, dinámico y moderno, apostando por entidades que garanticen un buen nivel de servicio medidos en términos de calidad y eficiencia, sin descuidar los controles necesarios para evitar la concentración excesiva del sector.

Este enfoque debe ir en consonancia con las políticas europeas en materia de transporte (COM, 2011a:3), orientadas hacia la incorporación de nuevas tecnologías a los medios de transportes, la gestión eficiente del tráfico, la mejora de las infraestructuras, el aumento de los niveles de seguridad y accesibilidad, la reducción de emisiones contaminantes y el fomento de la intermodalidad.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Dentro de este marco, la Administración debe emplear el contrato de gestión de servicios como la herramienta clave para hacer cumplir los objetivos que, coincidiendo con Shaw, Gwilliam y Thompson (Shaw, Gwilliam, & Thompson, 1996:6), deberán ir enfocados hacia el desarrollo y fomento de la libre competencia del mercado, la reducción de las subvenciones, la mejora de la eficiencia operativa del servicio y el fomento de la accesibilidad, sostenibilidad y protección del medio ambiente.

LÍNEAS FUTURAS DE INVESTIGACIÓN

Una de las aportaciones que ha proporcionado esta investigación ha consistido en la recopilación, depuración, tratamiento y análisis de datos referentes a la explotación de concesiones de transporte público regular de viajeros de uso general en autobús en Andalucía.

Dicha información abre las puertas a una gran diversidad de análisis que, teniendo como punto de partida estos datos, pueden realizarse empleando técnicas más específicas.

A continuación se proponen algunas líneas de estudio en base a la información proporcionada en esta tesis:

1. Aplicación de modelos estadísticos que relacionen las variables de explotación estudiadas con otros factores vinculados con la demanda, como nivel de calidad del servicio o la satisfacción del usuario.
2. Análisis de la evolución del sistema concesional en los próximos años, en función de las futuras renovaciones de los contratos y su incidencia en la nueva configuración del panorama concesional.
3. Estudio del sistema actual de licitación desde el punto de vista de la libre competencia, analizando los procedimientos de adjudicación, el número de licitadores que acuden a los concursos y los criterios de evaluación adoptados.
4. Diseño de un modelo alternativo de sistema de información de cara a la optimización de la plataforma actual y la normalización de la misma a nivel estatal.
5. Análisis de los factores que afectan al mantenimiento del equilibrio económico financiero de la concesión, y diseño de propuestas correctivas que aseguren el restablecimiento de dicho equilibrio.
6. Análisis estratégico de las PYMES del sector desde el punto de vista competitivo, y su viabilidad en el futuro mediante procesos de colaboración con las grandes empresas.
7. Estudio de la composición accionarial de las sociedades concesionarias actuales y de sus relaciones indirectas con otras empresas para profundizar en la influencia de los grupos de sociedades en el desarrollo del sector.

8. Determinación de los efectos de la normativa comunitaria sobre la apertura del sector del transporte público de viajeros por carretera, y su forma de transposición en la legislación de cada Estado miembro.

Por último, comentar como línea de investigación a muy largo plazo, la incidencia de las nuevas tecnologías en el mercado automovilístico en relación a los "*driveless car*" o coches sin conductor que abren un amplio abanico de posibilidades en el desarrollo de la movilidad urbana de las próximas décadas.

Son muchas las barreras que habrá que superar hasta llegar a una sociedad donde el transporte satisfaga las necesidades de los usuarios respetando las restricciones medioambientales y fomentando la movilidad de forma eficiente y sostenible.

El desarrollo del concepto de "*Smart City*" o ciudad inteligente se presenta como los primeros pasos hacia los cambios que se esperan en el sector. Un ejemplo de ello lo encontramos en la ciudad de Grenoble (Francia) donde se ha puesto en marcha un innovador proyecto de movilidad (Cité Lib by Ha:mo, 2015) enfocado a la reducción de la contaminación y la congestión en las ciudades, ofreciendo un tipo de servicio basado en la utilización de vehículos eléctricos ultracompactos, que complementa la red de transporte público existente con el alquiler de este tipo de vehículos, ofreciendo nuevas soluciones de movilidad para viajes cortos a un coste similar al autobús.

En el transporte interurbano el aspecto referente a la autonomía de los vehículos eléctricos actuales es un inconveniente a considerar debido a la longitud de los trayectos a realizar.

Por otra parte, el desarrollo de los *driveless car* en este tipo de desplazamientos, muestra una novedosa posibilidad de explotación del servicio, donde la reducción del factor humano supondrá ventajas e inconvenientes que deberán ser evaluadas. Sin embargo, aún quedan por resolver numerosas dudas en este sentido.

Aspectos como el diseño de las carreteras del futuro, el desarrollo de la legislación, las políticas de seguridad vial e incluso en materia de seguros, hacen que la proyección de esta realidad se presente hoy día como un escenario aún lejano.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

BIBLIOGRAFÍA

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- ANDERSEN, B. (1992): "Factors affecting european privatization and deregulation policies in local public transport: the evidence from scandinavia". *ScienceDirect*, Vol. 26 - 2, pp. 179-191.
- ASCABUS (2012): *El sector carrocerero de Autobuses y Autocares y el transporte de viajeros en cifras*. Asociación Nacional de fabricantes de carrocerías de autobuses y autocares, pp. 6-16.
- ATTARD, M. (2012): "Reforming the urban public transport bus system in Malta: Approach and acceptance". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46 - 7, pp. 981-992.
- AUGUSTIN, K. y WALTER, M. (2010): "Operator changes through competitive tendering: Empirical evidence from German local bus transport". *Research in Transportation Economics*, 29, 1, pp. 36-44.
- BAEZA MUÑOZ, M.A. (2008): *Planificación económico-financiera de las concesiones de autopistas de peaje. Un estudio empírico del caso español*. Tesis Doctoral dirigida por: RODRÍGUEZ ARIZA, L. y VASSALLO MAGRO, J.M. Universidad de Granada. (Inédita). Granada, enero, pp. 1-298.
- BALBOA LA CHICA, P.M.; MESA MENDOZA, M. y SUÁREZ FALCÓN, H. (2014): "Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo en España (2008-2010)". *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, Vol. 20 - 1, pp. 23-32.
- BECK, A. (2012): "The distinction between commercial and non-commercial bus services in Germany: Given by nature?". *Transport Policy*, 19 - 1, pp. 26-35.
- BOVIS, C.H. (2013): "The challenges of public procurement reform in the single market of the European Union". *ERA Forum*, 14 -1, pp. 35-57.
- CALDERÓN PATIER, C. (1996): *Eficiencia en el sector público y privatización: un estudio aplicado al sector del autobús de la Comunidad de Madrid*. Tesis Doctoral dirigida por: MONTORO ROMERO, C., Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad San Pablo - CEU. (Inédita). Madrid, enero, pp. 1-376.
- CASTILLO CLAVERO, A.M.; ABAD GUERRERO, I.M. y RASTROLLO HERRILLO, M.A. (2007): *Casos prácticos de administración y dirección de empresas*. Ed. Pirámide (1ª edición). Madrid, pp. 1-240.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

- CASTILLO CLAVERO, A.M.; MARTÍN ROJO, I.; MORENO LORENTE, F.; RUIZ MOLINA, A.; TOUS ZAMORA, D. (1992): *Prácticas de gestión de empresas*. Ed. Pirámide. Madrid, pp. 1-447.
- CAZALLO ANTÚNEZ, A.M. (2010): "Las políticas y la economía del sector del transporte de viajeros en España y Andalucía". *Reflexiones*. Núm. 11.II/10, pp.81-149.
- CAZALLO ANTÚNEZ, A.M. (2014): "La participación público-privada como estrategia de gestión sostenible en los servicios públicos". *Publicia*, pp. 1-288.
- CDCA (2012): *Informe para promover la competencia en el sector del transporte público interurbano regular permanente de viajeros de uso general por carretera en Andalucía*. Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía, pp. 1-109.
- CITÉ LIB BY HA:MO (2015): "Cit  Lib by Ha:mo" [en línea], <http://www.citelibbyhamo.fr/>, [25 octubre 2015].
- CNC (2010): *Informe de seguimiento del proceso de renovación de las concesiones estatales de transporte interurbano de viajeros en autobús*. Comisión Nacional de la Competencia, pp. 1-38.
- CNMC (2014): *INF/DP/0004/14. Informe sobre los pliegos tipo de condiciones para los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de uso general de viajeros por carretera*. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, pp. 1-24.
- COM (1985): *Completing the internal market. White Paper. COM (85) 310 final*. Commission to the European Council. Brussels, pp. 1-58.
- COM (1992): *Removing the legal obstacles to the use of the ECU. White Paper. SEC (92) 2472 final*. Commission to the European Council. Brussels, pp. 1-112.
- COM (1995): *Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte. Opciones para la internalización de los costes externos del transporte en la Unión Europea. Libro Verde. COM (95) 691 final*. Comisión de las Comunidades Europeas. Bruselas, pp. 1-96.
- COM (1998): *Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures : Une approche par étapes pour l'établissement d'un cadre commun en matière de tarification des infrastructures de transport dans l'UE. Livre Blanc. COM (98) 466*. Commission Européenne. Bruxelles, pp. 1-59.
- COM (2001): *White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. COM (2001) 370*. Commission of the European Communities. Brussels, pp. 1-124.

- COM (2002): *Glosario de términos utilizados en el ámbito de la política de competencia de la Unión Europea*. Comisión Europea. Dirección General de la Competencia. Bruselas, pp. 1-64.
- COM (2009): *Communication from the Commission. A sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system. COM (2009) 279 final*. Commission of the European Communities. Brussels, pp. 1-18.
- COM (2011a): *Libro Blanco. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible. COM(2011) 144 final*. Comisión Europea. Bruselas, pp. 1-34.
- COM (2011b): *Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la adjudicación de contrato de concesión. COM (2011) 897 final*. Parlamento Europeo y Consejo. Bruselas, pp. 1-94.
- COM (2014): *EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2014*. European Commission. Directorate-General for Mobility and Transport. Luxembourg, pp. 1-77.
- CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA (2015): *Funciones de la Dirección General de Movilidad*. Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía [en línea], http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portal-web/web/informacion_institucional/texto/0c4b2821-1e6f-11e0-8466-d1743ca09032, [consulta: 12 mayo 2015].
- COSTA, A. (1996): "The organisation of urban public transport systems in Western European metropolitan areas". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 30 - 5, pp. 349-359.
- COWIE, J. y ASENOVA, D. (1999): "Organisation Form, Scale Effects and Efficiency in the British Bus Industry". *Transportation*, 26, pp. 231-248.
- DE OÑA, J. y DE OÑA, R. (2013): "Quality in public transport services for promoting a sustainable mobility: Case study". *Carreteras*, 4 (191), pp. 82-92.
- DE OÑA, J.; DE OÑA, R.; EBOLI, L. y MAZZULLA, G. (2013): "Perceived service quality in bus transit service: A structural equation approach". *Transport Policy*, Vol. 29, pp. 219-226.
- GARRIDO, C.; DE OÑA, R. y DE OÑA, J. (2014): "Networks for analyzing service quality in public transportation". *Expert Systems with Applications*, Vol. 41 - 15, pp. 6830-6838.
- GARRIDO, J. (1999): "Impactos medioambientales y sociales del transporte". *Geographicalia*, 37, 00-00, pp. 1-14.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

- GWILLIAM, K. (2008): "Bus transport: Is there a regulatory cycle?". *Transportation Research Part A. Policy and Practice*, 42 - 9, pp. 1183-1194.
- HANSSON, L. (2010): "Solving procurement problems in public transport: Examining multi-principal roles in relation to effective control mechanisms". *Research in Transportation Economics*, 29 - 1, pp. 124-132.
- HENSHER, D.A. y WALLIS, I.P. (2005): "Competitive tendering as a contracting mechanism for subsidising transport: The bus experience". *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 39 - Part. 3, pp. 295-321.
- HENSHER, D.A. (2010): "Incompleteness and clarity in bus contracts: Identifying the nature of the ex ante and ex post perceptual divide". *Research in Transportation Economics*, 29 - 1, pp. 106-117.
- HENSHER, D.A. y STANLEY, J. (2010): "Contracting regimes for bus services: What have we learnt after 20 years?". *Research in Transportation Economics*, 29 - 1, pp. 140-144.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y CARTOGRAFÍA DE ANDALUCÍA (2013): *Andalucía. Datos Básicos 2013*. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Sevilla, pp. 1-79.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2014): "Estadística de Transporte de Viajeros, Total de viajeros por tipo de transporte" [en línea], <http://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=6162>, [consulta: 6 mayo 2015].
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2012): *Informe de estadísticas territoriales*. Instituto Nacional de Estadística. Madrid, pp. 1-8.
- INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PUBLIC TRANSPORT (2015): "Smile in the city". *Public Transport International*, N° 1/2015, pp. 8-11.
- JORDANO, J. (1984). *Ratios, financiación y fondo de maniobra*. Ed. Deusto, Bilbao, pp. 1-168.
- LARA GALERA, A.L. (2006): *Desarrollo de un Modelo de valoración de concesiones de autopistas basado en la teoría de opciones reales. Validación mediante el análisis de series históricas de datos de concesiones en servicio*. Tesis Doctoral dirigida por: SÁNCHEZ SOLIÑO, A. y GUTIÉRREZ DE VERA, F. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid. (Inédita). Madrid, noviembre, pp. 1-360.

- LONGVA, F. y OSLAND, O. (2010): "Regulating the regulator: The impact of professional procuring bodies on local public transport policy and its effectiveness". *Research in Transportation Economics*, 29 - 1, pp. 118-123.
- LOZANO CUTANDA, B. (2011): "Libre competencia y sistema concesional en el servicio de transporte de viajeros por carretera". & *Análisis*. Gómez-Acebo & Pombo, pp. 1-4.
- MAESO GONZÁLEZ, E. (2003): *Presente y futuro de los servicios logísticos en Andalucía*. Ed. Universidad de Sevilla. Secretariado de Publicaciones. Sevilla, pp. 1-238.
- MARTÍNEZ GALARRAGA, J. (2013): "El potencial de mercado provincial en España, 1860-1930. Un estudio de nueva geografía económica e historia económica". *Estudios de Historia Económica*. Banco de España, nº 62, pp. 1-132.
- MATHISEN, T.A. y SOLVOLL, G. (2008): "Competitive tendering and structural changes: An example from the bus industry". *Transport Policy*, Vol. 15 - 1, pp. 1-11.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2005a): *Modelos para implantar la mejora continua en la gestión de empresas de transporte por carretera*. Anexo IV.A3 Elaboración de un análisis DAFO en organizaciones de transportes. Ministerio de Fomento. Madrid, pp. 1-6.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2005b): *PEIT. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020*. Ministerio de Fomento. Madrid, pp. 1-182.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2010): *Plan de Actualciones en el sector del Transporte Público de Viajeros en Autobús. Plan PLATA 2010 - 2014*. Ministerio de Fomento. Madrid, pp. 1-102.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2013): *Baremo sancionador. LOTT modificada por Ley 9/2013 vigente a partir del 25 julio de 2013*. Ministerio de Fomento. Secretaría General de Transporte. Dirección General de Transporte Terrestre. Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre. Madrid, pp. 1-179.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2015a): *Normativa vigente: transporte de viajeros*. Ministerio de Fomento [en línea], http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/INFORMACION/NORMATIVA/listadoTransporteViajeros.htm, [consulta: 28 marzo 2015].
- MINISTERIO DE FOMENTO (2015b): *Organización y funciones*. Ministerio de Fomento [en línea], http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/INFORMACION_MFOM/ORGANIZACION_Y_FUNCIONES/SECESTPLANINFRA/, [consulta: 28 marzo 2015].

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

- MUÑUZURI, J.; CORTÉS, P.; ONIEVA, L.; y GUADIX, J. (2012): "Estimation of Daily Vehicle Flows for Urban Freight Deliveries". *American Society of Civil Engineers. Journal of Urban Planning and Development*, Vol. 138 - 1, pp. 43-52.
- PARRA GUERRERO, F. (1986): *Conceptos básicos sobre el subsistema financiero en la empresa*. Ed. Cámara Oficial de Comercio e Industria de la Provincia de Jaén. Jaén, pp. 1-125.
- PÉREZ BERMEJO, L.J. (2008): *Relación entre la inversión en Sistemas de Ayuda a la Explotación y la generación de ventajas competitivas en empresas, de carácter público y privado, concesionarias del transporte público urbano por autobús en capitales de provincia de España*. Tesis doctoral dirigida por: DE PABLOS HEREDERO, C. y MONTES BOTELLA, J.L., Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Rey Juan Carlos. (Inédita). Madrid, pp.1-397.
- RALLIS, T.; MEULENGRACHT, K. y VILHOF, P. (1984): "The organization of public transport in Denmark". *Transportation Research Part A: General*, Vol. 18 - 2, pp. 163-175.
- ROJO ARCE, M. (2011): *Modelización de la interrelación entre las variables de servicio y la demanda de viajeros de autobuses de tipo interurbano*. Tesis doctoral dirigida por: GONZALO ORDEN, H. y DELL'OLIO, L., Escuela Politécnica Superior de la Universidad de Burgos. (Inédita). Burgos, junio, pp. 1-331.
- ROJO ARCE, M.; DELL'OLIO, L.; GONZALO-ORDEN, H. e IBEAS, A. (2015): "Inclusion of quality criteria in public bus service contracts in metropolitan areas". *Transport Policy*, Vol. 42, pp. 52-63.
- ROLIM, F.; BRASILEIRO, A. y SANTOS, E. (2010): "Competition in Brazilian bus and coach services - The results of recent competitive tendering processes". *Research in Transportation Economics*, 29 - 1, pp. 45-51.
- RUIZ MONTAÑEZ, M. (2013): *Financiación del transporte público: propuesta de un modelo basado en Europa*. Tesis doctoral dirigida por: UREÑA LÓPEZ, A. y MAESO GONZÁLEZ, E., Departamento de Economía y Administración de Empresas de la Universidad de Málaga. (Inédita). Málaga, pp. 1-199.
- RUIZ PALOMO, D. (2010): *La solvencia empresarial: pirámide de ratios vs. marco teórico*. Tesis doctoral dirigida por: GARCÍA MARTÍN, V., Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Málaga. (Inédita). Málaga, pp. 1-376.
- RYE, T. y CARRENO, M. (2008): "Concessionary fares and bus operator reimbursement in Scotland and Wales: No better or no worse off?". *Transport Policy*, 15 - 4, pp. 242-250.

- SCHEFFLER, R.; HARTWIG, K.H. y MALINA, R. (2013). "The effects of ownership structure, competition, and cross-subsidisation on the efficiency of public bus transport: empirical evidence from Germany". *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 47, Parts 3, pp. 371-386.
- SEIJO MARCOS, B. (2006): "Del tren al autobús: la modernización del transporte público en España en la década del desarrollismo". *IV Congreso de Historia Ferroviaria*. Málaga, septiembre, pp. 1-23.
- SHAW, L.N.; GWILLIAM, K.M. y THOMPSON, L.S. (1996): "Concessions in Transport. Discussion Paper". *TWU Papers, Environmentally Sustainable Development. The World Bank*, TWU-27, pp. 1-41.
- TACRC (2013): *Recursos nº 370 y 371/2013 C.A Castilla La Mancha 030 y 031/2013. Resolución nº 346/2013*. Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Madrid, pp. 1-24.
- TACRC (2014): *Memoria de Actividades. Año 2014*. Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Madrid, pp. 1-20.
- TARCJA (2014): *Memoria anual - 2014*. Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta de Andalucía. Consejería de Hacienda y Administración Pública. Junta de Andalucía. Sevilla, pp. 1-54.
- TORRERO MAÑAS, A. (2010): "La crisis financiera y sus efectos sobre la economía española". *Serie Documentos de Trabajo. IAES. Universidad de Alcalá*, Vol. 13/2010, pp. 1-27.
- VALLÉS FERRER, J. y CAZALLO ANTÚNEZ, A. (2008): "Los contratos de colaboración público-privado". Reflexiones. *Revista de obras públicas, transportes y ordenación territorial*, Num. 8 - IV/08, pp. 5-21.
- VAN DE VELDE, D.M. (1999): "Organisational forms and entrepreneurship in public transport. Part 1: Classifying organisational forms". *Transport Policy*, Vol. 6 - 3, pp. 147-157.
- VAN DE VELDE, D.; VEENEMAN, W. y LUTJE SCHIPHOLT, L. (2008): "Competitive tendering in The Netherlands: Central planning vs. functional specifications". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 42 - 9, pp. 1152-1162.
- VEENEMAN, W. (2010): "Changing public transport governance in Dutch metropolises: To tender or not to tender". *Research in Transportation Economics*, Vol. 29 - 1, pp. 195-203.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

VICKERMAN, R. (2008): "Provision of public transport under conflicting regulatory regimes". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 42 - 9, pp. 1176-1182.

YÁÑEZ DÍAZ, C. (2013): "La garantía definitiva en la legislación de contratos públicos. su problemática incautación en la doctrina de los consejos consultivos". *Jornada sobre contratación pública*. Consejo Consultivo Comunidad de Madrid. Madrid, pp. 1-49.

LEGISLACIÓN BÁSICA CONSULTADA

CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA. (BOE núm. 311, 29 de diciembre de 1978, pp. 29316-29424).

LEY 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. (BOE núm. 80, 3 de abril de 1985, pp. 8945-8964).

LEY 3/1985 de 22 de mayo, de Coordinación de Concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera en Andalucía. (BOJA núm. 53, 25 de mayo de 1985, pp. 1206-1208).

LEY ORGÁNICA 5/1987 de 30 de julio, de delegación de facultades del estado en las comunidades autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable. (BOE núm. 182, 31 de julio de 1987, pp. 23446-23449).

LEY 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. (BOE núm. 182, 31 de julio de 1987, pp. 23451-23481).

REAL DECRETO 1211/1990 de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. (BOE núm. 241, 8 de octubre de 1990, pp. 29406-29473).

LEY 30/1992 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. (BOE núm. 285, 27 de noviembre de 1992, pp. 40300-40319).

LEY 1/1994 de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. (BOJA núm. 8, 22 de enero de 1994, pp. 425-430).

ORDEN de 26 de julio de 1995, sobre viajeros de pie en servicios de transporte público regular permanente de uso general en Andalucía. (BOJA núm. 114, 18 de agosto de 1995, pp. 8143-8144).

LEY 6/1997 de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. (BOE núm. 90, 15 de Abril de 1997, pp. 11755-11773).

ORDEN FOM/3398/2002 de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera. (BOE núm. 8, 9 de enero de 2003, pp. 917-925).

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

- RECOMENDACIÓN C(2003) 1422 de la Comisión de 6 de mayo de 2003 sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas. (DOUE núm. L 124, 20 de mayo de 2003, pp. 36-41).
- LEY 2/2003 de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. (BOE núm. 145, 18 de junio de 2003, pp. 23345-23361).
- REAL DECRETO 1225/2006 de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. (BOE núm. 273, 15 de noviembre de 2006, pp. 39901-39942).
- LEY ORGÁNICA 2/2007 de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía. (BOE núm. 68, 20 de marzo de 2007, pp. 11871-11909).
- REGLAMENTO CE 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) no 1191/69 y (CEE) no 1107/70 del C. (DOUE núm. L 315, 3 de diciembre de 2007, pp. 1-13).
- LEY 30/2007 de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público. (BOE núm. 261, 31 de octubre de 2007, pp. 44336-44436).
- LEY 31/2007 de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios. (BOE núm. 261, 31 de octubre de 2007, pp. 44436-44481).
- REAL DECRETO 1514/2007 de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad. (BOE núm. 278 (suplemento), 20 de noviembre de 2007, pp. 1-152).
- ORDEN FOM/2183/2008 de 23 de julio, por la que se modifica la Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 1997, en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús. (BOE núm. 179, 25 de julio de 2008, pp. 32341-32342).
- DECRETO 457/2008 de 16 de septiembre de 2008, Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía. (BOJA núm. 205, 15 de octubre de 2008, pp. 98-205).
- REAL DECRETO 817/2009 de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público. (BOE núm. 118, 15 de mayo de 2009, pp. 41253-41360).

REGLAMENTO CE 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo. (DOUE núm. L 300, 14 de noviembre de 2007, pp. 51-71).

DECRETO 39/2011 de 22 de febrero, por el que se establece la organización administrativa para la gestión de la contratación de la Administración de la Junta de Andalucía y sus entidades instrumentales y se regula el régimen de bienes y servicios homologa. (BOJA núm. 52, 15 de marzo de 2011, pp. 6-29).

LEY 2/2011 de 4 de marzo, de Economía Sostenible. (BOE núm. 55, 5 de marzo de 2011, pp. 25033-25235).

REAL DECRETO LEGISLATIVO 3/2011 de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público. (BOE núm. 276, 16 de noviembre de 2011, pp. 117729-117914).

DECRETO 1887/2011 de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales. (BOE núm. 315, 31 de diciembre de 2011, pp. 146666-146679).

DECRETO 35/2012 de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo. (BOJA núm. 49, 12 de marzo de 2012, pp. 7-24).

REAL DECRETO 452/2012 de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos. (BOE núm. 56, 6 de marzo de 2012, pp. 18817-18841).

TRATADO UE, versión consolidada del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea. (DOUE núm. C 326, 26 de octubre de 2012, pp. 47-390).

ACUERDO de 25 de junio de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan Director de Puertos de Andalucía 2014-2020. (BOJA núm. 125, 28 de junio de 2013, pp. 11-14).

LEY 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (BOE núm. 160, 5 de julio de 2013, pp. 50239-50289).

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

DECRETO LEY 10/2013 de 17 de diciembre, de ayudas financieras a las pequeñas y medianas empresas industriales de Andalucía y de ayudas para la reconstitución del potencial de producción agrario como consecuencia de adversidades naturales. (BOJA núm. 248, 20 de diciembre de 2013, pp. 13-43).

ORDEN HAP/2425/2013 de 23 de diciembre, por la que se publican los límites de los distintos tipos de contratos a efectos de la contratación del sector público a partir del 1 de enero de 2014. (BOE núm. 310, 27 de diciembre de 2013, pp. 105320-105321).

DECRETO 9/2014 de 21 de enero, por el que se aprueba el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020. (BOJA núm. 38, 25 de febrero de 2014, pp. 11-234).

DIRECTIVA 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión. (DOUE núm. L 94, 28 de marzo de 2014, pp.1-64).

DECRETO 119/2014 de 29 de julio, por el que se aprueba la formulación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible. (BOJA núm. 148, de 31 de julio de 2014, pp. 80-85).

DECRETO 132/2014 de 16 de septiembre, por el que se crea el Observatorio Andaluz de la movilidad Sostenible y la Logística. (BOJA núm. 193, 2 de octubre de 2014, pp. 42-46).

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

ANEXOS

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

*El sistema concesional de transporte público regular de viajeros
de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro*

ANEXO I

RELACIÓN NORMATIVA DE INTERÉS

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

NORMATIVA ESTATAL¹ VIGENTE EN MATERIA DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

Orden de 10 de abril de 1973, por la que se regulan los servicios discrecionales de transporte por carretera que se efectúen desde Andorra. (BOE 30). Pese a ser una norma preconstitucional, sigue vigente en el ordenamiento jurídico actual ya que el objeto de esta orden no ha sido, hasta el momento, necesaria su revisión.

Real Decreto 763/1979 de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros. (BOE 13-04). (Modificado por el Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre). Esta norma sirvió para derogar parte de la legislación referente al sector del taxi proveniente del antiguo régimen, con objeto de adecuar su regulación a los principios constitucionales. Por otra parte este Real Decreto, como muchas otras normas del sector, se verá afectada por la entrada en vigor de la LOTT.

Real Decreto 635/1984 de 26 de marzo, sobre garantía de prestación de servicios mínimos en materia de transportes por carretera. (BOE 02-04). La norma fija un precedente en el establecimiento los servicios mínimos en relación a la prestación del transporte por carretera ante situaciones de huelga de trabajadores de las empresas operadoras, ya que hasta el momento, no existía regulación concreta en el sector. El objetivo principal de la misma, es asegurar el funcionamiento del servicio público en las debidas condiciones de seguridad, permitiendo a la vez que el mayor número posible de dichos trabajadores puedan ejercer su derecho a la huelga.

¹ MINISTERIO DE FOMENTO: "Normativa" [en línea], http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/INFORMACION/NORMATIVA/, [consulta: 1 noviembre 2015].

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Ley 16/87 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT). (BOE 31). (Modificada por: Ley 13/96, de 30 de diciembre; Ley 66/97, de 30 de diciembre; Real Decreto-Ley 6/1998, de 5 de junio; Real Decreto Ley 4/2000, de 23 de junio; Ley 14/00, de 29 de diciembre; Ley 24/2001, de 27 de diciembre; Ley 29/2003, de 8 de octubre, Ley 25/2009, de 22 de diciembre, Ley 2/2011, de 4 de marzo y ley 9/2013, de 4 de julio). Con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley, la regulación del transporte se regía por una serie de normas que fueron diseñadas para dar solución a unas necesidades de desplazamiento derivadas de una realidad sociológica distinta, y en un contexto económico y político diferente a los existentes cuando fueron redactadas. Por tal motivo, se hizo necesaria la elaboración de una ley flexible que pudiera adaptarse a los cambios del sector. Siguiendo esta línea, la misma da solución a diferentes situaciones enfocadas a medio plazo. Realiza una derogación expresa de todas las normas con rango de ley reguladoras del transporte por carretera y por ferrocarril existentes hasta el momento. La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres supuso una profunda transformación en cuanto a la filosofía y los principios de ordenación del transporte terrestre en España. También ha sido objeto de posteriores revisiones, las cuales llegan hasta nuestros días, debido a los importantes cambios económicos y tecnológicos que están afectando al sector.

Ley Orgánica 5/1987 de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable. (BOE 31). (Modificada por la Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio). Completa la regulación dispuesta en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (comentada en el punto anterior), regulando la delegación de funciones de titularidad estatal en dicha materia a las Comunidades Autónomas, siempre bajo el principio de *ventanilla única*, cuyo fin se concreta en evitar las disfunciones que la existencia de varias administraciones superpuestas ocasiona. Su objetivo principal es posibilitar el ahorro del gasto público, facilitar las relaciones con el administrado y mejorar la eficacia del sistema de intervención administrativa mediante la simplificación y racionalización de los procesos.

Resolución de 19 de abril de 1988, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se fijan los justificantes que deben aportar las asociaciones de empresas de transporte de viajeros por carretera para poder informar en los expedientes regulados por Orden de 14 de abril de 1988. (BOE 02-05). La norma fija los requisitos necesarios para que las asociaciones de empresas de transporte de viajeros, puedan participar en expedientes de tramitación de sustitución de concesiones de transporte público regular de viajeros por carretera, hasta el momento no regulado.

Resolución de 30 de mayo de 1988, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se dictan normas de procedimiento en los expedientes de sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, regulada por Orden de 14 de abril de 1988. (BOE 10-06). La Resolución establece los cauces reglamentarios con respecto al procedimiento de sustitución de concesiones de servicios de transporte regular de viajeros. Actualiza lo establecido al respecto en la LOTT, determinando el procedimiento para ajustar la concesión a las modificaciones solicitadas por las empresas operadoras originadas por cambios en las condiciones del servicio concesional.

Real Decreto 1211/90 de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. (BOE 08-10). (Modificado por Real Decreto 858/1994, de 29 de abril; por Real Decreto 1136/97, de 11 de julio; por Real Decreto 927/98, de 14 de mayo; por Real Decreto 1830/99, de 3 de diciembre; por Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre; por el artículo 21 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre; por el Real Decreto 919/2010, de 16 de julio; Sentencia Tribunal Supremo, de 14 de febrero de 2012 y Ley 9/2013, de 4 de julio. Parcialmente derogado por Ley 13/96, de 30 de diciembre. Los títulos VII y VIII han sido afectados sustancialmente por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo). Con la aprobación del Reglamento se lleva a cabo la concreción de los principios y reglas contenidas en la LOTT, realizándose una revisión masiva de las anteriores normas reglamentarias. El Reglamento trata las distintas cuestiones que se recogen en la ley, la complementa y hace más comprensible, desarrollando todos los conceptos necesarios para la aplicabilidad efectiva de la misma. Su extenso contenido constituye un manual práctico para la regulación del sector.

Orden de 25 de octubre de 1990, sobre documentos de control en relación con el transporte de viajeros y las actividades auxiliares y complementarias del mismo. (BOE 30). (Parcialmente derogada por Orden FOM/3398/2002 de 20 de diciembre). De la abundante y dispersa legislación respecto a los documentos relacionados con los servicios público de transporte por carretera existentes hasta el momento, y tras los cambios normativos introducidos por la LOTT, la Orden de 25 de octubre de 1990, realiza una actualización de las reglas aplicables en relación a la documentación exigible a los titulares de los servicios de transporte público por carretera, con objeto de conseguir un mejor cumplimiento de los fines estadísticos y de control, evitar duplicidades de formalidades y unificar, en determinados casos, la documentación exigida para los distintos servicios.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Orden de 4 de febrero de 1993, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional de viajeros por carretera. (BOE 16 rect. 11-03). (Modificada por Orden 20 de junio de 1995 y por Orden de 26 de junio de 2001, y parcialmente derogada por Ley 13/96, de 30 de diciembre y por Orden de 23 de julio de 1997). (En relación con el contenido del título VII debe tenerse en cuenta la normativa de la Dirección General de Ferrocarriles). Esta norma revisa aquellas disposiciones de rango inferior que afectan al régimen jurídico de las autorizaciones de transporte de viajeros dictadas con posterioridad a la LOTT. Refunde en un único texto legal dichas normas, desarrollando en esta materia al Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres.

Resolución de 19 de septiembre de 1995, de la Dirección General del Transporte Terrestre, sobre realización del visado de las autorizaciones de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del transporte. (BOE 02-10). La norma busca evitar la acumulación de solicitudes de visado que se produce en las fechas límites de cada periodo. Para ello establece una graduación de los plazos de visado y un orden en la asignación de los mismos a las empresas interesadas. Ajusta la fecha de visado a la validez de las tarjetas con el fin de mejorar las tareas de control del transporte y simplificar las obligaciones administrativas de las empresas titulares de autorizaciones.

Orden de 23 de julio de 1997, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús. (BOE 31). (Modificada por Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por Orden de 26 de junio de 2001 y por Orden FOM/2183/2008, de 23 de julio). La norma hace tres aportaciones a destacar: establece un nuevo régimen para las autorizaciones de transporte de viajeros en autobús eliminando las limitaciones cuantitativas que establecía el ROTT, cambia el régimen de autorizaciones referidas por autobús, por el de autorizaciones referidas por empresa transportista (con independencia del volumen de transporte y de los autobuses empleados) y fija, como norma general, el ámbito a nivel nacional de las autorizaciones habilitantes para la realización de transporte discrecional de viajeros en autobús.

Orden de 18 de septiembre de 1998, por la que se dictan normas complementarias en materia de autorizaciones de transporte por carretera. (BOE 01-10). (Modificada por Orden de 26 de junio de 2001). Es otra norma que completa la regularización jurídica en materia de autorizaciones. Por un lado, da solución a cuestiones puntuales no recogidas expresamente, y por otro corrige aspectos concretos de determinadas situaciones. Como ejemplo, en lo referente al de transporte público de viajeros, la norma considera con carácter excepcional la transmisión de las autorizaciones a favor de los herederos forzosos siempre que formaran parte del personal directivo de la empresa.

Orden de 6 de mayo de 1999, por la que se desarrolla el capítulo IV del título IV del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de viajeros por carretera. (BOE 13). (Modificada por Orden de 26 de junio de 2001). Esta Orden tiene por objeto determinar los requisitos necesarios para el otorgamiento y renovación de la licencia comunitaria, establecer las reglas aplicables para su inscripción en la Subsección de Empresas de Transporte Internacional de Viajeros (RETIVI) del Registro General de Transportistas y de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte y regular las condiciones exigibles para el otorgamiento de las autorizaciones bilaterales en la realización de transportes internacionales de viajeros fuera del territorio de la Unión Europea.

Orden de 26 junio 2001, por la que se modifica parcialmente el régimen jurídico de las autorizaciones de transporte de mercancías y viajeros por carretera. (BOE 06-07). En líneas generales, esta orden introduce modificaciones relacionadas con el proceso de transmisión de autorizaciones de transporte público interurbano en turismos y de autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor. En relación con el transporte público de viajeros en autobús, suprime los permisos de ámbitos local y comarcal, asimilándolas a las de ámbito nacional. Con objeto de simplificar los trámites de los expedientes, la norma autoriza al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte a recabar de la Tesorería General de la Seguridad Social la información concerniente al cumplimiento, por parte del solicitante de la autorización, de sus obligaciones sociales y laborales.

Real Decreto 1544/2007 de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. (BOE 04-12). Establece las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para su utilización por las personas con discapacidad para los modos de transporte ferroviario, marítimo, aéreo, por carretera, en autobús urbano y suburbano, ferrocarril metropolitano, taxi y servicios de transporte especial, fijando su calendario de implantación para cada tipo de transporte.

Orden FOM/2180/2008 de 22 de julio, por la que se establece una cláusula de actualización automática de precios de los transportes públicos de viajeros por carretera. (BOE 25). Determina la regla para el cálculo del precio del transporte en relación con la variación de los costes generados por el consumo de combustible entre el momento de celebrar el contrato y el momento de realizar el servicio contratado. La norma establece un procedimiento para la actualización automática del precio pactado en los contratos en función de la evolución del precio del gasóleo, indicando las reglas a aplicar para ello.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Orden FOM/2181/2008 de 22 de julio, por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España. (BOE 25). La Orden define el transporte de cabotaje en función del tiempo de permanencia en territorio español del transportista extranjero que realiza el servicio. Establece los límites efectivos a considerar para la delimitación del concepto.

Orden FOM/2183/2008 de 23 de julio, por la que se modifica la Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 1997, en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús. (BOE 25). La norma introduce una novedad en materia de autorizaciones, al permitir la aportación de la autorización de transporte al capital de una persona jurídica en la que se integre el anterior titular de la autorización. Por otra parte, también otorga a los herederos del anterior titular de la autorización, la transmisión de la misma sin necesidad de haber sido titulares, durante un tiempo determinado.

Orden FOM/207/2009 de 26 de enero, por la que se regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo. (BOE 10-02). La Orden somete a revisión y actualización al sistema tarifario y sus condiciones de aplicación, determinando un marco tarifario obligatorio para este tipo de servicio, concretado en unas tarifas máximas por kilómetro recorrido o fracción.

Resolución de 27 de febrero de 2009, de la Dirección General de Transportes por Carretera, por la que se señalan las características de los vehículos a incluir, de ordinario, en los pliegos de prescripciones técnicas referidos a los procedimientos para la adjudicación de contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera permanentes de uso general de competencia estatal. (BOE 15-04). La Resolución fija las condiciones a exigir en los pliegos de contratación en relación a las características técnicas de los vehículos adscritos. Su aplicación busca conseguir una homogeneidad en los tipos de vehículos presentados e incentivar tanto a los contratistas actuales como a los posibles futuros licitadores a incorporar por adelantado en sus vehículos, mejoras de calidad, seguridad, accesibilidad y respeto medioambiental.

Ley 25/2009 de 22 de diciembre por la que se modifica la Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, LOTT. (Sólo artículo 21). Esta ley realiza una serie de modificaciones a la LOTT respecto a:

- La fijación del precio de los transportes discrecionales de viajeros, de mercancías y de las actividades auxiliares y complementarias de transporte. Permite, por un lado que sea acordado por las partes, y por otro, otorga la posibilidad a las Comunidades Autónomas al establecimiento de tarifas en determinadas situaciones.
- Las autorizaciones de transporte público discrecional. Se habilitan para realizar servicios en todo el territorio nacional, independientemente del origen o destino del mismo.
- La autorización para el ejercicio de la actividad de agencia de viaje. Dirige a la normativa específica de turismo para su regulación.
- El establecimiento de estaciones de transporte por carretera. Remite a la legislación reguladora a aplicar dependiendo de las condiciones impuestas para su creación.
- La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor. Hace referencia a la legislación reguladora a aplicar dependiendo de las condiciones impuestas para su realización. Considera el arrendamiento de vehículos con conductor como transporte discrecional de viajeros aplicándole sus mismas reglas.

Real Decreto 1387/2011 de 14 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. (BOE 29). Añade al ROTT un nuevo artículo con objeto de ampliar las formas de colaboración en la explotación de los servicios que la integran, permitiendo que las expediciones de un servicio puedan atender los tráficos de otro, y viceversa, recogiendo y dejando viajeros en las paradas que tengan en común en aquellos tramos en que sus itinerarios sean coincidentes.

Real Decreto 836/2012 de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera. (BOE 08-06). (Modificado por el Real Decreto 22/2014 de 17 de enero). Regula las características y condiciones exigidas a los vehículos y personal destinados al transporte sanitario a los avances técnicos y al desarrollo de las ofertas formativas en el ámbito de la formación profesional. Constituye en su mayor parte legislación básica del Estado en esta materia, siendo su carácter en su mayoría técnico.

Real Decreto 128/2013 de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera (BOE 23). En línea con lo previsto en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2002, está dirigido a reforzar la seguridad y la salud de los trabajadores móviles del transporte por carretera, al trasponer la citada norma comunitaria al colectivo de los trabajadores por cuenta propia.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Orden FOM/370/2013 de 28 de febrero, por la que se revisan las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera (BOE 08-03). Con el fin de mantener el equilibrio económico básico en la adjudicación de las concesiones, la norma otorga la posibilidad de proceder a una revisión a cuenta de las tarifas, a fin de evitar los desfases entre ingresos y costes que puedan producirse, con el paso de los años, en las condiciones pactadas.

Orden FOM/1230/2013 de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera. (BOE 03-07). (Modificada por la Orden PRE/907/2014, de 29 de mayo). El objetivo prioritario de la norma es la reducción de cargas burocráticas para las empresas de transporte y la racionalización de las funciones de control e inspección encomendadas a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre. Introduce cambios con respecto a la documentación de control como el libro de ruta, el cual se exige únicamente en los supuestos de transporte público discrecional, mientras que el libro u hojas de reclamaciones se requerirán en relación con los servicios de transporte regular de uso general y las estaciones de transporte.

Ley Orgánica 5/2013 de 4 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable. (BOE 05). La implantación del principio de ventanilla única permitió la gestión de competencias administrativas en materia de transportes por carretera y por cable evitando la superposición de Administraciones. Las competencias de gestión fueron acompañadas por otras facultades que incluyó la inspección y sanción, de manera que el Estado no mantuvo órgano alguno de gestión o inspección específica del transporte terrestre en la Administración periférica del Estado en las Comunidades Autónomas que asumieron la delegación de facultades, salvo en las provincias fronterizas en las que, la presencia de la Administración estatal, resultaba necesaria para gestionar el transporte internacional. La ley orgánica que nos ocupa modifica la redacción del artículo 10 de la Ley Orgánica 5/1987, con objeto de precisar la distribución de competencias en dicha materia entre las distintas Comunidades Autónomas que han asumido la delegación.

Ley 9/2013 de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (BOE 05). Mantener la transparencia de acceso al mercado de transporte, en la línea marcada por la reglamentación de la Unión Europea, y dotar de mayor capacidad de autogestión a las empresas que intervienen en dicho mercado, han sido los objetivos principales en la elaboración de esta norma. Incorpora al texto de la LOTT normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera. En el ámbito mercantil, se consagran los principios de libertad de contratación y de explotación de las actividades de transporte a riesgo y ventura del empresario (salvo para los servicios públicos de transporte de viajeros de titularidad de la Administración), y se refuerza la capacidad de actuación de las Juntas Arbitrales del Transporte. Se reducen las barreras operativas, liberalizando la intermediación en la contratación de transportes de viajeros, sin perjuicio de la regulación de las agencias de viajes en el ámbito turístico, y se flexibilizan los límites que separan la actuación de transportistas y operadores de transporte en el mercado de transporte de mercancías. Por otra parte, también se da una nueva dimensión al Registro de Empresas y Actividades de Transporte uniendo su coordinación con el Registro Mercantil, con objeto de suprimir trámites formales y documentales para la obtención de los títulos que habilitan para la realización de las actividades y profesiones del transporte.

Real Decreto 22/2014, de 17 de enero, que modifica el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera. (BOE 25). El Real Decreto adecúa las características y condiciones exigidas a los vehículos y personal destinado al transporte sanitario, a los avances técnicos y al desarrollo de las ofertas formativas en el ámbito de la formación profesional. Exige que el personal mínimo a bordo de los vehículos destinados al transporte sanitario cuente con un determinado nivel de formación. Por otro lado, obliga a las empresas que realicen transporte sanitario, cuenten con una dotación mínima de personal.

Orden PRE/907/2014 de 29 de mayo, por la que se implanta un modelo de contabilidad analítica en las empresas contratistas que prestan los servicios de transporte regular de viajeros de uso general. (BOE 03-06). (En vigor desde 01-01-2015). La Orden implanta un sistema de contabilidad con el fin de conocer el grado de eficiencia y eficacia en la gestión de las líneas regulares de viajeros de titularidad estatal. Establece un modelo de contabilidad analítica, para conocer con exactitud la corriente de ingresos y gastos imputables a cada servicio, normalizar los criterios de imputación de costes y el contenido de la cuenta de pérdidas y ganancias. Exige anualmente la remisión de esta información a la Dirección General de Transporte Terrestre. Por otra parte, aconseja que las cuentas sean elaboradas de acuerdo a criterios analíticos y sometidas a una verificación contable anual realizada por un experto independiente.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Real Decreto 627/2014 de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios, publicado en el B.O.E. de 19 de julio de 2014, es aplicable desde el 20 de julio de 2014. Las especiales características de los accidentes ferroviarios han hecho que se amplíe la legislación española en esta materia. Mediante esta norma se establece el derecho de las víctimas de accidentes ferroviarios que se produzcan en el ámbito del transporte de competencia estatal y de sus familiares, a una asistencia integral que garantice una adecuada atención y apoyo. Las medidas se centran principalmente en dos aspectos: por un lado establece el contenido mínimo de los planes de protección civil de las comunidades autónomas en materia de asistencia a las víctimas de accidentes y sus familiares, y por otro fija las indemnizaciones del seguro obligatorio de viajeros en caso de accidente ferroviario.

NORMATIVA AUTONÓMICA ANDALUZA² VIGENTE EN MATERIA DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

Ley 3/1985, de 22 de Mayo, de Coordinación de Concesiones de Servicios Regulares de Transporte de Viajeros por Carretera de Andalucía. Esta Ley se elabora con el fin de armonizar y racionalizar la explotación de las múltiples concesiones existentes en el territorio andaluz. La norma consolida y formaliza todas aquellas medidas que se establecieron con carácter provisional, durante la etapa preautonómica, a fin de resolver los problemas de movilidad existentes en Andalucía.

Ley 2/2003 de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros en Andalucía, modificada por el Decreto Ley 6/2010, de 23 de noviembre de medidas complementarias del Decreto Ley 5/2010 de 27 de julio por el que se aprueba medidas urgentes en materias de reordenación sector público. La Ley se planteó con el objetivo de dar solución a los problemas de movilidad originados por el proceso de concentración de la población en grandes aglomeraciones urbanas. En la organización del transporte metropolitano tienen competencias tanto la Administración estatal, la autonómica y la local, por lo que la ley busca la armonización y organización unitaria del mismo, coordinando el aspecto competencial de cada administración. En este sentido se establece la figura de Consorcio de Transporte Metropolitano y de Entidad Pública de Gestión. Contribución importante de la Ley es la creación de los Programas Coordinados de Explotación y los Planes de Transporte Metropolitano como instrumentos de ordenación y coordinación de los transportes urbanos y metropolitanos.

Decreto 366/2003, de 30 de diciembre, por el que se regula la identificación de los vehículos de transporte público interurbano regular de uso general de viajeros por carretera (BOJA nº 2 de 5 de enero de 2003). El Decreto recoge las normas de señalización obligatoria prevista en la legislación general de transportes, con el fin de disponer de unos requisitos de imagen comunes en los vehículos adscritos al servicio. Se determinan los plazos, las condiciones y las características de color y rotulación.

² CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA: "Normativas" [en línea], http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portal-web/web/buscador_normativas?ambito=c8b42140-1c6f-11df-aafed4530e6907f9, [Consulta: 1 noviembre 2015].

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Decreto 151/2007, de 22 de mayo, por el que se acuerda la formulación del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (BOJA Nº 115, de 12 de Junio). El decreto se crea con el fin de establecer una planificación específica referida a las infraestructuras y servicios de transporte, en base a la competencia exclusiva en estas materias, reconocida en el Estatuto de Autonomía para Andalucía. El plan se enfoca hacia la consecución, en materia de transporte, de los objetivos territoriales y ambientales planteados para la Comunidad Autónoma Andaluza, y la concertación con los demás planes estatales y de la Unión Europea en temas de transporte y de sostenibilidad.

Ley 1/2011, de 17 de febrero, de reordenación del sector público de Andalucía. La Junta de Andalucía lleva a cabo una serie de medidas para mejorar la gestión, la calidad en la prestación de los distintos servicios públicos y el desarrollo de las funciones que les son propias a las Consejerías. En lo que atañe a los servicios públicos relacionados con el transporte, la ley recoge en el artículo 5 la adaptación y transformación de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía en Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía adscrita a la Consejería competente en materia de obras públicas.

Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo. La norma regula el establecimiento de las licencias de autotaxis. Trata la problemática sobre la necesidad de establecer una doble habilitación, al contemplar este medio de transporte como un servicio que realiza de forma habitual desplazamientos tanto urbanos como interurbanos.

NORMATIVA ESPECÍFICA VIGENTE EN MATERIA DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguro Obligatorio de Viajeros (BOE nº 311, de 28 de diciembre de 1999). El texto desarrolla las Leyes en materia de seguro obligatorio de viajeros en consonancia con lo establecido en la LOTT.

Ley 13/2003, de 17 de diciembre, de Defensa y Protección de los Consumidores y Usuarios de Andalucía (BOJA nº 251, de 31 de diciembre). El objetivo de la Ley se concreta en la defensa y protección del consumidor mediante la mejora de la calidad de los bienes y servicios a través de un adecuado control e inspección de éstos dentro de la Comunidad Autónoma Andaluza. Garantiza a los ciudadanos una especial protección de los intereses económicos y sociales articulando dos elementos básicos: la actuación de las Administraciones Públicas y el fomento de las organizaciones o asociaciones de consumidores y usuarios.

Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas. La norma desarrolla de forma general la Ley de Familias Numerosas con la finalidad de concretar las previsiones legales para su aplicación. Por otra parte, permite con carácter especial, dar efectividad a algunos preceptos de la ley que requieren para su aplicación un desarrollo reglamentario.

Ley 44/2006, de 29 de diciembre, de mejora de la protección de los consumidores y usuarios (BOE nº 312, de 30 de diciembre). Introduce modificaciones a los artículos 10.2 de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y 6 de la Ley sobre Condiciones Generales de Contratación. Recoge la doctrina del Tribunal de Justicia en lo referente al principio de interpretación favorable al consumidor de las cláusulas oscuras, permitiendo sólo su aplicación a las acciones individuales, no las colectivas.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Decreto 72/2008, de 4 de marzo, por el que se regulan las hojas de quejas y reclamaciones de las personas consumidoras y usuarias en Andalucía y las actuaciones administrativas relacionadas con ellas (BOJA nº 60, de 27 de marzo de 2008). Modificaciones realizadas: Orden de 27 de junio de 2008, por la que se modifica el Anexo I del Decreto 72/2008. Orden de 11 de diciembre de 2008, por la que se desarrolla el sistema de hojas electrónicas de quejas y reclamaciones establecido en el Decreto 72/2008, de 4 de marzo, por el que se regulan las hojas de quejas y reclamaciones de la personas consumidoras y usuarias en Andalucía y las actuaciones administrativas relacionadas con ellas. Corrección de errores del Decreto 72/2008. Orden de 3 de agosto de 2009, por la que se modifican los Anexos I y IV del Decreto 72/2008. El Decreto pretende dar solución a los conflictos que puedan surgir entre los consumidores y las empresas que comercialicen bienes o presten servicios, a través del procedimiento establecido en la propia norma, presentándose como una vía alternativa a la jurisdicción ordinaria en Andalucía.

Real Decreto 1918/2008, de 21 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 1621/2005, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 40/2003 de protección a las familias numerosas. Esta norma surge a raíz de la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, por la que se estima parcialmente el recurso interpuesto contra algunas de las disposiciones del Reglamento. La sentencia hace alusión a la anulación de la imposibilidad de acumular descuentos en materia de transporte por carretera y ferrocarril, así como a la eliminación del establecimiento de un límite sobre las ayudas para libros y material didáctico a alumnos matriculados en centros sostenidos con fondos públicos.

Orden FOM/2833/2011 de 30 de septiembre, por la que se modifica el modelo de libro de reclamaciones aprobado por Orden FOM/3398/2002, de 20 de diciembre, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de viajeros por carretera. (BOE 20-10-11). La Orden determina el tipo de información que debe darse a las personas que cumplimenten el libro de reclamaciones en relación con los datos personales que se recaben, de acuerdo con lo estipulado en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

NORMATIVA ESPECÍFICA VIGENTE EN MATERIA DE CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA

Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. (Última revisión vigente desde 16 de Junio de 2009 hasta 05 de Noviembre de 2015). El Reglamento, cumple más que una función innovadora, una función recopiladora de las anteriores disposiciones incorporando las adaptaciones y correcciones que el nuevo marco normativo establece.

Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público. La Ley integra en un texto único todas aquellas modificaciones introducidas a través de diversas leyes, dando lugar a una nueva redacción de determinados preceptos y a la introducción de nuevas disposiciones, estando la última revisión vigente desde 22 de octubre de 2015 hasta 02 de abril de 2016. La norma también integra las disposiciones vigentes relativas a la captación de financiación privada para la ejecución de contratos públicos, recogiendo las distintas fórmulas institucionales de colaboración público-privada.

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

*El sistema concesional de transporte público regular de viajeros
de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro*

ANEXO II

TABLA DE DATOS

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

VIAJEROS (en miles)

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-004	17	15	16	14	14	14
VJA-005	10	8	7	9	9	9
VJA-007	71	86	115	110	96	88
VJA-008	2.918	2.526	2.555	2.396	2.227	2.131
VJA-010	9	9	12	17	11	10
VJA-011	600	569	576	506	492	512
VJA-012	660	670	682	666	677	684
VJA-013	85	81	83	69	59	55
VJA-015	18	12	10	10	9	6
VJA-016	663	398	364	295	230	203
VJA-017	687	529	535	468	720	725
VJA-018	23	15	11	0	0	0
VJA-019	32	34	45	41	41	42
VJA-020	523	510	514	507	508	512
VJA-021	10	9	9	6	7	8
VJA-022	926	877	874	734	716	748
VJA-023	2	2	2	0	0	0
VJA-025	354	370	403	447	378*	320*
VJA-026	55	68	53	67	67	66
VJA-028	862	849	863	825	806	802
VJA-029	80	87	89	87	91	91
VJA-031	0	0	0	0	0	0
VJA-032	41	42	44	40	40	51
VJA-033	226	205	49	0	0	0
VJA-034	38	31	25	21	17	15
VJA-035	52	74	62	77	71	70
VJA-036	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	62	64
VJA-037	811	797	805	761	733	720
VJA-038	176	172	178	168	165	152
VJA-039	30	72	42	0	0	0
VJA-040	13	16	4	0	0	0
VJA-041	161	165	171	163	148	165
VJA-042	70	81	97	94	80	96
VJA-043	257	229	241	244	257	213
VJA-044	975	995	1.068	1.053	1.039	1.043
VJA-045	27	27	27	23	22	22
VJA-046	17	17	27	29	30	33
VJA-047	n.d.	2	2	1	1	1
VJA-048	136	162	193	148	130	143
VJA-049	11	10	9	7	7	6
VJA-050	1	1	1	1	1	1
VJA-051	137	129	134	136	126	122

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-052	151	132	124	92	68*	60
VJA-053	710	672	694	614	830	886
VJA-054	113	108	110	107	105*	87
VJA-055	411	415	443	405	384	387
VJA-056	150	168	174	168	159	164
VJA-058	112	107	117	87	119	113
VJA-059	4	2	2	1	0	0
VJA-061	402	364	390	347	0	0
VJA-062	22	25	28	24	22	21
VJA-063	20	17	16	15	14*	12
VJA-064	5	5	3	2	2	1
VJA-065	25	23	23	18	19	21
VJA-071	58	58	60	52	48	57
VJA-073	3.494	3.603	3.667	3.452	3.364	3.269
VJA-074	10	14	14	14	13	13
VJA-075	22	13	15	13	10	20
VJA-076	308	289	290	310	340	309
VJA-077	1	1	1	1	1	0
VJA-078	4	4	0	0	0	0
VJA-079	2	2	2	3	2	3
VJA-080	41	53	56	46	49	46
VJA-082	4	4	4	4	4	3*
VJA-083	988	461	537	449	73	9
VJA-084	397	443	498	443	441	448
VJA-085	15	14	10	7	0	0
VJA-087	39	35	29	51	31	26
VJA-088	10	8	9	10	11	10
VJA-089	2.003	2.038	2.161	2.133	2.081	2.112
VJA-090	62	65	64	59	59	60
VJA-091	0	0	0	0	0	0
VJA-092	13.482	13.207	13.296	12.570	12.123	12.372
VJA-093	0	0	0	0	0	0
VJA-094	0	0	0	0	0	0
VJA-095	0	0	0	0	0	0
VJA-096	377	375	353	334	318	296
VJA-097	4	3	2	1	0	0
VJA-098	0	0	0	0	0	0
VJA-099	2	0	0	0	0	0
VJA-100	10	9	9	10	9	6*
VJA-103	0	0	0	0	0	0
VJA-105	61	59	42	36	34	28
VJA-107	0	0	0	0	0	0
VJA-110	104	108	113	103	97	84
VJA-111	12	11	12	12	12	8

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-112	4	4	4	0	0	0
VJA-113	10	11	10	9	10	9
VJA-114	2	2	2	2	2	2
VJA-115	6	7	5	4	3	4
VJA-116	2	3	4	3	3	3
VJA-117	15	12	10	10	11	10
VJA-118	72*	47	49	51	40	53
VJA-119	0	0	0	0	0	0
VJA-120	4	2	2	1	1	1*
VJA-121	405	444	412	389	345	330
VJA-122	3	2	4	3	4	3
VJA-123	79	77	45*	43*	42*	38*
VJA-124	0	0	0	0	0	0
VJA-125	2	2	1	1	1	1
VJA-126	803	798	842	764	730	749
VJA-127	123	143	156	158	159	160
VJA-128	23	22	22	22	18	18
VJA-129	58	56	53*	52*	50	44
VJA-130	2	2	2*	2*	1	0
VJA-131	137	139	152	154	165	127
VJA-132	0	0	0	0	0	0
VJA-133	0	0	0	0	0	0
VJA-135	14	19	22	23	22	22
VJA-136	34	31	22	20	19	19
VJA-137	0	0	0	0	0	0
VJA-138	4.255	4.063	4.072	3.572	3.436	3.100
VJA-139	236	210	196	157	144	143
VJA-140	6	5	5	9	3	2
VJA-141	97	112	118	121	144	152
VJA-142	17	20	22	19	22	23
VJA-143	73	73	71	66	67	60*
VJA-144	32	37	33	29	30	23
VJA-145	107	108	102	102	92	73
VJA-146	186	175	175	156	155	171
VJA-147	5.136	5.064	5.175	5.072	4.994	5.003
VJA-148	99	100	102	106	108	105
VJA-149	1	1	1*	1	1	2
VJA-150	104	126	134	125	130	124
VJA-151	12	9	7	5	4	4
VJA-152	1.254	1.485	1.410	1.412	1.399	1.421
VJA-153	78	80	77	70	67	64
VJA-154	28	26	26	23	20	19
VJA-155	288	272	280	274	269	271
VJA-156	497	437	450	431	401*	299

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-157	27	29	27	25	23	22
VJA-158	564	581	590	533	526	518
VJA-159	90	96	91	88	85	86
VJA-160	1.891	1.893	1.880	1.773	1.663	1.617
VJA-161	2	1	2	3	4	2
VJA-162	22	24	6	0	0	0
VJA-164	9	8	7	7	6	7
VJA-165	86	93	99	102	108	87
VJA-166	41	0	0	0	0	0
VJA-167	7.464	6.987	6.975	6.709	6.500	6.442
VJA-169	32	30	26	24	29	20
VJA-173	115	113	111	105	104	101
VJA-174	127	125	131	123	110	108
VJA-176	26	27	23	22	18	23
VJA-178	3	4	3	2	1	0
VJA-179	1	1	1	1	1	1
VJA-180	1	1*	0	0	0	0*
VJA-181	0	0	0	0	0	0
VJA-184	8	5	5	4	4	2*
VJA-185	1.326	1.243	1.225	1.187	1.099	1.139
VJA-187	15	17	23	32	26	23*
VJA-188	799	875	896	808	779	787
VJA-189	1.593	1.594	1.697	1.664	1.670	1.712
VJA-190	22	22	23	28	23	25
VJA-191	406	471	493	472	463	446
VJA-192	14	14	12	10	9	9
VJA-193	13	3	0	0	0	0
VJA-194	2.496	2.518	2.554	2.460	2.426	2.417
VJA-195	0	383	324	324	314	389
VJA-196	0	0	283	276	278	283
VJA-197	0	0	42	43	40*	37
VJA-300	0	0	3	5	3*	3

(*): dato estimado

n.d.: no disponible

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

VIAJEROS-KILÓMETROS (en miles)

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-004	309	294	340	291	313	314
VJA-005	318	385	300	463	421	428
VJA-007	3.193	3.292	3.646	3.650	3.399	3.499
VJA-008	48.616	43.451	44.474	41.195	38.251	36.452
VJA-010	715	708	906	1.267	733	689
VJA-011	9.006	8.577	8.657	7.608	7.410	7.709
VJA-012	11.617	11.834	12.037	11.825	12.064	12.207
VJA-013	2.719	2.555	2.482	2.218	1.849	1.714
VJA-015	724	624	310	308	244	182
VJA-016	7.110	4.207	3.800	2.982	2.310	2.044
VJA-017	16.850	9.173	8.733	7.851	9.964	9.916
VJA-018	323	209	164	0	0	0
VJA-019	347	367	487	441	440	448
VJA-020	6.832	7.085	7.139	7.040	7.056	7.113
VJA-021	125	118	113	77	78	100
VJA-022	42.078	36.554	40.204	37.456	37.049	36.004
VJA-023	26	27	28	0	0	0
VJA-025	30.711	30.850	42.015	45.270	38.271*	32.355*
VJA-026	1.317	1.708	1.215	1.550	1.563	1.546
VJA-028	7.198	7.076	20.949	6.881	6.146	6.662
VJA-029	1.415	1.488	1.529	1.505	1.597	1.555
VJA-031	0	0	0	0	0	0
VJA-032	1.709	1.851	1.926	1.666	1.826	2.208
VJA-033	3.183	2.758	672	0	0	0
VJA-034	1.052	862	716	603	442	378
VJA-035	1.470	2.112	1.767	2.045	2.016	1.931
VJA-036	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2.497	2.556
VJA-037	6.565	6.449	6.511	6.153	5.946	5.824
VJA-038	1.936	1.887	1.962	1.844	1.813	1.674
VJA-039	387	940	546	0	0	0
VJA-040	192	207	51	0	0	0
VJA-041	5.985	6.068	6.146	5.851	5.376	5.973
VJA-042	1.829	2.366	2.883	2.848	1.952	1.807
VJA-043	10.802	7.771	4.761	4.760	7.919	8.081
VJA-044	15.593	15.926	17.095	16.853	16.626	16.696
VJA-045	370	379	395	343	327	339
VJA-046	567	573	888	917	968	1.060
VJA-047	n.d.	75	68	53	37	40
VJA-048	7.508	8.991	10.774	8.234	7.229	7.973
VJA-049	238	213	188	164	154	132
VJA-050	117	123	117	100	110	133
VJA-051	9.480	8.781	9.116	9.246	8.458	8.188

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-052	10.320	9.058	13.033	6.277	4.650*	6.822
VJA-053	9.736	9.271	12.823	8.554	12.211	12.457
VJA-054	8.442	8.212	9.485	8.898	8.658*	8.487
VJA-055	15.630	15.787	16.840	15.380	14.587	14.703
VJA-056	5.334	5.982	6.228	6.037	5.730	5.819
VJA-058	8.798	8.623	9.203	7.016	8.939	8.448
VJA-059	12	12	11	7	0	0
VJA-061	4.727	4.404	4.639	4.056	0	0
VJA-062	867	981	1.104	1.084	987	967
VJA-063	657	548	589	486	454*	437
VJA-064	110	104	65	39	42	40
VJA-065	340	320	321	275	276	328
VJA-071	1.707	1.745	1.748	1.508	1.381	1.281
VJA-073	46.823	49.814	38.549	50.009	42.429	39.702
VJA-074	303	417	429	483	456	518
VJA-075	178	259	274	254	186	378
VJA-076	4.653	4.426	4.429	4.649	4.358	4.302
VJA-077	18	11	16	11	11	0
VJA-078	192	198	0	0	0	0
VJA-079	75	74	76	72	66	72
VJA-080	1.250	1.527	1.598	1.268	1.287	1.226
VJA-082	92	91	86	106	110	105*
VJA-083	8.894	2.660	944	755	126	90
VJA-084	13.768	12.669	14.084	12.587	12.579	12.796
VJA-085	212	160	118	102	0	0
VJA-087	677	634	554	977	586	478
VJA-088	408	313	321	382	387	336
VJA-089	109.500	102.450	109.534	108.204	98.163	91.015
VJA-090	1.702	1.763	1.712	1.768	1.711	1.727
VJA-091	0	0	0	0	0	0
VJA-092	305.610	302.722	295.480	270.698	262.255	261.194
VJA-093	0	0	0	0	0	0
VJA-094	0	0	0	0	0	0
VJA-095	0	0	0	0	0	0
VJA-096	4.279	4.095	3.971	3.690	3.825	3.498
VJA-097	156	116	103	52	0	0
VJA-098	0	0	0	0	0	0
VJA-099	48	0	0	0	0	0
VJA-100	209	236	243	244	219	148*
VJA-103	0	0	0	0	0	0
VJA-105	2.089	1.753	1.309	1.144	1.073	852
VJA-107	0	0	0	0	0	0
VJA-110	932	976	1.019	926	871	756
VJA-111	915	891	937	958	934	680

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-112	178	163	154	0	0	0
VJA-113	175	153	143	147	148	118
VJA-114	56	57	61	42	44	47
VJA-115	233	208	176	141	129	132
VJA-116	55	84	81	56	66	54
VJA-117	197	141	128	133	152	131
VJA-118	792*	548	577	360	247	619
VJA-119	0	0	0	0	0	0
VJA-120	65	39	49	29	12	11*
VJA-121	3.665	3.810	3.446	3.230	2.902	2.826
VJA-122	44	43	59	50	171	45
VJA-123	1.062	1.026	1.093	1.070	952	964
VJA-124	0	0	0	0	0	0
VJA-125	40	23	22	23	22	12
VJA-126	7.228	7.185	10.310	10.054	9.461	9.427
VJA-127	2.298	2.692	2.008	2.297	2.843	2.642
VJA-128	1.148	1.097	1.125	1.060	914	938
VJA-129	733	700	674*	650*	631	487
VJA-130	27	26	26*	25*	22	0
VJA-131	3.845	3.764	4.443	4.451	4.792	3.637
VJA-132	0	0	0	0	0	0
VJA-133	0	0	0	0	0	0
VJA-135	185	270	279	267	248	249
VJA-136	1.423	1.339	1.100	918	885	856
VJA-137	0	0	0	0	0	0
VJA-138	112.222	107.585	106.680	91.974	90.445	77.379
VJA-139	7.263	6.519	6.274	5.252	4.795	4.721
VJA-140	121	99	89	142	62	39
VJA-141	2.789	3.427	3.749	3.905	4.767	3.826
VJA-142	224	274	306	284	336	355
VJA-143	434	443	464	440	445	391*
VJA-144	411	498	440	267	1.142	259
VJA-145	1.492	1.501	1.397	1.350	1.425	1.691
VJA-146	5.321	4.953	4.895	4.320	4.372	4.501
VJA-147	153.507	150.286	152.860	150.652	145.968	142.059
VJA-148	1.477	1.503	1.529	1.583	1.620	1.572
VJA-149	11	10	10*	11	17	24
VJA-150	3.368	3.268	3.360	3.212	3.226	2.979
VJA-151	803	680	526	341	300	287
VJA-152	20.040	24.448	22.962	23.458	23.454	23.273
VJA-153	2.153	2.054	1.837	1.649	1.520	1.466
VJA-154	1.870	1.732	1.762	1.640	1.359	1.280
VJA-155	5.835	5.577	5.918	5.818	5.696	5.745
VJA-156	24.965	22.667	28.872	26.136	24.343*	36.305

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-157	1.536	1.740	1.595	1.425	1.303	1.250
VJA-158	33.120	36.313	37.446	32.621	31.921	30.351
VJA-159	1.997	2.078	2.134	2.246	1.925	1.927
VJA-160	209.838	205.284	205.305	191.664	183.493	174.534
VJA-161	117	24	81	27	135	61
VJA-162	501	528	145	0	0	0
VJA-164	258*	341*	288	279	187	259
VJA-165	1.207	1.424	1.510	1.627	1.873	1.362
VJA-166	349	0	0	0	0	0
VJA-167	307.102	281.156	283.982	283.625	272.556	263.706
VJA-169	2.272	2.301	2.237	2.067	2.631	1.808
VJA-173	3.892	3.549	3.355	3.275	3.313	3.240
VJA-174	3.104	2.846	2.196	2.711	2.441	2.394
VJA-176	211	218	187	175	147	182
VJA-178	117	106	78	60	18	7
VJA-179	25	24	19	20	25	12
VJA-180	22	10*	7	8	8	6*
VJA-181	0	0	0	0	0	0
VJA-184	347	257	249	231	223	202*
VJA-185	13.915	10.161	6.323	5.682	5.091	5.181
VJA-187	512	576	482	345	192	170*
VJA-188	21.891	24.919	25.477	23.194	22.442	22.624
VJA-189	37.444	37.674	40.221	39.831	40.153	41.388
VJA-190	969	1.025	984	1.210	1.008	1.090
VJA-191	10.847	11.425	13.323	13.400	13.136	12.977
VJA-192	298	290	255	213	183	181
VJA-193	687	356	0	0	0	0
VJA-194	36.780	36.372	37.598	36.746	38.601	37.338
VJA-195	0	13.229	9.537	9.537	10.742	15.260
VJA-196	0	0	4.009	3.912	4.026	4.153
VJA-197	0	0	820	811	759	699
VJA-300	0	0	151	226	156*	136

(*): dato estimado

n.d.: no disponible

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

VEHÍCULOS-KILÓMETROS (en miles)

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-004	89	89	89	89	89	89
VJA-005	45	168	158	160	155	170
VJA-007	250	286	254	259	265	267
VJA-008	2.401	2.226	2.167	2.154	1.917	1.831
VJA-010	71	68	68	68	68	68
VJA-011	401	421	421	422	421	421
VJA-012	617	614	697	609	611	614
VJA-013	325	272	260	250	217	219
VJA-015	87	88	88	86	88	63
VJA-016	463	458	422	443	317	301
VJA-017	1.271	1.148	1.147	1.126	1.134	1.138
VJA-018	79	79	65	0	0	0
VJA-019	32	32	32	33	33	33
VJA-020	446	323	413	414	541	415
VJA-021	37	32	24	23	25	23
VJA-022	4.152	4.152	4.152	4.152	4.152	4.152
VJA-023	14	13	12	0	0	0
VJA-025	1.576	1.559	1.653	1.749	1.478*	1.250*
VJA-026	84	90	66	86*	85	82
VJA-028	461	465	462	450	452	465
VJA-029	74	79	93	93	92	92
VJA-031	0	0	0	0	0	0
VJA-032	80	76	67	67	69	80
VJA-033	86	90	22	0	0	0
VJA-034	56	56	55	54	56	56
VJA-035	112	122	95	134	145	143
VJA-036	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	144	144
VJA-037	349	351	350	347	349	352
VJA-038	123*	120*	125*	117*	115*	133
VJA-039	39	49	24	0	0	0
VJA-040	26	26	6	0	0	0
VJA-041	653	675	678	658	485	457
VJA-042	160	157	157	157	183	163
VJA-043	719	727	778	778	996	1.077
VJA-044	438	448	429	421	424	428
VJA-045	22	25	20	20	20	20
VJA-046	68	68	69	75	92	91
VJA-047	n.d.	31	31	29*	26*	14*
VJA-048	397	510	587	399	351	387
VJA-049	28	29	29	29	28	29
VJA-050	84	85	85	84	85	85
VJA-051	830	824	802	762	762	626

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-052	1.044	971	664	579	428*	370
VJA-053	515	487	736	558	574	601
VJA-054	601	545	579	570	555*	369
VJA-055	406	381	380	381	380	381
VJA-056	277	279	277	276	279	280
VJA-058	756	730	752	645	602	602
VJA-059	10	10	10	7	0	0
VJA-061	555	501	517	509	0	0
VJA-062	73	72	71	71	71	72
VJA-063	102	91	83	79	74*	71
VJA-064	48	48	48	48	16	16
VJA-065	55	54	55	54	54	58
VJA-071	157	158	161	161	163	120
VJA-073	1.405	1.397	1.447	1.484	1.444	1.518
VJA-074	38	40	36	36	36	36
VJA-075	46	68	68	65	67	65
VJA-076	419	421	429	390	415	366
VJA-077	10	10	10	10	10	0
VJA-078	100	95	0	0	0	0
VJA-079	30	40	32	32	19	32*
VJA-080	420	112	112	122	112	112
VJA-082	20	23	24	24	24	22*
VJA-083	496	287	280	273	96	14
VJA-084	616	552	591	593	592	593
VJA-085	39	37	36	37	0	0
VJA-087	83	84	83	147	81	82
VJA-088	57	57	57	57	57	56
VJA-089	7.375	6.710	6.778	7.047	7.057	7.114
VJA-090	175	175	175	176	175	175
VJA-091	0	0	0	0	0	0
VJA-092	12.193	12.042	12.005	11.919	11.609*	11.712
VJA-093	0	0	0	0	0	0
VJA-094	0	0	0	0	0	0
VJA-095	0	0	0	0	0	0
VJA-096	211	213	212	218	225	235
VJA-097	57	56	46	18	0	0
VJA-098	0	0	0	0	0	0
VJA-099	11	0	0	0	0	0
VJA-100	26	52	52	52	51	47*
VJA-103	0	0	0	0	0	0
VJA-105	157	158	179	181	120	122
VJA-107	0	0	0	0	0	0
VJA-110	186	188*	188	173	179	189
VJA-111	116	116	116	116	116	85

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-112	30	30	26	0	0	0
VJA-113	38	39	39	39	38	38
VJA-114	43	44	42	41	40	40
VJA-115	33	34	33	34	32	33
VJA-116	10	13	13	13	13	13
VJA-117	36	36	36	35	36	36
VJA-118	67*	60	128	128	95	153
VJA-119	0	0	0	0	0	0
VJA-120	19	19	18	19	19	20*
VJA-121	265	326	324	322	317	312
VJA-122	11	8	9	9	9	10
VJA-123	104	103	915	876	883	914
VJA-124	0	0	0	0	0	0
VJA-125	10	9	8	8	9	8
VJA-126	378	374	480	480	480	476
VJA-127	67	88	194	199	200	197
VJA-128	81	82	81	82	83	83
VJA-129	46	47	45*	43*	45	45
VJA-130	11	11	11*	11*	9	0
VJA-131	309	309	309	309	309	231
VJA-132	0	0	0	0	0	0
VJA-133	0	0	0	0	0	0
VJA-135	22	22	22	22	22	21
VJA-136	96	97	97	97	95	94
VJA-137	0	0	0	0	0	0
VJA-138	7.345	7.160	7.058	6.646	6.070	5.702
VJA-139	667	626	568	526	498	493
VJA-140	28	29	29	55	31	16
VJA-141	193	220	243	264	278	253
VJA-142	15	21	29	29	29	29
VJA-143	53	54	54	54	54	49*
VJA-144	54	62	52	132	105	22
VJA-145	218	272	207	191*	204*	142
VJA-146	552	602	563	506	503	552
VJA-147	8.212	8.026	7.605	7.310	7.556	7.500
VJA-148	85*	86*	88*	91	181	177
VJA-149	20	22	23*	12	13	13
VJA-150	163*	162	163	166	177	174
VJA-151	86	71	71	71	72	73
VJA-152	993	930	950	963	964	1.003
VJA-153	209	209	209	209	209	209
VJA-154	124	160	162	162	143	114
VJA-155	289	291	290	291	289	290
VJA-156	1.947	1.756	1.745	1.792	1.669*	1.378

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-157	185	184	186	180	177	171
VJA-158	2.014	2.310	2.328	2.308	2.303	2.142
VJA-159	218	56	56	54	56	56
VJA-160	6.776	6.875	6.665	6.603	6.177	6.195
VJA-161	29	29	19	27	24	27
VJA-162	39	39	10	0	0	0
VJA-164	17	23	25	26	26	26
VJA-165	232	247	247	247	247	187
VJA-166	46	0	0	0	0	0
VJA-167	13.854	13.027	12.761*	12.945	12.622	12.519
VJA-169	264	255	241	240	236	166
VJA-173	362	360	332	333	333	332
VJA-174	340	334	326	327	325	335
VJA-176	43	42	34	32	34	34
VJA-178	176	176	176	176	176	176
VJA-179	19	19	14	19	17	14
VJA-180	6	6*	5	5	6	5*
VJA-181	0	0	0	0	0	0
VJA-184	51	50	46	45	39	33*
VJA-185	851	857	877	874	793	776
VJA-187	81	81	113	374	141	140*
VJA-188	1.787	1.480	1.535	1.486	1.528	1.561
VJA-189	2.491	2.486	2.449	2.449	2.336	2.275
VJA-190	229	227	228	228	228	228
VJA-191	1.016	868	867	828	785	740
VJA-192	39*	39	40	37	32*	33
VJA-193	59	5	0	0	0	0
VJA-194	1.899	1.896	1.898	1.901	1.907	1.958
VJA-195	0	1.980	1.980	1.980	1.695	1.567
VJA-196	0	0	134	133	133	134
VJA-197	0	0	64	65	65	65
VJA-300	0	0	100*	100	58*	55

(*): dato estimado

n.d.: no disponible

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

RECAUDACIÓN (en miles de euros)

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-004	17	16	19	16	17	17
VJA-005	25	26	25	33	32	35
VJA-007	201	215	238	252	235	242
VJA-008	3.438	3.089	3.218	3.134	3.059	3.026
VJA-010	43	42	54*	76	60	57
VJA-011	860	760	781	757	714	760
VJA-012	804	837	878	894	954	1.000
VJA-013	211	199	217	199	176	167
VJA-015	33	27	23	22	19	14
VJA-016	629	530	503	421	341	314
VJA-017	1.327	857	836	761	1.141	1.168
VJA-018	23	15	12	0	0	0
VJA-019	31	34	45	41	41*	42
VJA-020	514	508	523	552	575	590
VJA-021	11	10	11	8	8	12
VJA-022	2.318	2.394	2.209	2.091	2.161	2.189
VJA-023	2	2	2	0	0	0
VJA-025	2.081	2.051	2.139	2.149	1.817*	1.536*
VJA-026	90	118	86	115	122	124
VJA-028	801	821	880	906	922	939
VJA-029	94	102	107	109	121	124
VJA-031	0	0	0	0	0	0
VJA-032	80	76	67	67	69	211
VJA-033	221	194	47	0	0	0
VJA-034	218	56	47	40	32	27
VJA-035	113	162	139	179	174	172
VJA-036	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	186	191
VJA-037	754	764	821	835	839	842
VJA-038	565	172	185	189	189	199
VJA-039	29	71	40	0	0	0
VJA-040	14	15	3	0	0	0
VJA-041	405	545	407	401	395	438
VJA-042	126	165	202	208	163	174
VJA-043	738	696	742	742	862	685
VJA-044	1.215	1.244	1.375	1.425	1.483	1.546
VJA-045	25	26	27	25	24	26
VJA-046	41	41	63	60	62	68
VJA-047	n.d.	4	4	3	2	3
VJA-048	405	475	542	407	360	404
VJA-049	17	15	13	12	12	11
VJA-050	8	8	8	7	8	11
VJA-051	589	590	585	597	593	593

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-052	581	514	602	418	309*	287
VJA-053	344	306	1.007	507	856	1.007
VJA-054	569	545	562	546	531*	515
VJA-055	657	682	736	710	723	738
VJA-056	390	425	451	452	454	479
VJA-058	597	598	637	617	716	618
VJA-059	2	2	2	1	0	0
VJA-061	404	374	408	383	0	0
VJA-062	55	63	72	73	69	71
VJA-063	33	29	27	26	24*	28
VJA-064	9	9	5	106	4	4
VJA-065	24	23	24	21	22	28
VJA-071	119	122	125	102	106	98
VJA-073	3.267	3.499	3.754	3.787	3.849	3.825
VJA-074	22	30	31	36	36	40
VJA-075	32	16	17	15	12	20
VJA-076	472	292	293	330	405	368
VJA-077	1	1	1	1	1	0
VJA-078	14	14	0	0	0	0
VJA-079	3	2	4	4	4	4
VJA-080	82	100	112	87	270	88
VJA-082	6	7	7	8	8	8*
VJA-083	921	435	485	390	79	10
VJA-084	620	777	909	891	878	930
VJA-085	22	18	14	12	0	0
VJA-087	48	44	39	72	45	38
VJA-088	29	22	23	29	30	27
VJA-089	7.665	7.500	8.185	8.503	8.094	7.114
VJA-090	117	117	116	123	127	131
VJA-091	0	0	0	0	0	0
VJA-092	24.410	24.553	25.008	25.520	25.557	26.199
VJA-093	0	0	0	0	0	0
VJA-094	0	0	0	0	0	0
VJA-095	0	0	0	0	0	0
VJA-096	332	356	357	365	363	370
VJA-097	14	10	9	5	0	0
VJA-098	0	0	0	0	0	0
VJA-099	3	0	0	0	0	0
VJA-100	14	12	13	14	13	9*
VJA-103	0	0	0	0	0	0
VJA-105	152	131	103	91	89	74
VJA-107	0	0	0	0	0	0
VJA-110	106	113	122	119	118	105
VJA-111	52	50	62	55	53	34

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-112	10	9	8	0	0	0
VJA-113	12	11	10	11	11	10
VJA-114	4	4	5	3	4	4
VJA-115	20	18	16	13	12	14
VJA-116	4	6	5	4	5	4
VJA-117	15	11	10	11	13	12
VJA-118	52*	48	51	33	23	57
VJA-119	0	0	0	0	0	0
VJA-120	5	3	4	2	1	1*
VJA-121	353	397	403	406	375	382
VJA-122	3	3	4	4	4	4
VJA-123	28	25	33*	34*	34*	33*
VJA-124	0	0	0	0	0	0
VJA-125	3	2	2	2	2	1
VJA-126	693	714	778	758	775	791
VJA-127	122	144	149	171	224	216
VJA-128	83	81	84	84	75	81
VJA-129	55	53	51*	49*	48	42
VJA-130	2	2	2*	2*	2	0
VJA-131	235	236	281	300	329	229
VJA-132	0	0	0	0	0	0
VJA-133	0	0	0	0	0	0
VJA-135	16	23	24	24	23	23
VJA-136	97	92	77	67	67	69
VJA-137	0	0	0	0	0	0
VJA-138	10.839	10.136	10.095	9.047	8.782	7.699
VJA-139	622	533	524	456	420	431
VJA-140	9	7	7	11	5	3
VJA-141	159	170	173	165	207	259
VJA-142	16	20	23	21	25	27
VJA-143	59	90	91	75	83	75*
VJA-144	34	39	35	29	34	27
VJA-145	127	121	124	128	453	102
VJA-146	366	341	343	309	329	354
VJA-147	13.878	13.909	14.436	14.961	15.385	15.518
VJA-148	93	100	106	119	124	123
VJA-149	1*	1	1*	1	1	2
VJA-150	201	221	232	228	242	227
VJA-151	62*	59	47	31	29	29
VJA-152	1.497	1.692	1.629	1.701	1.726	1.814
VJA-153	128	123	112	105	99	101
VJA-154	112	104	107	104	90	88
VJA-155	414	374	406	415	424	450
VJA-156	1.528	1.382	1.612	1.580	1.471*	1.292

El sistema concesional de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera en Andalucía. Presente y futuro

Código	PERIODO					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
VJA-157	122	138	130	118	114	110
VJA-158	2.512	2.685	2.754	2.512	2.459	2.423
VJA-159	130	142	145	156	145	145
VJA-160	14.475	14.065	14.318	13.537	13.166	12.909
VJA-161	5	2	5	7	8	5
VJA-162	31	33	8	0	0	0
VJA-164	16	21	19	18	15	19
VJA-165	88	104	111	121	138	116
VJA-166	35	0	0	0	0	0
VJA-167	20.626	19.581	20.272	20.527	20.234	20.154
VJA-169	103	95	88	81	111	78
VJA-173	271	267	257	261	277	284
VJA-174	227	209	218	211	191	189
VJA-176	26	27	27	23	20	28
VJA-178	6	6	5	4	1*	1
VJA-179	1	1	1	1	2	1
VJA-180	2	1*	1	1	1	0*
VJA-181	0	0	0	0	0	0
VJA-184	17	14	13	12	10	5*
VJA-185	1.043	1.058	1.096	1.050	896	1.086
VJA-187	34	39	40	49	46	40*
VJA-188	1.622	2.056	1.930	1.891	1.938	2.064
VJA-189	2.719	2.757	3.031	3.117	3.287	3.506
VJA-190	70	71	74	94	82	93
VJA-191	780	844	961	966	975	995
VJA-192	23	22	20	17	15	16
VJA-193	49	21	0	0	0	0
VJA-194	2.556	2.527	2.658	2.656	2.788	2.778
VJA-195	0	1.256*	1.060	1.060	1.029	1.308
VJA-196	0	0	285	290	306	318
VJA-197	0	0	51	52	50	48
VJA-300	0	0	11	17	11*	9

(*): dato estimado

n.d.: no disponible