Memoria Social del Bus

El transporte de viajeros en autobús en 2015: Evolución, situación y retos

CONFEBUS
CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS

te acercamos a
LO QUE TE IMPORTA

Edición
© Asintra
© Fenebús
© Confebús
© Ediciones Empresa Global, S.L.

Coordinación
Rafael Barbadillo (ASINTRA)
Juan Calvo (FENEBÚS)
José Luis Pertierra (FENEBÚS)
Victoria Mora-Figueroa (ASINTRA)

Equipo de trabajo
José Antonio Herce (Afi)
Pablo Hernández (Afi)

Ediciones Empresa Global, S.L., 2016
c/ Marques de Villamejor, 5. 28006 Madrid
Tel. 91 520 01 00
www.eeg.afi.es

Diseño y Maquetación
Pablo Alonso Talon (CEAT)

Depósito legal: M

Impreso en España Printed in Spain

Contenido

Presentación **5**

Introducción y Resumen ejecutivo **7**

Evolución del transporte de viajeros en España **15**

Evolución del transporte de viajeros según el tipo de transporte 16

Evolución del transporte de viajeros según modalidad 17

Evolución del transporte de viajeros por carretera en España **20**

Transporte interurbano 21

Cercanías 21

Media distancia 22

Larga distancia 22

Transporte urbano 25

Transporte discrecional y especial 26

El sector del autobús en cifras **30**

Desempeño económico 31

¿Por qué fomentar el uso del autobús? **35**

Valor económico 37

Valor Social 38

Valor Medioambiental 40

¿Cómo fomentar el uso del autobús? Algunas ideas 41

Tendencias y retos del sector **48**

El inexorable proceso de concentración del sector 49

Hacia una gestión integral de la movilidad y una movilidad eficiente 50

Más demanda de servicios personalizados y mejor adaptación de la oferta 55

Imagen empresarial y digitalización 56

Monográfico: La financiación del transporte en autobús **59**

Bibliografía **68**

Presentación

Nos complace presentar la primera edición de la “Memoria Social del Bus”, una publicación que nace con la vocación de divulgar y poner en valor el papel del autocar en la economía y la sociedad españolas. Por otro lado, pretende servir de barómetro anual del desempeño del sector y de los servicios que éste ofrece a la sociedad, así como analizar las principales cuestiones que suscitan interés para las empresas, como es, en el caso de este primer informe, la financiación del transporte.

En los últimos años se han multiplicado los desafíos a los que se enfrenta el sector. La propia demanda de los servicios de transporte en autobús ha registrado mínimos raramente vistos, especialmente en los servicios interurbanos de larga distancia, algo que ha afectado sensiblemente al desempeño de muchas empresas. Al mismo tiempo que el entorno regulatorio, la competencia desigual de operadores convencionales y no convencionales y las políticas de transporte han introducido una importante incertidumbre en la actividad.

La actividad de nuestras empresas constituye, por otra parte, una fuente de generación de actividad económica y de empleo de primer orden, a escala nacional y territorial. Una contribución añadida a su vocación de servicio público y universal, que resulta clave para sostener la cohesión territorial en un país que en el último medio siglo ha sido testigo de un intenso proceso de despoblamiento de los ámbitos rurales. A pesar de que otros modos de transporte, o carecen del imperativo de dicho servicio público –como el transporte aéreo– o lo han venido abandonando, como el ferrocarril, el autobús sigue llegando a los lugares más recónditos en los que una población envejecida, demasiado joven o muy consciente de las externalidades del transporte solo dispone de, o contempla, el autobús como su única opción de movilidad. Y ello acompañado, naturalmente, de un valor inestimable para la preservación del medioambiente y la sostenibilidad, consiguiendo un menor impacto ambiental y energético que otros modos concurrentes.

El autobús de hoy en día, además de ser el medio menos contaminante, también acumula importantes avances en lo que comúnmente se denomina como “eficiencia energética”, especialmente en el ámbito urbano, en el que poco a poco ganan cuota los combustibles alternativos de los vehículos. En el horizonte de medio y largo plazo, además, los desarrollos tecnológicos de los vehículos sin conductor suponen un importante reto para la adaptación de nuestro sector.

CONFEBUS
CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBUS

Para las distintas administraciones el reto de garantizar una movilidad suficiente, eficiente y sostenible cobra un papel primordial en la agenda política. Lo hemos visto recientemente en la ciudad de Madrid, en la que los niveles de contaminación han exigido poner límites a la velocidad en sus vías más transitadas, además de otras medidas cautelares como las restricciones al aparcamiento en el centro de la ciudad o de circulación en ciertas zonas. Ello evidencia la necesidad de que se arbitren los recursos necesarios para promover el transporte público, como respuesta natural a los nuevos desafíos que entraña la movilidad en el S. XXI. Nuestro sector presenta unos elevados niveles de seguridad y calidad, así como la mayor eficiencia y sostenibilidad de los servicios de movilidad a disposición de los ciudadanos, todo ello avalado por las estadísticas de accidentes, satisfacción y medioambientales. Esto ha sido posible, por otra parte, gracias al notable proceso de modernización de las flotas y del intenso proceso de profesionalización de nuestras empresas.

No obstante, para poder hacer frente a los retos tecnológicos y competitivos que el entorno actual exige es preciso avanzar en el proceso ya iniciado hace años de concentración empresarial, que permitirá robustecer la posición del sector y garantizar un desempeño óptimo en el medio y largo plazo. A la administración, por su parte, le corresponde garantizar un marco normativo estable, dedicar mayores fondos a la modernización de las infraestructuras ya existentes y al desarrollo de otras nuevas que permitan mejorar los servicios de transporte colectivo terrestre. Al mismo tiempo, debe lograrse un consenso nacional para que el modelo de financiación del transporte público sea sostenible en el medio y largo plazo, puesto que es un elemento clave del bienestar de los ciudadanos.

Juan Calvo

Presidentes de Confebus

Rafael Barbadillo

Introducción y Resumen ejecutivo

El presente volumen constituye la primera entrega de la “Memoria Social del Bus”, que se inicia con vocación de recurrencia anual y con el objeto de presentar en un formato de texto y gráficos que lleven al lector, de manera fácil y estimulante, a un mejor conocimiento del transporte de viajeros en autobús en un contexto de movilidad integral en el que él o ella están insertos necesariamente.

Dado que los individuos forman parte ineludible del sistema de movilidad, y sus acciones y elecciones, junto con las de los otros actores relevantes (los operadores de transporte y los gestores institucionales de la movilidad), determinan decisivamente la eficacia y eficiencia de dicho sistema, es muy necesario y oportuno que la información sobre el sector del transporte en autobús fluya directamente a la sociedad. De ahí, además, el título que se ha dado a esta memoria anual.

Además de la presente sección, la memoria incluye otras cinco secciones que serán fijas en las sucesivas ediciones anuales y una sexta constituida por un análisis monográfico de oportunidad en cada momento de la elaboración de la memoria anual. En esta memoria, el tema monográfico elegido se refiere a la financiación del transporte en autobús.

La sección que sigue describe los datos recientes del transporte total de viajeros por tipo y modo, analizando la incidencia de la larga crisis sobre los flujos y sobre los repartos modales en los que, además, han influido otros factores.

La sección tercera se centra en el transporte de viajeros por carretera, enfocando en los tipos de transporte por esta plataforma. En el caso del transporte interurbano, se hace especial hincapié en la competencia modal entre el autobús y el ferrocarril, marcada por la política tarifaria emprendida por el operador ferroviario, especialmente intensa desde el inicio de 2013, en plena segunda recesión económica.

Las secciones cuarta y quinta constituyen el núcleo de la memoria. Retoman el testigo de las dos ediciones realizadas en años anteriores sobre las cifras y el impacto económico y social del autobús en “El transporte en autocar, una solución sostenible para la movilidad de las personas”, de cuya amplia acogida por los principales *stakeholders* del sector es fruto la presente “Memoria Social del Bus”.

En particular, en la sección cuarta se muestran las principales cifras de un sector productivo que, además de asegurar eslabones críticos de la cadena de movilidad en España, contribuye a la generación de valor añadido, empleo, recursos fiscales y que tiene una relevante cadena de suministro en sectores tan diversos como el de la automoción, la energía y las infraestructuras.

Por su parte, la sección quinta profundiza en el impacto económico, social y medioambiental del autobús y trata de conducir al lector hacia una reflexión estratégica sobre el conveniente fomento de los desplazamientos en autobús como una manera de incrementar una serie de efectos externos positivos en cada uno de estos ámbitos.

La sección sexta concentra también un clásico de nuestras reflexiones recurrentes y obligado tema en una memoria anual como la presente: las tendencias que están dando forma a la economía, la sociedad, los sectores productivos en general y al sector del autobús en particular, y a las que los agentes representativos de este sector no pueden dar la espalda. No solo no le dan la espalda, de hecho, sino que estos mismos agentes, al tenerlas muy en cuenta, contribuyen con sus reacciones a esa tensión de reinvención permanente que el autobús y los demás sectores productivos deben mantener con objeto de no ser descabalgados de dichas tendencias de fondo.

La última sección de esta memoria, como ya se ha dicho, es un análisis temático dictado por la oportunidad del momento. En esta ocasión, dicho análisis se centra en la financiación del transporte en autobús. La oportunidad actual de este tema la dicta el hecho de que, al tratarse de una modalidad fuertemente subvencionada y con tarifas que el imaginario social desea sean reducidas, se encuentra en un momento de especial dificultad dado el contexto de consolidación fiscal y carencia de recursos para una adecuada financiación y/o mantenimiento del estándar de servicio, al tiempo de se le pide un mayor despliegue territorial, mayores frecuencias, etc.

A pesar de un número contenido de páginas y un estilo de redacción que pretende ser ágil y directo y que se combina con una cierta dosis de tratamiento infográfico, todo ello en aras de resultar atractivo para el lector, el tratamiento que sigue de los temas que se acaban de describir quiere ser también riguroso. Detrás de dicho tratamiento en este volumen, se encuentra un trabajo regular y detallado con los operadores del sector encuadrados en Confebus.

Los siguientes párrafos, que cierran esta sección introductoria, contienen, a modo de resumen ejecutivo, las principales evidencias y conclusiones que se derivan del análisis realizado en esta primera entrega de la "Memoria Social del Bus".

- Entre abril de 2007 y diciembre de 2015 el número total de viajeros en los distintos modos de transporte –autobús, ferrocarril, avión y marítimo– disminuyó en cerca de 600 millones de viajeros, lo que representa una caída acumulada del 11,7% en este período.

- En este proceso, el transporte urbano ha protagonizado en ambas recesiones de la crisis la mayor contribución a la caída de la movilidad en transporte colectivo, especialmente durante la segunda recesión, en la que llegó a registrar una caída acumulada del 4,3%.

- En el transporte interurbano (y áreas metropolitanas) de cercanías (hasta 50 km), tanto el autobús como el ferrocarril han experimentado caídas en los dos últimos años de recuperación económica, pero el autobús ha sufrido caídas interanuales cercanas al 4% mientras que el ferrocarril de cercanías ha logrado estabilizar su acusado descenso durante 2012/2013. En la actualidad (diciembre 2015) ambos modos recuperan tráficos poco a poco.

- En media distancia (entre 50 y 300 km), por su parte, ambos modos han experimentado fuertes caídas interanuales, con picos cercanos al 6%, especialmente el ferrocarril, hasta mediados de 2015. Pero mientras este último se recupera sostenidamente desde entonces, el autobús no ha logrado marcar tasas de crecimiento propiamente dichas de sus tráficos hasta ahora (diciembre 2015).

- En larga distancia (por encima de los 300 km), se han registrado los mayores descensos de viajeros con caídas acumuladas del 14% hasta la actualidad. Pero el continuo aumento de la oferta de alta velocidad ferroviaria y las intensas caídas de tarifas de larga distancia ferroviaria decretadas por el operador ferroviario desde febrero de 2013 (reducción media del 22% en febrero de ese año), así como la emergencia de las plataformas de vehículo compartido han hecho que el autobús haya sufrido un fuerte descenso en el número de viajeros con picos interanuales de caídas del 9% (a comienzos de 2014), de las que apenas comienza a recuperarse en la actualidad.

- Desde mediados de 2013, sin embargo, los tráficos en ferrocarril de larga distancia vienen creciendo vigorosamente, habiéndolo hecho a ritmos interanuales cercanos al 18% en la primera mitad de 2014. Si bien, en la actualidad, los aumentos de tráfico vienen creciendo a ritmos cada vez menores.

- Las rebajas tarifarias de la larga distancia ferroviaria han llegado a producir el resultado de que, en algunas relaciones, el precio por kilómetro para el usuario del ferrocarril (en la oferta más barata) es menos de la mitad que para el usuario del autobús (relación Barcelona-Valencia). Lo que carece de sentido desde el punto de vista del coste de producir un viaje de un kilómetro en ferrocarril o en autobús.

- El transporte urbano ha venido registrando un ciclo de perfil muy similar, aunque algo más intenso, que el del empleo. Si bien determinado por los tráficos de los sistemas metropolitanos de Madrid y Barcelona. En la actualidad, el autobús y el metropolitano avanzaban a ritmos interanuales positivos, que se acercan al 2%, de manera casi paralela.

- El transporte escolar y laboral han estado, y siguen, sumidos en un importante retroceso (a ritmos interanuales alrededor del 5%) durante 2015, a pesar de la recuperación de la economía, como consecuencia del mayor uso del vehículo privado que obedece en gran medida al abaratamiento de los combustibles fósiles. Pero el transporte discrecional evoluciona favorablemente desde mediados de 2014.

- En marzo de 2016, el sector del transporte en autobús estaba compuesto por más de 3.400 empresas, un parque de 39.640 autobuses (sin incluir los cerca de 19.000 autobuses urbanos) con una antigüedad media en el entorno de 7 años.

- En 2015, el sector facturó más de 3.000 millones de euros y produjo 39.469 millones de viajeros-kilómetro, lo que representa el 52% de los viajeros en transporte colectivo.

- En esos mismos años, las compañías operaban 86 líneas concesionadas de transporte interurbano, con una ocupación media de 22 viajeros por coche, y realizaban inversiones en material rodante, instalaciones y equipamientos por importe de 500 millones de euros.

- En 2015, el número medio de vehículos por empresa fue de 12, un aumento significativo desde los 9 vehículos por compañía de 2003, lo que, junto a la disminución del número de compañías (un 25%, pues había más de 4.000 en 2003) indica una mayor concentración de la oferta.

- En 2013, según los últimos datos disponibles de la Estadística de productos del sector servicios del INE, con la excepción del transporte urbano, las compañías de los demás tipos de transporte en autobús no habían recuperado su cifra de negocio conjunta previa a la crisis.

- Dada la ocupación media de los vehículos en el sector, el coste efectivo por viajero-kilómetro es el doble de lo que sería con una ocupación del 100%, lo que a las tarifas vigentes por viajero-kilómetro, determinó en 2014 un margen bruto medio del 14% sobre la tarifa unitaria media. Este margen se ha visto incrementado recientemente por el alivio de los costes que ha supuesto el abaratamiento de los combustibles energéticos, si bien la actividad del sector sigue deprimida afectando negativamente al margen absoluto.

- Entre las razones para apoyar el desarrollo del transporte en autobús se encuentran las de tipo económico, social, territorial y medioambiental. En el plano económico, en 2014, el sector del transporte en autobús aportó más de 2.400 millones de euros al PIB, más de 60.000 puestos de trabajo (directo, indirecto e inducido) y unos 1.000 millones de euros a las arcas de la Hacienda Pública.

- En el plano social y territorial, el autobús es un modo mucho más flexible y capilar, además de poco consumidor de infraestructura dedicada, permitiendo garantizar el acceso universal al transporte y, por tanto, el derecho a la movilidad, en todo el territorio y para colectivos que no pueden acceder a otro modo de transporte por diversas razones (escolares, jóvenes, personas mayores y otros colectivos no motorizados).

- En el plano medioambiental, un viajero-kilómetro en autobús contamina 4 veces menos que en un vehículo privado. El autobús produce un 57% menos de ruido por pasajero que el vehículo privado. La congestión cuesta un 1,3% del PIB al año por pérdida de horas y el autobús ayuda a reducir la congestión en áreas urbanas favoreciendo un aumento de la productividad de empresas y trabajadores en general y de la cadena logística en particular. La siniestralidad fatal por viajero-kilómetro en autobús es 114 veces menor que en el vehículo privado.

- Para estimular un uso más intensivo del transporte en autobús por parte de la sociedad deberían mejorarse las infraestructuras dedicadas al autobús (estaciones de autobuses y carriles-Bus), fomentar la íntermodalidad y otras políticas de gestión óptima de la movilidad, implantar un verdadero impuesto al carbono (deducible en parte para las empresas de transporte colectivo de viajeros por su menor contaminación unitaria) e implantar peajes urbanos por congestión cuya recaudación se destinaría exclusivamente a la subvención del transporte público urbano.

- Para terminar de crear el entorno en el que pudiese desenvolverse más eficaz y eficientemente, sería también muy necesario favorecer un entorno regulatorio (concesional) que restableciese el equilibrio de los criterios bajo los cuales se otorgan las concesiones. Su actual sesgo hacia el criterio de tarifas, en detrimento de otras características del servicio, como la calidad, conduce a un excesivo riesgo de ofertas temerarias en la "competencia por el mercado" por parte de los licitantes y compromete los recursos públicos y la prestación del servicio. Las compañías, mayoritaria e independientemente de su tamaño, estiman que este sesgo penaliza las ofertas de mayor calidad de servicio (lo que buscan los usuarios) y estimula la ofertas temerarias (Barómetro del Bus, septiembre 2015).

- Los retos que el sector afronta son cada día más perentorios en la medida en que su manifestación acelerada no se compensa con acciones suficientemente intensas. Estos retos son, en esencia, el de la concentración empresarial, para ganar escala y capacidad de diversificación en la cadena de la movilidad y el de la transición de la gestión del mero transporte de viajeros hacia la gestión de la demanda de movilidad eficiente y sostenible de los individuos, para evitar el encasillamiento de las compañías en un segmento cada vez menos relevante del creciente mercado de la movilidad.

- En el contexto de una movilidad eficiente y sostenible antes evocado, las compañías convencionales se enfrentan a "nuevos modelos de negocio" apoyados en potentes plataformas digitales, por un lado, y en una materialidad de los desplazamientos que va desde un modelo de alquiler muy flexible hasta expresiones muy problemáticas del "transporte compartido".

- No obstante lo anterior, es decisivo que nadie se llame a engaño al respecto de esta formidable alianza entre la tecnología y los nuevos modelos de negocio para la movilidad. En primer lugar, las compañías de autobús, como nuevos operadores de movilidad integral, podrían incorporar cualquier nuevo modelo de negocio, modo de transporte y tecnología.

- Por otra parte, no todos estos nuevos modelos, modos y operadores cumplen la mismas normativas, de hecho, algunos no cumplen ninguna normativa específica asociada a la movilidad ni afrontan los costes derivados de su cumplimiento, generando un riesgo innecesario a los individuos que demandan movilidad. En esta materia debe crearse una regulación uniforme e igualmente onerosa y/o estimulante para todos los operadores de servicios de movilidad, en aras de crear un terreno de juego nivelado para todos y unas reglas que no discriminen a nadie, en beneficio último de los individuos que la demandan y, a la postre, la financian.

- Por fin, el monográfico contenido en esta primera entrega de la "Memoria Social del Bus" está referido a la financiación del transporte, por lo general deficitario en un contexto de escasez de recursos y necesidad de consolidación fiscal, por una parte, y crecientes exigencias de calidad, sostenibilidad y extensión del servicio, por otra.

- La opinión unánime es que las actuales fórmulas de financiación del transporte han quedado desbordadas ante el nuevo contexto. Fallan, en ellas, las instancias de coordinación estatal, ante la insuficiencia de los recursos existentes en los ámbitos municipales o metropolitanos y la virtual inexistencia de dichos recursos en el ámbito autonómico.

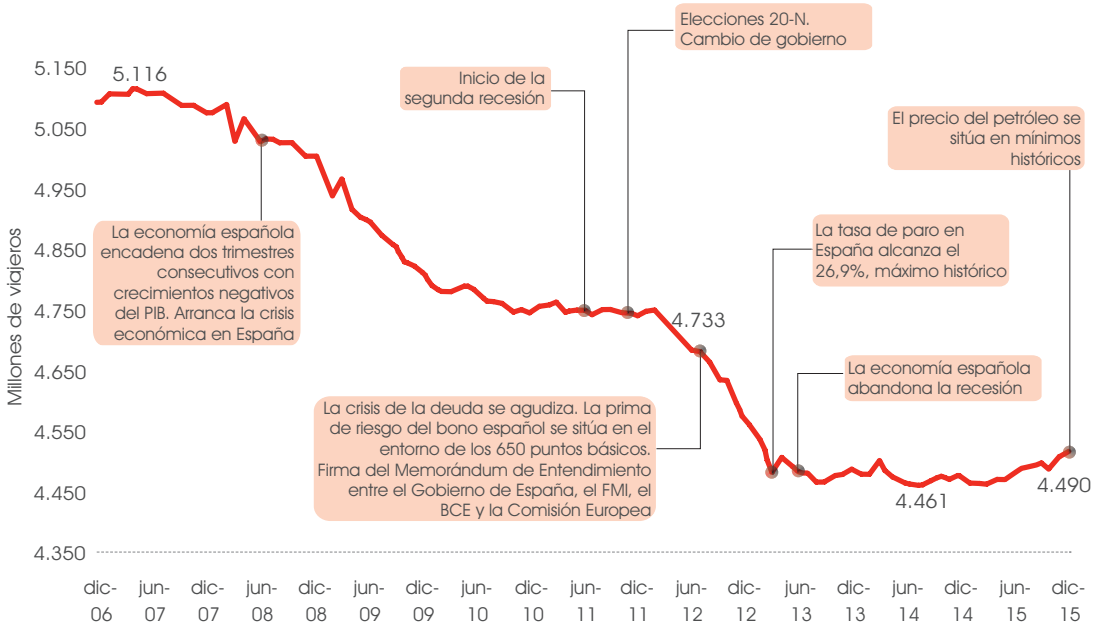
- Igualmente sería muy deseable completar la panoplia de recursos para la financiación del transporte público con el recurso a instrumentos de financiación originados por la reparación de los efectos externos negativos causados por la motorización individual, como son la contaminación y la congestión, y la afectación de dichos recursos a la financiación directa del transporte colectivo. Estos instrumentos serían, básicamente, impuestos al carbono y peajes por congestión.

Evolución del transporte de viajeros en España

En la última década, la movilidad en transporte colectivo en España –medida en número de viajeros– ha experimentado una severa contracción. Una vez depurados los efectos estacionales de las series mensuales, puede observarse nítidamente esta tendencia (ver gráfico 1), cuyo determinante fundamental ha sido la intensidad y la persistencia de la crisis económica que ha azotado al país entre mediados de 2008 y mediados de 2013. Así, entre abril de 2007 –mes en el que se registra el máximo histórico de la serie disponible– y diciembre de 2015 –último dato disponible[1]– el número total de viajeros en los distintos modos (autobús, ferrocarril, avión y marítimo) disminuyó en cerca de 600 millones de viajeros, lo que representa una caída del 11,7% en este período.

Gráfico 1

Evolución del número de viajeros en transporte colectivo en España, total de modos (octubre 2006- octubre 2015). Acumulado a 12 meses (millones de viajeros)



Fuente: Afi y Estadística de Transporte de Viajeros (INE)

[1]Las estadísticas mensuales de número de viajeros disponibles comienzan en enero de 2005.

El ritmo de dicha caída se aceleró especialmente desde comienzos de 2012, un año en el que se agudizaron los problemas de financiación de la economía española, las dudas sobre su capacidad de atender a las deudas contraídas –la prima de riesgo supero los 600 puntos básico– y la actividad transitaba por una fase manifiestamente recesiva. La tasa de paro creció vertiginosamente hasta situarse por encima del 25% de la población activa. En este sentido, el impacto de la caída de la actividad económica en la disminución de la movilidad fue especialmente intenso, no solo por el cese de los viajes por motivos de negocios o laborales, sino porque el desempleo cada vez se componía en mayor medida de parados de larga duración, con menor nivel de prestaciones, de forma que la reducción de la renta disponible redundó inevitablemente en descensos de los viajes por motivos de ocio.

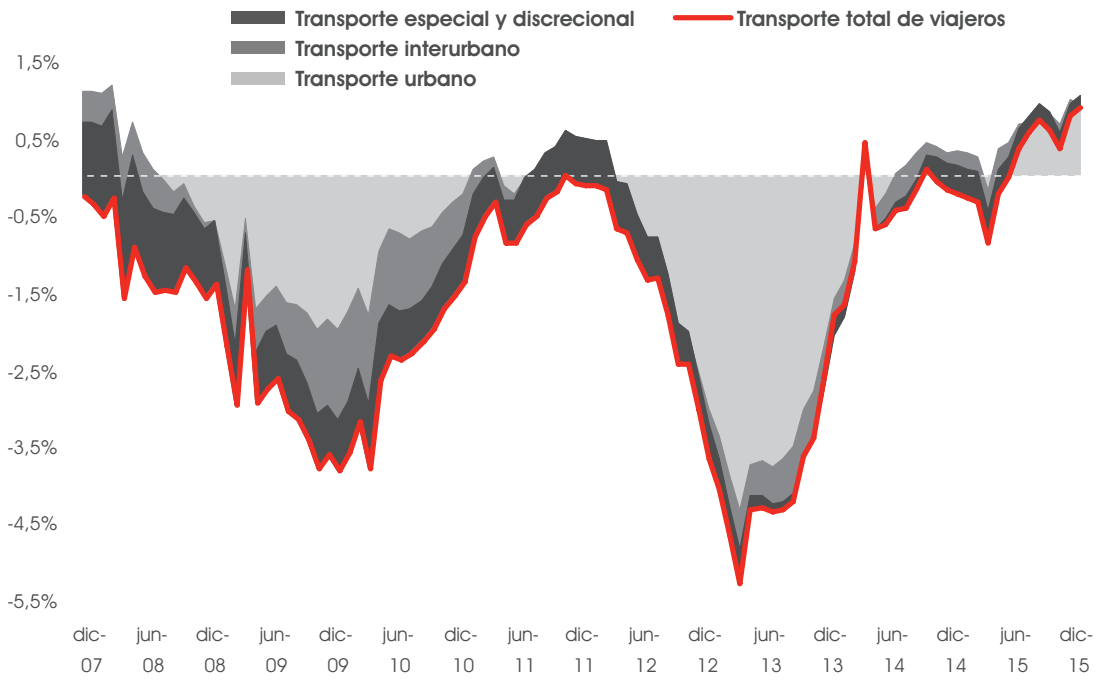
El comienzo de la recuperación a mediados de 2013 supuso un cambio de tendencia para el transporte de viajeros, que vino acompañado de incrementos sostenidos de la confianza de los consumidores y empresarios en la recuperación, lo que permitió detener el descenso del número de viajeros e incluso modificar levemente la tendencia seguida hasta el momento. No obstante, la incesante reducción del precio del petróleo hasta rozar mínimos históricos ha abaratado claramente –si bien no en la medida en la que ha caído el crudo– los combustibles fósiles y, por consiguiente, el uso del vehículo privado. Ello ha frenado, probablemente, una recuperación del transporte colectivo más intensa que la que observada hasta el momento.

Evolución del transporte de viajeros según el tipo de transporte

Atendiendo al desglose por tipo de transporte, la evolución ha sido desigual. El transporte urbano ha protagonizado en ambas recesiones la mayor contribución a la caída de la movilidad en transporte colectivo, especialmente durante la segunda recesión, en la que llegó a registrar una caída del 4,3%. Ello se debe fundamentalmente a que su peso sobre el conjunto es el más destacado, puesto que los mayores descensos, como podrá verse a continuación, se han registrado en el transporte interurbano de larga distancia.

Gráfico 2

Contribución al crecimiento del número de viajeros en España según modalidad, (2007-2015). Tasa de variación interanual del acumulado a 12 meses (%).



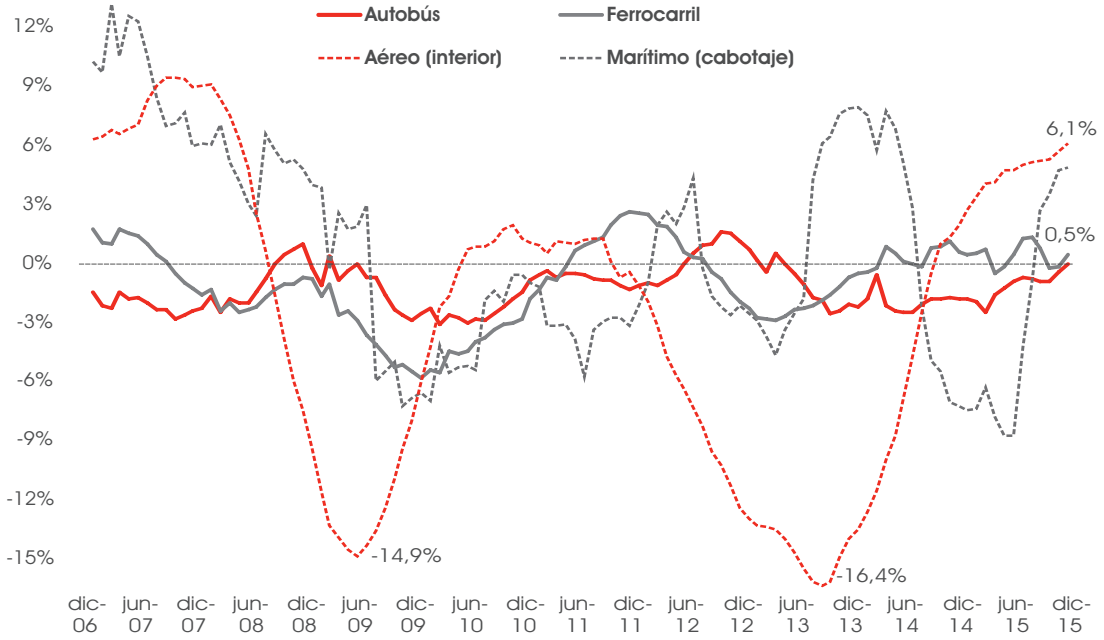
Fuente: Afi y Estadística de Transporte de Viajeros (INE)

Evolución del transporte de viajeros según modalidad

El perfil de evolución por modalidad de transporte revela que los mayores descensos durante la crisis se han producido en el transporte aéreo, con caídas que alcanzaron el 14,9% y el 16,4% en las dos fases recesivas del ciclo. No obstante, tanto los servicios de transporte en autobús como en ferrocarril también han experimentado una caída del número de viajeros en el periodo (entre enero de 2007 y diciembre de 2015 supera el 9%), aunque no tan acusada como en el caso del avión. Destaca el comportamiento paralelo entre ambos modos hasta enero de 2011 y el cambio de patrón hacia una evolución caracterizada por una “sustitución” entre los modos hasta la actualidad y especialmente persistente desde inicios de 2014.

Gráfico 3

Evolución del número de viajeros en España según modalidad, 2007-2015. Tasa de variación interanual del acumulado a 12 meses (%)



Fuente: Afi y Estadística de Transporte de Viajeros (INE)

Evolución del transporte de viajeros por carretera en España

Los desplazamientos en autobús han experimentado una importante reducción en los últimos años. Y ello a pesar de que teóricamente en momentos de crisis económica –y a pesar del descenso de la movilidad general– el transporte en autobús debería de haber aumentado su cuota de viajeros, debido a un efecto de sustitución intermodal hacia mejores relaciones entre calidad y precio. Tanto el vehículo privado como el ferrocarril de alta velocidad o el avión son considerados como modos preferidos, por lo general, conforme crece la renta, y viceversa. Y lo son, precisamente, por la flexibilidad (vehículo privado) y el ahorro de tiempo que permiten (AVE, avión), y porque los usuarios, al disponer de mayor renta, pueden afrontar su coste, que debe ser, al menos teóricamente, más elevado que el del autobús.

Este comportamiento, sin embargo, no se ha observado durante los últimos años, según se desprende de los datos. Ello puede obedecer a diversos motivos. Por un lado, los incentivos a la compra de vehículos privados durante la crisis –Plan Pive– ha limitado el potencial trasvase de viajeros al autobús. Por otro, las estrategias de precios seguidas por el operador ferroviario Renfe tanto en media como en larga distancia han drenado viajeros del autobús hacia el tren en los corredores coincidentes. Asimismo, las iniciativas de coche compartido, que han experimentado una notable expansión en los últimos años, también han afectado decisivamente al trasvase de viajeros entre modos y a la captación del aumento de viajes debidos a la recuperación.

El autobús, no obstante, sigue representando más del 50% de los desplazamientos (en número de viajeros) en transporte colectivo que, sin embargo, tan solo representan algo más de un 20% del total de los desplazamientos en España, donde el vehículo privado es el modo dominante. A continuación se analiza la evolución de la demanda de viajeros de autobús en los distintos ámbitos –interurbano, urbano, discrecional y especial–.

Transporte interurbano

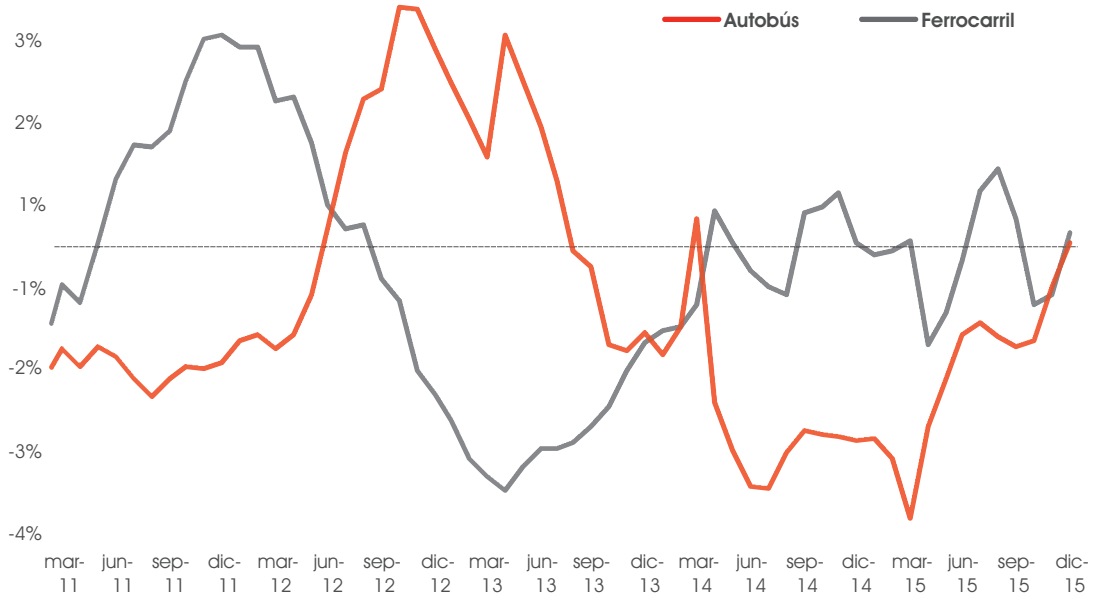
Según la definición del Ministerio de Fomento, el transporte interurbano es el que se realiza entre núcleos urbanos pertenecientes a distintos términos municipales. Las estadísticas aquí presentadas de transporte de pasajeros en autobuses solo tienen en cuenta aquellos transportes que presentan un itinerario preestablecido con sujeción a calendarios y horarios prefijados, tomando a los pasajeros en paradas fijas entre distintos términos municipales. Para realizar este tipo de transporte se requiere una concesión administrativa. A continuación se analiza la evolución de los mismos desde una perspectiva comparada con el ferrocarril y con la desagregación habitual por distancia recorrida.

Cercanías

Los servicios de transporte de cercanías son aquellos que se realizan en el núcleo urbano y en la zona de influencia metropolitana en distancias inferiores a 50 km. El patrón seguido por ambos desde 2011 a la actualidad ha sido notablemente diferente. Los momentos de mayor crecimiento de los viajeros en autobús coinciden con las mayores caídas en el modo ferroviario. Asimismo, las caídas de los viajeros en autobús registradas durante 2011 y parte de 2012, así como las experimentadas desde enero de 2014 hasta la actualidad, coinciden con la recuperación de viajeros en cercanías.

Gráfico 4

Evolución del número de viajeros en España en transporte interurbano de cercanías en autobús y ferrocarril (2011-2015). Tasa de variación interanual del acumulado a 12 meses



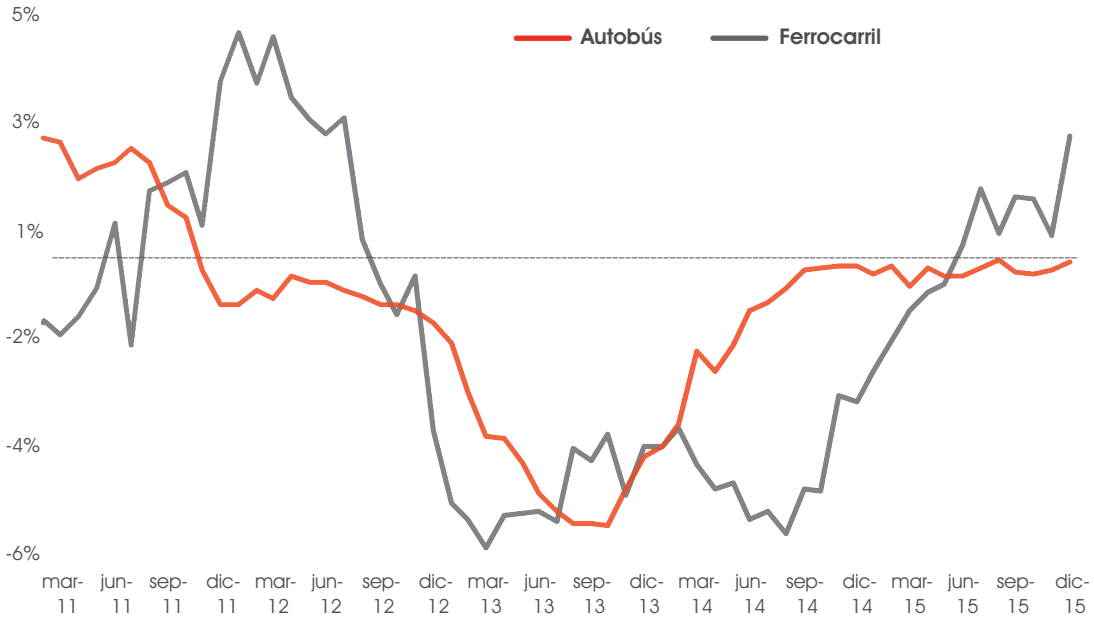
Fuente: Afi y Estadística de Transporte de Viajeros (INE)

Media distancia

Los servicios de transporte en media distancia son aquellos que se realizan en distancias inferiores o iguales a 300 km no incluidos en cercanías. El número de viajeros en estos trayectos ha disminuido de manera ininterrumpida desde mediados de 2011 hasta la actualidad, registrando los mayores descensos en octubre de 2013, con una caída interanual superior al 4,5%. La recuperación no ha sido tan apreciable como en el ámbito urbano, y de hecho, la tendencia que marca desde verano de 2014 es la de un prolongado estancamiento.

Gráfico 5

Evolución del número de viajeros en España en transporte interurbano de media distancia en autobús y ferrocarril (2011-2015). Tasa de variación interanual del acumulado a 12 meses (%)



Fuente: Afi y Estadística de Transporte de Viajeros (INE)

Larga distancia

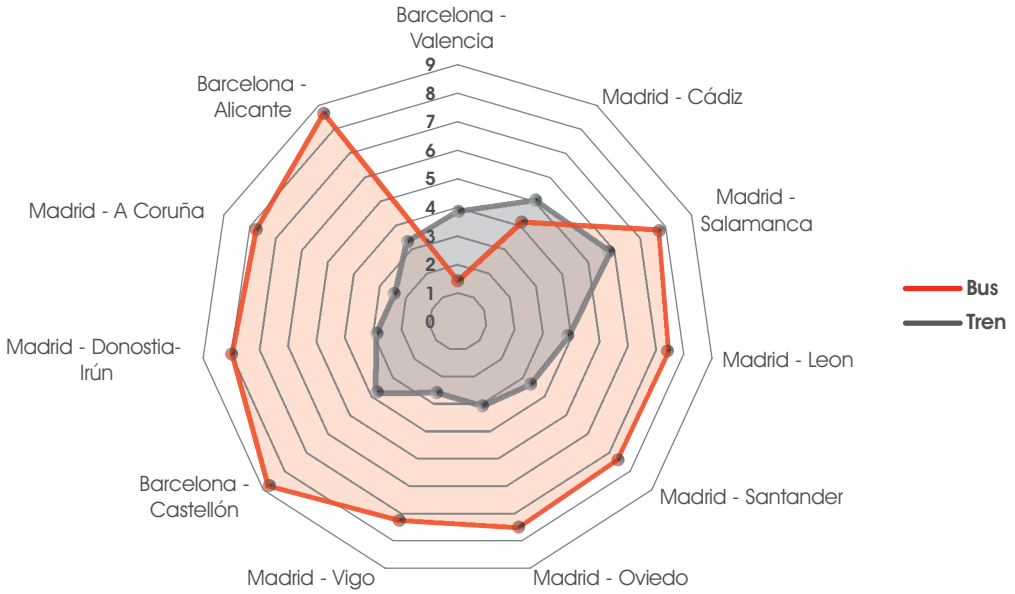
Los servicios de transporte en larga distancia son aquellos que se realizan en distancias superiores a 300 km. En estos recorridos ha sido en los que mayores descensos se han registrado en el transporte de viajeros por carretera. La caída acumulada en el número de viajeros ha superado el 14% entre 2011 y 2015. Los motivos de este retroceso han sido variados. Por un lado, el propio descenso de la movilidad con origen en la crisis económica ha tenido influencia. Pero sin duda, dos factores tienen una importancia capital. El primero, el brusco descenso de las tarifas de RENFE

en sus servicios comerciales de larga distancia en AVE, unido a la apertura de líneas en este período (Barcelona–Figueres, enero de 2013, Albacete–Alicante, junio 2013, y Valladolid–Palencia–León, septiembre de 2015) que han elevado el número de kilómetros de alta velocidad hasta más de 3.100 kilómetros de red ferroviaria coincidentes con servicios de autobús. En febrero de 2013, el operador ferroviario dependiente del Ministerio de Fomento, Renfe, decidió aplicar una disminución sustancial de los precios del servicio de Alta Velocidad y de Larga Distancia. Esta medida nació con el objetivo de incrementar el uso del servicio por parte de los usuarios del transporte interurbano e interregional, articulándose sobre un sistema de precios flexibles y dinámicos, similar al que se utiliza para la venta de billetes de avión. Este esquema, al que el transporte concesionado de autobús no tiene acceso, permite a la entidad discriminar precios tanto por la antelación con la que se efectúe la compra del billete como por la franja horaria prevista para la realización del viaje, distinguiendo entre horas de alta y baja demanda, de manera que puede obtener un mejor rendimiento, una rotación más eficiente de sus activos y una mayor eficiencia de su actividad.

La evidencia disponible indica, como ilustra el Gráfico 6, que en algunas relaciones el coste por kilómetro para el viajero es más bajo en tren de alta velocidad que en autobús, si bien, el sentido común indica que la producción de ese viaje no puede ser más barata en el modo ferroviario que en el modo bus.

Gráfico 6

Precios de viajes en autobús y ferrocarril de larga distancia en relaciones comunes. Céntimos de euro por km de distancia. 2014



Nota: Se ha excluido el trayecto Madrid-Toledo puesto que distorsiona notablemente el gráfico y no es representativo del conjunto.

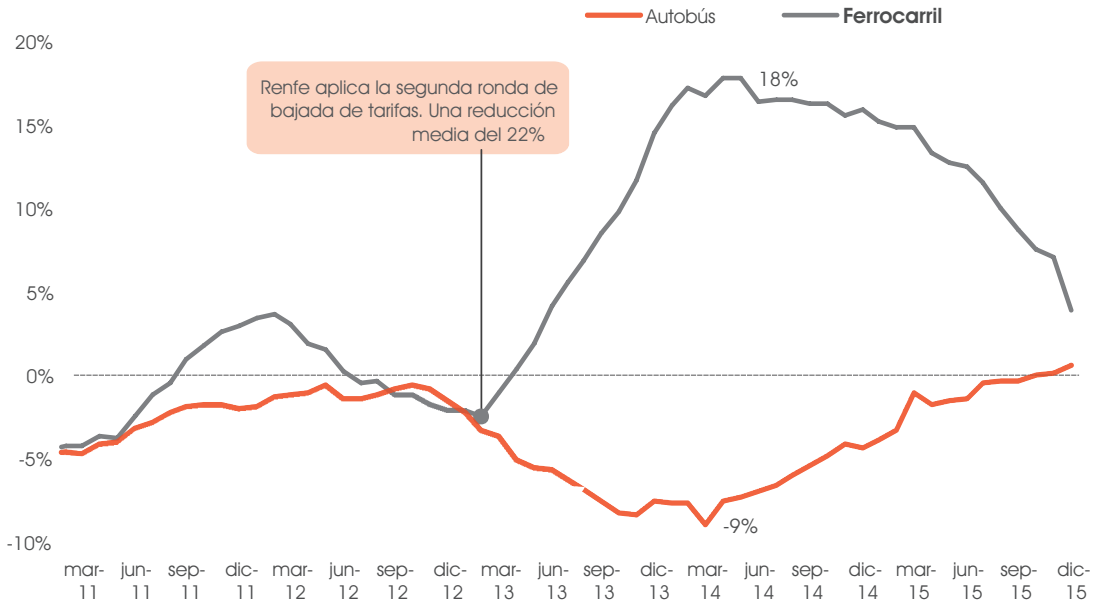
Fuente: Afi a partir de Adif, Alsa, Renfe, Aisa, Socibus, Avanza, Arriva, Skyscanner y Rumbo.

En este contexto de ajuste tarifario, el transporte interurbano en ferrocarril en larga distancia ha tenido un crecimiento apreciable desde 2014 (alcanzando un incremento del 18% en marzo de ese mismo año). En definitiva, la decidida apuesta del gobierno por vertebrar la movilidad del país en alta velocidad, mediante fuertes rebajas en las tarifas ferroviarias, ha motivado la caída incesante de viajeros en autobús de larga distancia en aquellos corredores de mayor competencia entre la alta velocidad y el autobús.

Finalmente, los nuevos modelos de negocio basados en el uso de coche compartido que, en opinión del sector, vulneran la normativa actual[2] de ordenación del transporte, están drenando viajeros en cercanías, media y, sobre todo, larga distancia, del autobús.

Gráfico 7

Evolución del número de viajeros en España en transporte interurbano de larga distancia en autobús y ferrocarril (2011-2015). Tasa de variación interanual de acumulado a 12 meses (%)



Fuente: Afi y Estadística de Transporte de Viajeros (INE)

[2]Según manifiesta el sector, la actividad de las plataformas de coche compartido vulneran los artículos 22.2, 22.3, 42.1, 53, 99.1 y el 101 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT). Asimismo, incumple los artículos 41, 48, 49.1, 109.1, 110.2 y 123 del Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre (ROTT).

Transporte urbano

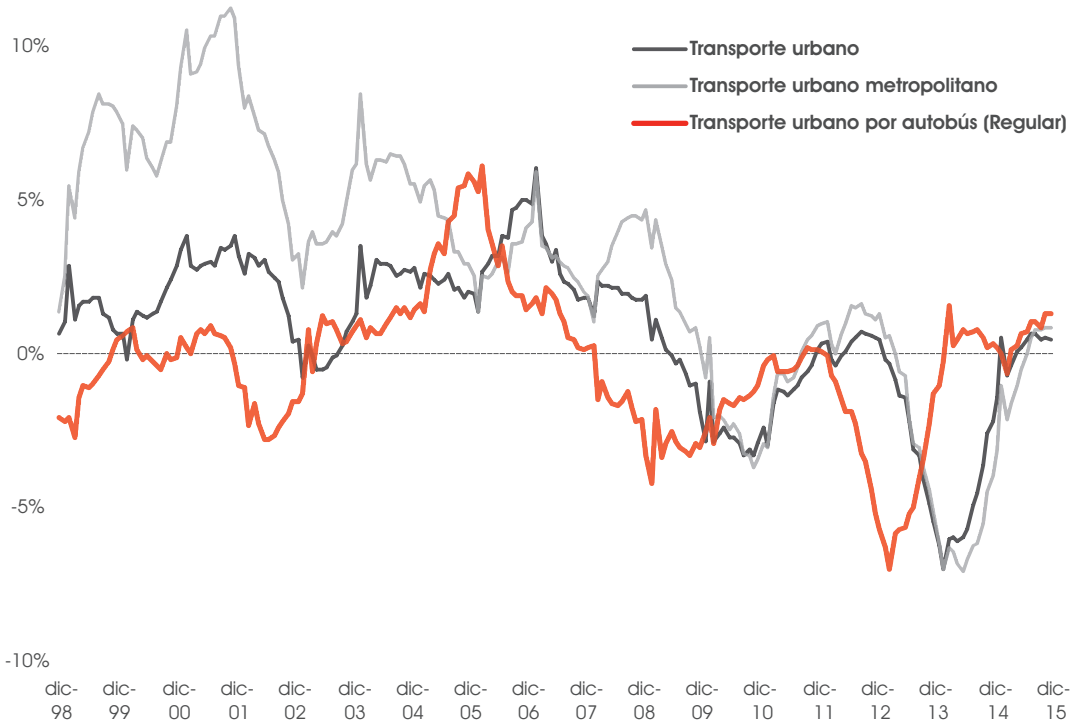
El transporte urbano es aquel que discurre íntegramente por suelo urbano o urbanizable o se dedica a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro del mismo término municipal. El transporte urbano se puede clasificar en:

- **Metropolitano**: recoge todos los viajeros transportados por las compañías metropolitanas de Madrid, Barcelona, Bilbao, Sevilla y Valencia.
- **Transporte por autobús**: el destinado a transportar a todo tipo de pasajeros en autobuses o autocares que tienen un itinerario preestablecido con sujeción a calendarios y horarios prefijados, tomando a los pasajeros en paradas fijas dentro de un mismo término municipal.

La evolución del transporte urbano en España describe una trayectoria muy similar a la de la actividad económica. En la etapa de mayor auge, desde 1998 hasta 2008, cuando la economía española registró una notable expansión de empleo, el transpor-

Gráfico 8

Evolución del número de viajeros en España en transporte interurbano de larga distancia en autobús y ferrocarril (1998-2015). Tasa de variación interanual de acumulado a 12 meses (%)



Fuente: Afi y Estadística de Transporte de Viajeros (INE)

te urbano cosechó los mayores incrementos, fundamentalmente, en el transporte metropolitano, con crecimientos superiores al 10% que, no obstante, obedecen en buena medida al incremento de las redes de metro en las áreas urbanas de Madrid y Barcelona, fundamentalmente. De hecho, también explican la sustitución de ciertos tráficos hasta el momento cubiertos por el autobús. Así, la drástica reducción de obra pública de infraestructura de red de metro en las áreas urbanas con motivo de la crisis ha tenido como efecto más visible una evolución del número de viajeros muy similar entre modos hasta la actualidad, entre los que además no se observan grandes diferencias tarifarias.

Transporte discrecional y especial

Tal y como define la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre (LOTT), *los servicios discrecionales son aquellos que no corresponden ni a la definición de servicio regular ni a la definición de servicio de lanzadera, y que se caracterizan fundamentalmente por el hecho de transportar grupos formados por encargo o por el propio transportista, es decir, las condiciones del transporte son fijadas a discreción del cliente y del transportista.*

Por otra parte, los servicios especiales incluyen el transporte escolar y el transporte laboral:

- **Transporte escolar**: es el destinado a transportar en autobuses o autocares exclusivamente a escolares o estudiantes dentro del mismo término municipal (urbano) y entre distintos términos municipales (interurbano).

- **Transporte laboral[3]:** es el destinado a transportar en autobuses o autocares exclusivamente a colectivos laborales homogéneos (trabajadores de empresa, militares, líneas de servicio a aeropuertos o a estaciones de trenes para el transporte de tripulaciones, etc.) dentro del mismo término municipal (urbano) y entre distintos términos municipales (interurbano).

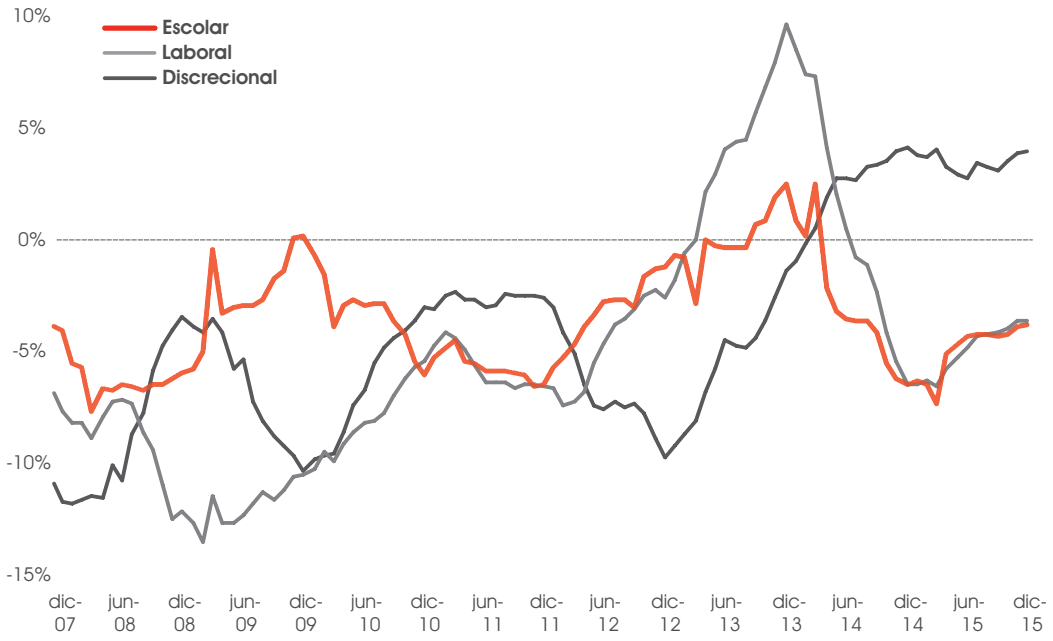
El servicio discrecional ha experimentado una reducción ininterrumpida en el número de viajeros hasta febrero de 2014, mes en el que comienzan a observarse tasas positivas de crecimiento, que en término medio se sitúan en torno al 3%. La recuperación económica ha motivado el aumento de la demanda de servicios de transporte colectivo privado con motivo de ocio (especialmente el turismo).

[3]Dependiendo de las particularidades del servicio el transporte para empresas podría también ser un servicio regular.

Por su parte, los servicios de transporte escolar y laboral han experimentado una pérdida continuada de viajeros, aunque con distinto grado de intensidad, hasta finales de 2012. Sin embargo, lejos de consolidarse la senda de recuperación trazada a comienzos de 2013 –especialmente en el transporte laboral– volvieron a registrarse caídas en el número de viajeros en la primavera de 2014, manteniéndose hasta la actualidad.

Gráfico 9

Evolución del número de viajeros en España según modalidad, 2007-2015. Tasa de variación interanual del acumulado a 12 meses (%)

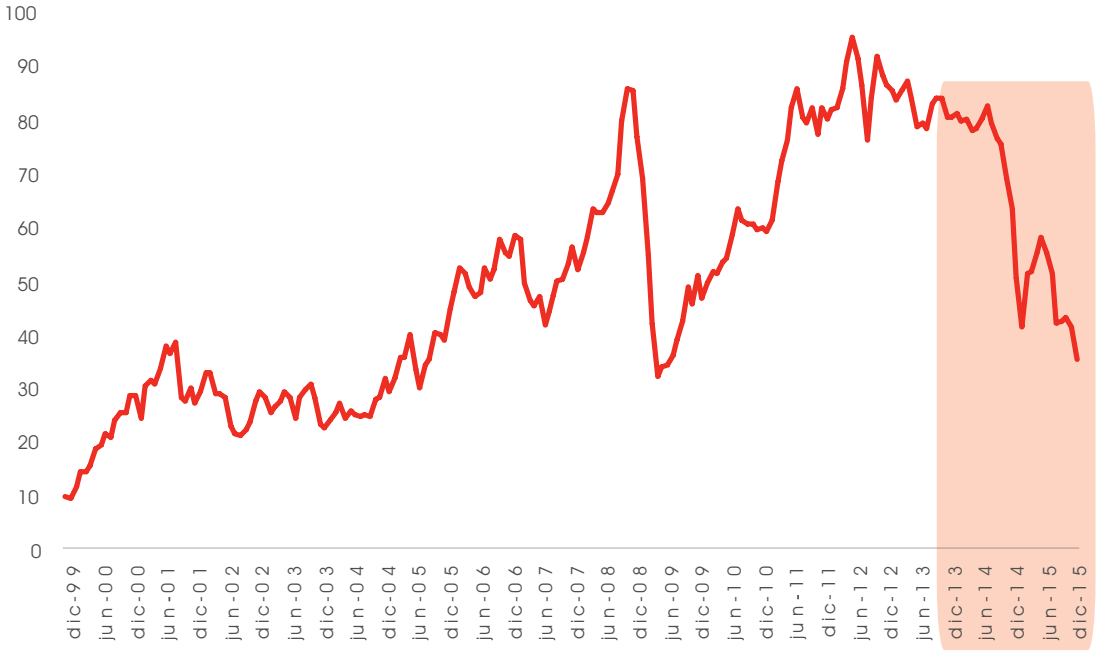


Fuente: Afi y Estadística de Transporte de Viajeros (INE)

La propia recuperación económica y el abaratamiento del precio del combustible –desde finales de 2013– han estimulado el uso del vehículo privado, siendo responsable en buena medida de que tanto el transporte laboral como el transporte escolar hayan disminuido fuertemente, registrando ambos caídas de hasta el 7% en marzo de 2015. Según las estadísticas de transporte de viajeros del Ministerio de Fomento, entre 2013 y 2014 el número de viajeros-kilometro en turismos y motocicletas aumentó en 3.337 millones, lo que representa un incremento anual del 1%.

Gráfico 10

Evolución del precio del barril de Brent, 1999-2015. Euros corrientes



Fuente: Datastream

El sector del autobús en cifras[1]

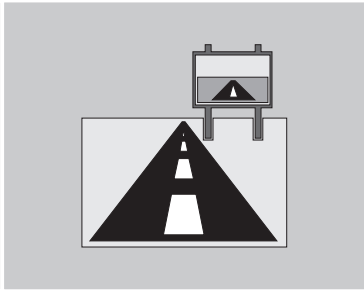
3.430 empresas[2]

39.640 autobuses autorizados

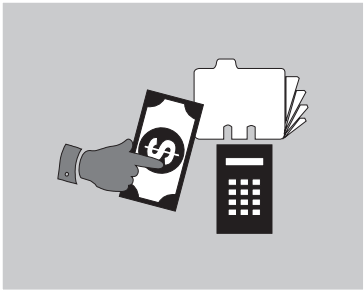
Ocupación media de 22 viajeros por vehículo[4]

Antigüedad media de 7 años de la flota[5]

Inversión anual media de 500 millones €

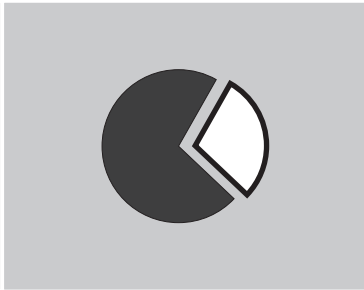


1.503 líneas de transporte en autobús[6]



3.000 millones € de facturación

39.469 millones de Viajeros-kilómetro



52% del Transporte colectivo de viajeros

[1]Las cifras mostradas corresponden a las últimas estadísticas disponibles en el momento de elaboración (2014-2016).

[2]Este dato corresponde al número de empresas a 1 de marzo de 2016.

[3]Este dato corresponde al número de autobuses a 1 de marzo de 2016. Excluye los cerca de 19.000 autobuses urbanos.

[4]El ratio de capacidad media corresponde a los autobuses interurbanos.

[5]El promedio excluye los autobuses urbanos.

[6]86 líneas de transporte interurbano de titularidad de la Administración central.

Fuentes: Observatorio del transporte de viajeros por carretera del Ministerio de Fomento e Instituto Nacional de Estadística (INE)

CONFEBUS
CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS

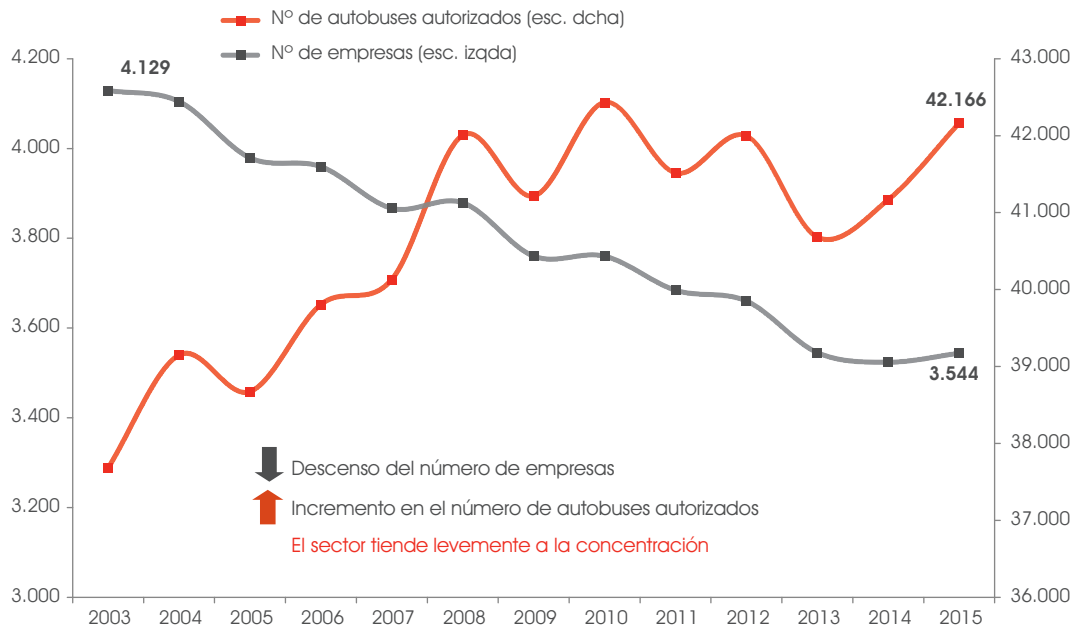
Desempeño económico

La evolución conjunta del número de empresas y de la flota de autobuses en los servicios regulares pone de manifiesto la tendencia a la concentración del sector. El número medio de autobuses por empresa ha aumentado hasta cerca de 12 vehículos por empresa en 2015, mientras que en 2003 estaba en torno a 9. En este proceso han confluido fundamentalmente dos factores:

- La fusión y absorción de empresas, que ha venido de la mano de la creación de grandes grupos empresariales con carácter internacional.
- La desaparición de empresas de reducida dimensión, especialmente aguda debido a la crisis.

Gráfico 11

Evolución del número de empresas y de la flota de autobuses. 2003-2015



Nota: El dato aquí publicado corresponde a la media anual de empresas y número de autobuses autorizados, que en 2016 han seguido descendiendo, como se muestra en el panel de cifras. No se han tenido en cuenta los cerca de 19.000 autobuses urbanos.

Fuente: Observatorio del transporte de viajeros por carretera

Nótese que el incremento del número medio de autobuses por empresa podría deberse a una expansión del negocio del sector. Sin embargo, las estadísticas de viajeros antes analizadas revelan que la demanda de viajeros en estos servicios ha disminuido en la última década de manera casi ininterrumpida. Además, paralelamente a la reducción de los viajeros se observa una reducción de los servicios, medida en términos de vehículos-km.

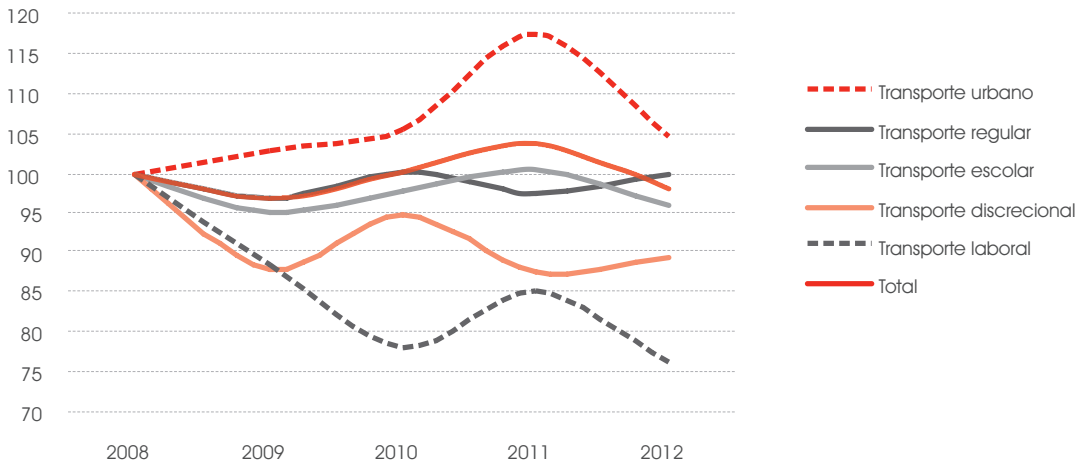
Este ajuste de la oferta –que puede deberse a la transferencia de tráficos a las CC.AA– a la caída de la demanda ha permitido no deprimir excesivamente el grado de ocupación de los autobuses, que se sitúa en alrededor de 22 viajeros por vehículo. No obstante, este dato agregado esconde una enorme heterogeneidad del transporte interurbano, donde coexisten servicios de baja ocupación con otros de alta ocupación.

El volumen de negocio de las empresas del sector ha seguido una trayectoria general acorde con el ciclo económico, aunque la evolución de los distintos modos refleja una trayectoria muy desigual. El transporte laboral y discrecional ha acusado una intensa y recurrente caída de la facturación, explicada por el incremento de la competencia y la caída en el número de viajeros aludida en el análisis del capítulo anterior. Así como por la persistencia del desempleo –alrededor del 21% – y la reducción del gasto de las familias en transporte –un 5% entre 2008 y 2013– según se desprende de la Encuesta de presupuestos familiares del INE.

Los ingresos del transporte regular y del transporte escolar han presentado menos oscilaciones que el resto puesto que, dada la relativa estabilidad de las concesiones y tarifas, las variaciones de facturación provienen básicamente de movimientos en el número de viajeros. Por último, el mejor comportamiento en el periodo lo ha registrado el transporte urbano.

Gráfico 12

Evolución de la cifra de negocios según modalidad de transporte. 2008-2013. (2008 = 100)



Fuente: Estadística de productos del sector servicios

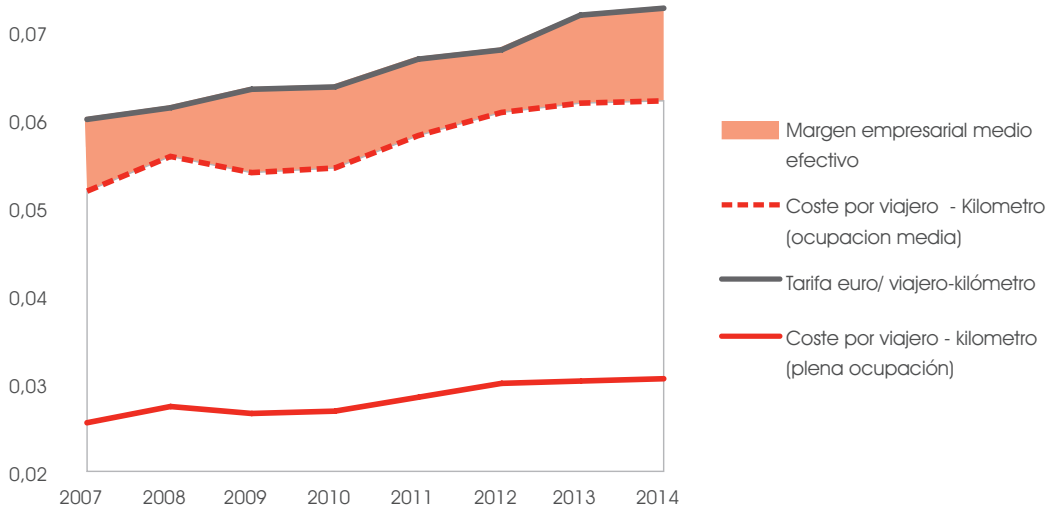
La rentabilidad económica de la actividad de los servicios regulares de concesión estatal ha experimentado un ligero aumento desde 2013, gracias, fundamentalmente, a la contención de las dos principales partidas de costes operativos –laborales y

energéticos– que presenta la actividad y al ligero aumento de las tarifas. Por un lado, la moderación de los costes laborales, que generalmente están regidos por convenios colectivos que se actualizan según la evolución del Índice de Precios al Consumo (IPC), cuya variación ha sido muy moderada, incluso negativa en algunos trimestres. Por otro lado, el ya aludido descenso del precio del crudo también ha permitido desahogar la actividad de las empresas, ya suficientemente mermada por la caída de la demanda y de los servicios.

En gráfico 13 se representa la evolución de dichas tarifas medias[4] y costes unitarios[5] y cuya diferencia es una aproximación del margen empresarial medio efectivo. Nuevamente, al igual que los datos de ocupación media, estos márgenes medios esconden la realidad de relaciones rentables y otras que no lo son. Dicho margen medio sobre la tarifa ha aumentado hasta situarse en el 14% de la tarifa en 2014.

Gráfico 13

Evolución de tarifas medias y costes unitarios por viajeros y kilómetro en los servicios regulares. 2008 2012. (Euros por kilómetro-viajero)



Fuente: Estadística de productos del sector servicios

Nótese que la existencia de un margen empresarial es fundamental para la sostenibilidad del modelo concesional actual y las empresas que lo sustentan –expectativas de beneficios e incentivo a la inversión–. Un modelo que, conviene recordar además, no resulta oneroso para la Administración.

[4]Las tarifas están ponderadas por el número de viajeros-km realizados en el conjunto de las concesiones.

[5]Los costes se han relativizado por la ocupación media, es decir, corresponden a un coste unitario medio efectivo por viajero y kilómetro

¿Por qué fomentar el uso del autobus?

El sector del transporte de viajeros por carretera ejerce un papel muy relevante en la provisión de servicios para la movilidad de los ciudadanos y la eficiencia de sus actividades personales, en el seno de las empresas en las que trabajan y en todo tipo de organizaciones. En el desarrollo de su actividad, y en la que genera a través de la compra de bienes y servicios para dicho desarrollo, el sector del transporte contribuye a la creación de rentas salariales y empresariales que entran al circuito económico de la renta, la demanda, el gasto y el ahorro de los agentes económicos aportando sucesivas oleadas de estímulo a la actividad productiva general.

Por otra parte, el autobús es un medio mucho más flexible y capilar que el resto de modos de transporte colectivo, al tiempo que es un modo poco consumidor de infraestructura dedicada. El territorio español tiene una singularidad orográfica y una estructura urbana muy dispersa, donde conviven enclaves con altas densidades de población con otros núcleos poco o muy poco poblados. Estas características del bus y del territorio desaconsejan a menudo la provisión del servicio de transporte en plataformas distintas a la carretera.

Por último, y no por ello menos importante, una de las cuestiones que más interés suscita actualmente en el ámbito del medio ambiente es la creciente contaminación que sufren los entornos urbanos y, derivado de ésta, el impacto que tiene sobre la sostenibilidad del entorno natural y sus implicaciones en términos de salud pública. Los costes de la contaminación son difícilmente calculables. Un reciente estudio elaborado por la Agencia Internacional para la Investigación del Cáncer (IARC) señala la relación directa entre los niveles de contaminación[6] y el cáncer de pulmón o problemas cardiovasculares. Asimismo, una extensa literatura académica[7] ha puesto de manifiesto el impacto de los Gases de Efecto Invernadero (GEI) sobre la temperatura media global y los ecosistemas naturales.

Buena parte de la contaminación por emisiones de Co_2 –una de las principales variantes de los GEI– proviene del transporte –un 26% (Chapman, 2007)– siendo el vehículo privado el modo que contribuye mayoritariamente a dichas emisiones. En efecto, el crecimiento de las necesidades de movilidad y de las aglomeraciones urbanas ha motivado un incremento desorbitado de los niveles de contaminación.

---

[6]International Agency for Research on Cancer (2013): "Outdoor air pollution a leading environmental cause of cancer deaths". World Health Organization.

[7]Emerit Bono (2008): Cambio climático y sustentabilidad económica y social: implicaciones sobre el bienestar social. CIRIEC.

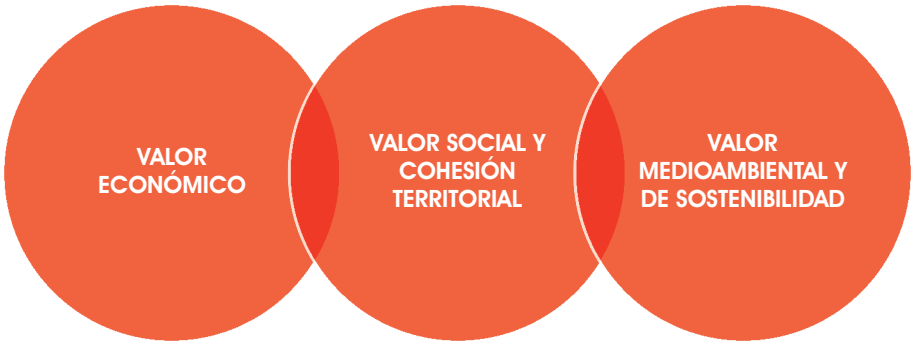
Por otra parte, una reciente publicación de la Comisión Europea (“Transport Policy”, 2015) señala que ni siquiera la mayor eficiencia de los vehículos ni la generalización de combustibles menos contaminantes pueden por sí solos reducir los problemas ambientales derivados de la creciente motorización y la congestión derivada. Para mitigar dichos "efectos externos", señala que es preciso que se consolide el uso del transporte público de viajeros, aludiendo a la intermodalidad como solución para evitar la sensación de “ruptura” del viaje, y desincentivar el uso del vehículo privado, mucho más contaminante en términos de emisión por pasajero.

En este sentido, los diferentes modos de transporte colectivo deben permitir una oferta integrada que sea competitiva con la alternativa del vehículo privado. Los aeropuertos, estaciones de tren y autobús, deben de permitir una integración eficiente de las infraestructuras y los servicios de transporte. Una herramienta fundamental para ayudar a consolidar este proceso de cambio estructural de la movilidad es la digitalización, en la medida en que permite reducir los costes para el usuario –compra electrónica de billetes y sistemas integrados de pago– y establecer precios competitivos con el coste del vehículo privado. En resumen, la justificación de por qué debe promocionarse el transporte colectivo de viajeros por carretera descansa en tres argumentos, no excluyentes:

(i) el valor económico como sector productivo.

(ii) el valor social como garante de la universalidad del acceso al transporte en el conjunto del territorio.

(iii) el valor medioambiental y de sostenibilidad.



Valor económico

- El sector del transporte de viajeros por carretera estimula la economía y la generación de empleo a través de su actividad y la que genera en su cadena de proveedores.
- Por otra parte, el transporte por carretera aportó en 2014 ingresos fiscales a las arcas públicas equivalentes al 0,1% del VAB de la economía en ese mismo año

Contribución (anual) a la actividad, el empleo y la hacienda pública

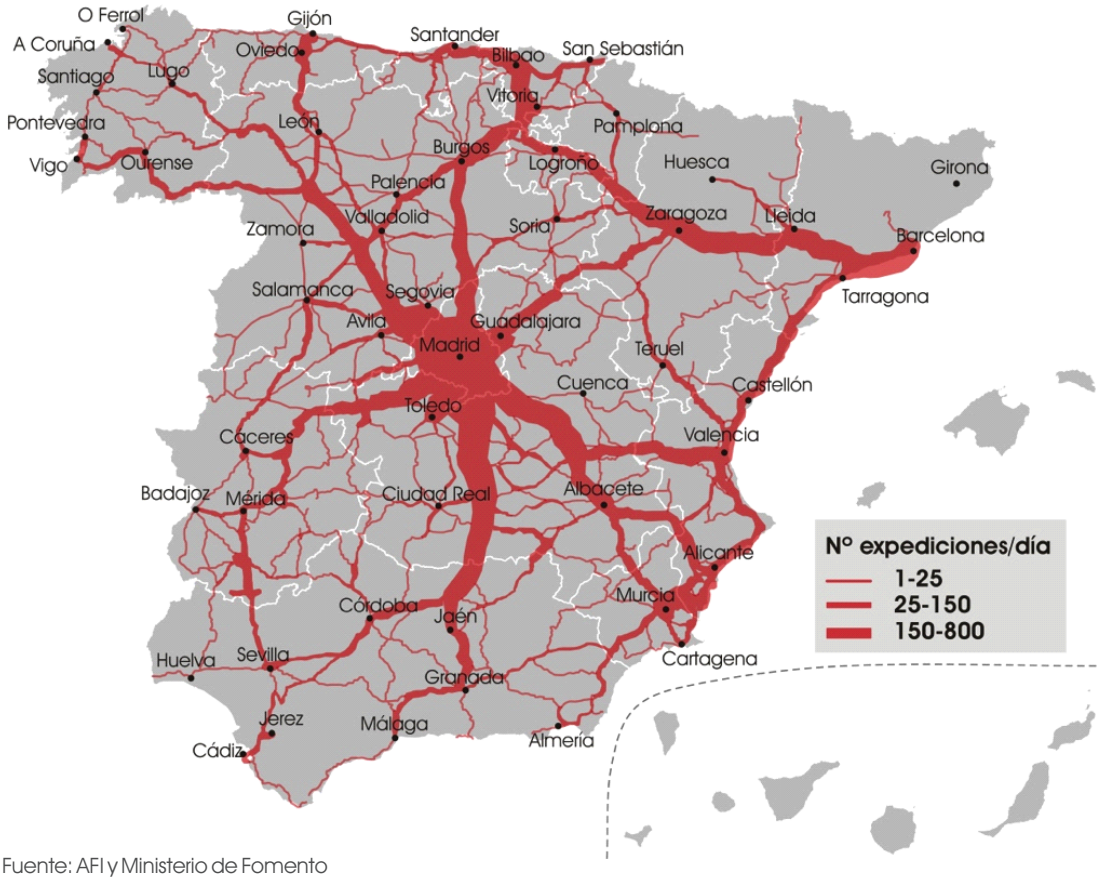
Más de 2.400 millones de euros de aportación al PIB	Más de 60.000 puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos	Alrededor de 1.000 millones de euros de contribución fiscal

Valor social

- "La orografía del territorio español aconseja articular la mayor parte de la movilidad mediante el transporte por carretera. Además, en muchos territorios, la demanda de movilidad no alcanza el umbral necesario para el uso de modos que precisan de infraestructuras cuyas inversiones serían imposibles de rentabilizar desde una perspectiva económica y social por los ahorros de tiempo y calidad".

- "El autobús es un modo mucho más flexible y capilar, además de poco consumidor de infraestructura dedicada. Permite garantizar el acceso universal al transporte, un derecho reconocido en la ley".

Capacidad de las redes interregionales de autobús en España (expediciones diarias)



Fuente: AFI y Ministerio de Fomento

➤ "El transporte en autobús es un modo elemental de transporte para determinados colectivos. Además, su asequibilidad facilita el acceso universal. Su papel como agente que permite la movilidad de la tercera edad es clave, a tenor de la dinámica demográfica".

Modo elemental de transporte para determinados colectivos

Escolares	
Jóvenes	
Tercera edad	
Trabajadores	
Personas con Movilidad Reducida (PMR)	

Valor medioambiental

Eficiencia y sostenibilidad

	El modo menos contaminante en términos de Gases Efecto Invernadero	Un pasajero de automóvil contamina 4 veces más que un pasajero de autobús (por kilómetro recorrido)
	Menor contaminación	El autobús produce de media un 57% menos de ruido por pasajero que el vehículo privado
	Evita la congestión en áreas urbanas e	Por término medio, un ciudadano residente en áreas urbanas pierde 84,9 horas al año por causa de la congestión. Estas horas están valoradas económicamente en 1.374 millones de euros por año, es decir, un 1,3% del PIB
	El modo más eficiente en términos de costes operativos y necesidades de infraestructura	Además de los ciudadanos, las empresas también se benefician de una mayor fluidez en el tráfico, que se puede ver reflejada en un ahorro de costes y una mejora de la eficiencia y productividad de las mismas en sus operaciones logísticas en vías menos congestionadas
	El modo más seguro	Mientras el número de fallecidos por cada mil millones de viajeros-km es de 2,28 en el automóvil, en autobús esta cifra es tan solo de 0,02

Fuentes: Consumo de energía y emisiones del tren de alta velocidad en comparación con otros modos, Calculadora CO2 Eurolines, Comisión Europea, Instituto Nacional de Estadística (INE), Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio de Fomento y CEOE.

¿Cómo fomentar el uso del autobús? Algunas ideas

Las innumerables ventajas para el bienestar social derivadas del uso del autobús justifican la puesta en marcha de políticas públicas que favorezcan y permitan incrementar el uso de este servicio de transporte, lo que, a su vez, facilitaría una mayor eficiencia de su operación al aumentar su tasa de ocupación. En este sentido, se detallan a continuación algunas ideas basadas en la experiencia de otros países y en la literatura de transporte que podrían contribuir a tal fin.

- Mejorar las infraestructuras dedicadas al autobús.
- Fomentar la intermodalidad y la gestión óptima de la movilidad.
- Impuesto al carbono deducible para las empresas de transporte de viajeros.
- Peajes urbanos a la congestión cuya recaudación se destine exclusivamente a la subvención del transporte público urbano.
- Favorecer un entorno regulatorio estable que fomente la competitividad del sector.

Mejorar las infraestructuras dedicadas al autobús

Con anterioridad a la entrada de España en la entonces Comunidad Económica Europea, en 1985, el servicio de transporte de viajeros por carretera sufría los severos inconvenientes de unas infraestructuras viarias todavía pendientes de modernizar, especialmente agudos en las zonas rurales en las que las necesidades de movilidad no eran suficientemente atendidas, por la propia inexistencia de dichas infraestructuras.

La inmersión de España en el mercado único supuso un gran impulso para la renovación y modernización de dichas infraestructuras de transporte terrestre, resultando en grandes ahorros de tiempo y en la satisfacción de necesidades de movilidad. El transporte de viajeros por carretera ha sido, sin duda, un gran beneficiario, junto al transporte de mercancías y también los vehículos privados.

Sin embargo, desde que culminara este proceso, el fomento de las infraestructuras de movilidad en España se ha centrado progresivamente en el servicio ferroviario, entonces en pleno declive, desatendiendo, sin embargo, la necesaria modernización de determinadas infraestructuras de *hub* como las estaciones de bus excluidas de la ola anteriormente aludida.

El aumento de la movilidad en el transporte por carretera pasa, necesariamente, por políticas de infraestructuras que se orienten hacia la rehabilitación de las estaciones de autobuses en los centros de todas las ciudades de cierta entidad (capitales provinciales y cabeceras comarcales), con funciones multimodales y espacios para la interacción de los agentes económicos (comerciales, relacionales y de movilidad eficiente) que aumenten el atractivo por el uso de este modo de transporte. Asimismo, dicha rehabilitación debe acompañarse con el fomento de otras obras públicas que primen la facilidad de acceso del transporte colectivo interurbano a las entradas en las ciudades y en los entornos urbanos. Precisamente, fortalecer y privilegiar el autobús con respecto al vehículo privado es una de las principales medidas que puede contribuir a la extensión en el uso de transporte público, en la medida en que permite disminuir el coste generalizado[8] de los desplazamientos para los usuarios. Cuanto más competitivo sea el autobús en términos de tiempo invertido en el viaje frente al vehículo privado, menor será el incentivo al uso de este último. En este sentido, la generalización de infraestructuras como por ejemplo el BUS VAO, el fortalecimiento de los carriles bus, así como la modernización y ampliación de las estaciones de autobús son medidas prioritarias para el fomento del uso del autobús.

Fomentar la intermodalidad y la gestión óptima de la movilidad

El trasvase de viajeros del vehículo privado al transporte colectivo de viajeros precisa de medidas de integración de infraestructuras y de los servicios de los distintos modos de transporte. Es lo que se conoce como “intermodalidad”. La política de transportes debe poner especial acento en fomentar los usos combinados de los distintos modos –ferrocarril, bus, avión, barco y otros– que minimicen el tiempo dedicado a los transbordos y por ende la sensación de ruptura del viaje, en aquellos desplazamientos que no pueden realizarse exclusivamente por un modo concreto. Para ello es necesario que las plataformas de infraestructuras y las frecuencias de los distintos modos estén coordinados de manera óptima en una oferta integrada, que responda de manera ágil y flexible en función de la demanda.

[8] A la hora de tomar decisiones de movilidad, los usuarios de transporte valoran, por un lado, los costes económicos, así como el coste en términos de tiempo empleado para el viaje, al margen de otros atributos de confort o seguridad. La suma de estos costes es la que define el coste generalizado de los desplazamientos.

Impuesto al carbono deducible para las empresas de transporte de viajeros

Gravar el componente activo que genera la externalidad principal del transporte –emisiones de gases– como consecuencia del uso de combustibles fósiles es uno de los mecanismos correctores más habituales. Esta medida supone un incremento natural de los precios del combustible, en función de su contenido en carbono, actuando como instrumento corrector de las decisiones de los usuarios. En este sentido, aquellos usuarios que menos valoren viajar en vehículo privado mayor incentivo tendrán a cambiar su opción modal –autobús, tren, avión– ante la subida en el coste del viaje privado si este viaje entraña un consumo excesivo de combustible con elevado contenido de carbono. Si, por otro lado, las empresas de transporte colectivo de viajeros consumidoras de combustible fósil tienen exención parcial o total en el pago de este impuesto, el diferencial de coste entre viajar en vehículo privado y transporte colectivo también aumentará. Esta discriminación puede basarse, además, en la disminución de la siniestralidad y en la menor congestión debida a la transferencia de tráficos del vehículo privado al autobús. Como resultado, se favorecerá el uso del transporte público en detrimento del vehículo privado.

Peajes urbanos a la congestión cuya recaudación se destine exclusivamente a la subvención del transporte público urbano

Al margen de las infraestructuras y otras políticas de movilidad, uno de los temas de constante actualidad y que suscita un creciente interés es el vinculado a la aglomeración en los entornos urbanos y los problemas asociados de contaminación y congestión. En este sentido, algunas ciudades europeas –Londres[9], por ejemplo– ya cuentan con sistemas de peaje interior y por congestión para tratar de mitigar estos efectos externos de la movilidad.

En esencia, los peajes urbanos pretenden encarecer y disuadir el uso del vehículo privado a los usuarios, mediante una elevación del precio generalizado (precio o tarifa más el coste del tiempo) del desplazamiento. Así, los usuarios con menor disponibilidad a pagar por los peajes se verán forzados a utilizar modos de transporte público alternativos o a no viajar en los períodos punta donde existe mayor congestión. Los peajes por congestión se establecerían en "horas punta" cuando la demanda

[9]En la ciudad de Londres se introdujo un peaje de entrada a la ciudad de ocho libras esterlinas, lo que redujo la entrada de vehículos particulares alrededor del 50% hacia el centro de la ciudad

de transporte excede la capacidad de la infraestructura vial ("horas punta"). Por el contrario, cuando la demanda de transporte se encuentre por debajo de la capacidad de la infraestructura ("horas valle") el peaje se reduciría o incluso se eliminaría. Los peajes, por otra parte, no nacen con vocación recaudatoria expresa, sino con la intención de eliminar la congestión de las infraestructuras y sus efectos negativos –coste medioambiental, pérdida de tiempo, ruido y accidentes– sobre el bienestar de la sociedad, sirviendo, adicionalmente, para hacer más sostenible económicamente el uso del transporte público.

Una de las principales barreras a la extensión de este tipo de iniciativas es el coste político que entrañan, puesto que los incentivos de los gestores están a veces influidos por la “popularidad” de sus medidas, y el peaje, en la medida en que afecta al bolsillo de los usuarios, no es una medida precisamente “popular”. Sin embargo, una vía para mitigar esta “impopularidad” es destinar la recaudación a la mejora del transporte público urbano, de manera que se produzca un subsidio desde los vehículos privados hacia el transporte público a través del peaje, como ha demostrado la experiencia de otras ciudades.

Un entorno regulatorio estable que fomente la competitividad del sector

En los últimos años se han sucedido cambios regulatorios que han introducido una importante incertidumbre para la actividad de muchas empresas. Por ejemplo, en el proceso de renovación de las concesiones interurbanas, las rebajas de tarifas y los incrementos en el número de expediciones a la hora de adjudicar los derechos de explotación han pasado a tener un protagonismo central, en detrimento de otros aspectos del servicio como, por ejemplo, las mejoras en el confort de los pasajeros, la calidad del material móvil y la seguridad de los vehículos.

Cuando el único criterio que se valora en los concursos es la oferta económica puede darse la posibilidad de que existan empresas que realicen propuestas que se encuentren por debajo de su capacidad operativa en términos de costes, con el objetivo de ser la adjudicataria final del concurso. Estas ofertas, denominadas en el argot como “bajas temerarias”, son el principal riesgo al que se enfrenta la Administración en la selección de los adjudicatarios. De producirse su elección y adquirir el derecho de explotación de la línea licitada, la empresa puede esperar la subsidiariedad de la Administración en la eventualidad de no poder afrontar la provisión del servicio por insuficiencia de recursos. La estrategia puede ser óptima,

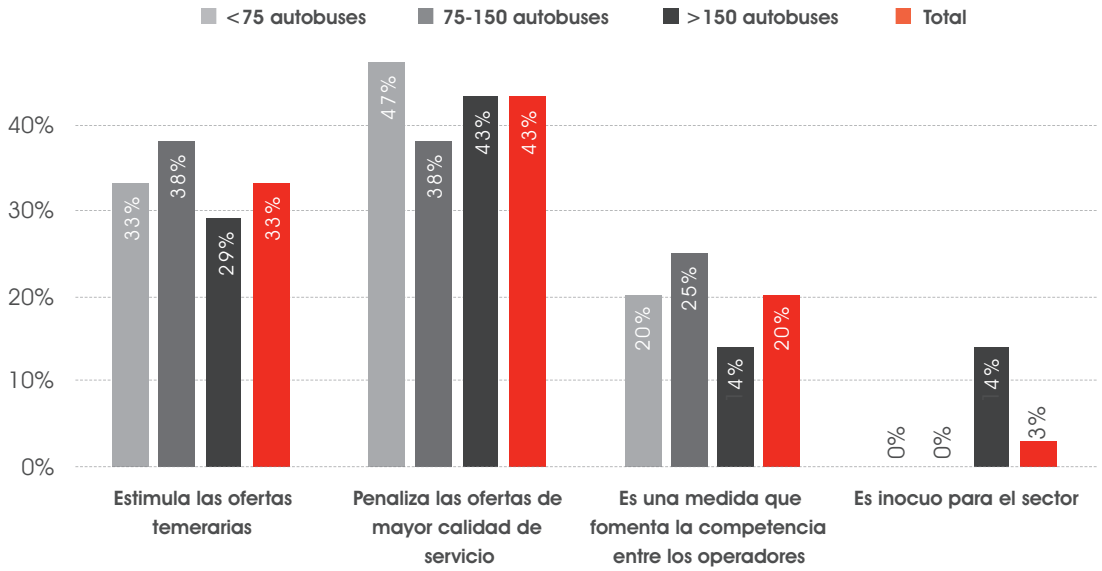
Por ejemplo para una empresa en mala situación financiera y con una estructura societaria donde sus gestores y propietarios se encuentran protegidos por las leyes de responsabilidad limitada. Sin embargo, para la Administración puede resultar costoso: coste de interrupción del servicio para los usuarios, de litigación, si es el caso, a lo que se une el coste del nuevo proceso de adjudicación para la reanudación del servicio. En este sentido, los criterios de adjudicación deben garantizar la sostenibilidad de los contratos.

A pesar de que tarifas bajas pueden elevar los beneficios de los consumidores (diferencia entre lo que estarían dispuestos a pagar en el límite y lo que pagan realmente), dichas ganancias pueden verse más que compensadas por la desutilidad que pueden provocar en los usuarios fallos eventuales en la provisión del servicio –seguridad, puntualidad, problemas mecánicos, interrupción del servicio, limpieza, etc.– cuando la empresa adjudicataria no reúne las condiciones necesarias para operar con garantías. De hecho, según recoge un informe elaborado por Ineco (2008), los aspectos de seguridad, puntualidad y calidad del servicio son los más valorados, muy por encima de las tarifas, que según declara la mayor parte de los encuestados, les resulta asequible. En este sentido, cabe plantearse la siguiente cuestión. ¿Si el objetivo de la Administración es adecuar el servicio público de transporte a las preferencias de los usuarios, por qué no se diseñan los pliegos concesionales tomando en consideración lo que realmente demanda la sociedad?

Por otra parte, la Encuesta de Opiniones Empresariales de Confebús muestra la preocupación del sector por el hecho de que el marco actual penalice las ofertas de mayor calidad del servicio, una incidencia que señala el 43% de las empresas. Asimismo, en un 33% de los casos apuntan a que este cambio regulatorio puede estimular la proliferación de ofertas temerarias. Por su parte, el aumento del grado de competencia entre operadores lo señalan solo en un 20% de los casos. Por tamaño de empresa, no se observan grandes diferencias, salvo que las grandes empresas son aún más escépticas en el impacto sobre la competencia del sector, un hecho revelado por el 14% de las mismas. Otro 14% considera, además, que el efecto será inocuo para el sector. Por su parte, las pequeñas empresas son las que más destacan la potencial penalización de las ofertas de mayor calidad del servicio. Así, la interpretación que cabe establecer ante estos resultados es que las empresas no consideran que el cambio regulatorio vaya a mejorar sensiblemente el servicio ni el proceso de adjudicación.

Gráfico 14

El impacto de las nuevas normas de valoración de los pliegos concesionales según tamaño de empresa. Septiembre de 2015



Fuente: Encuesta de opiniones empresariales de Confebús

Tendencias y retos del sector

El sector del bus se enfrenta en estos años a importantes desafíos de diversa índole, fundamentalmente tecnológicos, regulatorios y de mercado.

En esta edición se analizan las razones por las que resulta deseable que el sector avance motu proprio en el proceso de concentración ya iniciado, como primera respuesta natural a los retos existentes. Por otra parte, el desarrollo tecnológico y las nuevas tendencias configuran un nuevo entorno donde las empresas del sector deben de posicionarse y anticiparse, dado su conocimiento de gestión empresarial y su naturaleza de empresas prestadoras de servicios de movilidad. La actividad de los autobuses puede ser reemplazada en las próximas décadas, pero no así las empresas de movilidad, que deberán transformarse y ajustarse a las nuevas demandas sociales y a los nuevos desarrollos tecnológicos y modelos de negocio que unas y otros permiten.

El inexorable proceso de concentración del sector

La concentración es una de las vías naturales para afrontar con solidez diferentes retos a los que se enfrenta el sector en la actualidad. Las razones principales por las que es deseable avanzar en este proceso pueden resumirse en cuatro:

- Aumenta las economías de escala
- Favorece economías de red
- Mejora la competitividad
- Internacionalización

Aumenta las economías de escala

Una mayor dimensión media de las empresas permite racionalizar los elevados costes fijos que tiene una empresa de autobuses, en la medida en que éstos se distribuyen entre un mayor número de unidades de servicio prestadas.

Favorece economías de red

Al igual que en las infraestructuras, en los servicios de transporte pueden identificarse algunos efectos de red derivados de las ventajas que tiene la existencia de un número elevado de usuarios. En particular, en el transporte regular (autobuses, líneas aéreas, servicios marítimos) al incrementarse el número de viajeros las empresas responden introduciendo mayores frecuencias, lo cual permite a todos los usuarios reducir sus tiempos de espera y un mejor ajuste de la oferta a sus preferencias en términos de horarios[10]. La centralización de los servicios en operadores de mayor dimensión permite aumentar dichas economías de red, en cuanto las empresas pueden afrontar con mayor holgura incrementos de las frecuencias y así incrementar la rotación de los activos.

[10]Este tipo de externalidad positiva recibe en Economía del Transporte el nombre de “efecto Mohring”, en honor al autor que primero las analizó en el contexto del transporte urbano.

Mejora la competitividad

Una mayor dimensión permite a las empresas hacer frente tanto a las estrategias competitivas de otros operadores como a la respuesta ante la entrada de nuevos operadores. Así, la ganancia de economías de escala permite ajustar los márgenes empresariales con menores riesgos para la continuidad de las empresas en contextos de competencia agresiva, como, por ejemplo, la que ha protagonizado el operador ferroviario.

Internacionalización

Además de los factores normativos –en muchos países es un sector muy regulado o, incluso, intervenido– y el desconocimiento de ciertos mercados, el factor que esencialmente constituye una barrera a las empresas locales para expandirse hacia el exterior es su dimensión. En España, ha sido relativamente pequeño el porcentaje de empresas del sector del transporte de viajeros por carretera que han tomado iniciativas de internacionalización. El volumen que representa el negocio fuera de las fronteras nacionales no alcanza el 2%.

Hacia una gestión integral de la movilidad y una movilidad eficiente

El imparable proceso global de digitalización de la economía y los cambios en los hábitos de consumo y en las relaciones sociales que han caracterizado a las dos últimas décadas son la expresión más visible del proceso de cambio estructural actual, del que emergen una serie de oportunidades de negocio antes inexistentes en todos los sectores económicos y, en particular, con gran alcance en el ámbito del transporte de pasajeros. Estos cambios suponen un importante reto para todos los agentes y, por extensión, para la sociedad en su conjunto.

La eficiencia del sistema de movilidad es el resultado del alineamiento de los incentivos de los tres principales agentes que intervienen en el mercado –usuarios, empresas (operadores) y gestores (institucionales) de movilidad– cuya confluencia no es siempre instantánea, ni está garantizada, debido a diversos factores, como la velocidad de los cambios en los hábitos de los usuarios y la capacidad de operadores y gestores de adaptarse a estos cambios y viceversa.

- Los usuarios precisan satisfacer sus necesidades de movilidad, y toman sus decisiones basándose en el coste generalizado del transporte (costes monetarios y de tiempo de viaje[11]), su renta disponible y su valoración de la calidad de los distintos modos ("la experiencia a bordo").

- Los operadores suelen ser empresas que prestan servicios con objetivos de rentabilidad y que deben adaptarse a las condiciones regulatorias y de mercado (demanda) a través de cambios más o menos veloces de sus estructuras corporativas y de sus modelos de negocio.

- Los gestores de movilidad, que velan por el bienestar de los usuarios y el equilibrio y la sostenibilidad del sistema, corrigiendo los problemas que surgen –congestión, externalidades, etc.– mediante la regulación y el diseño de incentivos, si bien esta regulación debe ejercerse procurando no desestabilizar las bases productivas de los operadores en un contexto de horizontes regulatorios predecibles.

El "entendimiento" entre estos agentes es el que permite un desempeño eficiente del sistema integral de transporte, lo que se representa en el siguiente diagrama.

Sistema de movilidad eficiente

[11] Que incluye no solo el tiempo empleado a bordo, sino también el tiempo de acceso y de egreso hasta el destino final.

En este nuevo contexto, el sector de transporte de viajeros por carretera tiene ante sí un horizonte de oportunidades de posicionamiento, en la medida en que aúna la disponibilidad de conocimiento y experiencia sobre movilidad y también una larga trayectoria de gestión empresarial. Asimismo, otra de las ventajas de la diversificación o posicionamiento en segmentos de movilidad emergentes es precisamente la capacidad de compensar los riesgos de unas unidades y otras.

Entre los múltiples cambios que se han sucedido en los últimos años y que están modificando (retando intensamente, más bien) la óptica desde la que se analiza el sistema integral de transporte, cabe destacar tres: (i) el alquiler de vehículos por horas en las ciudades (i) el alquiler (fuertemente subvencionado) de bicicletas en el ámbito urbano promovido por los ayuntamientos y la futura (pero muy presente ya) tendencia a la conducción sin conductor (vehículos inteligentes). Estas transformaciones, algunas puramente tecnológicas y otras de modelo de negocio, deben ser aprovechadas por las empresas de autobús. Entre otras razones, para poder dar un servicio de movilidad integral y permitiendo la generalización de tarifas integradas que reduzcan el coste de la movilidad para los usuarios, o compensen los crecientes costes de la internalización, por parte del usuario, de la limitación de la emisión de gases de efecto invernadero.

Alquiler de vehículos por horas / minutos

El alquiler de vehículos por horas / minutos en ciudades constituye un servicio de movilidad en los que el usuario alquila un automóvil por cortos períodos de tiempo, a cambio de una tarifa por hora o distancia recorrida en áreas kilométricas delimitadas. Se estima que hoy en día existen más de seiscientas ciudades en el mundo donde los usuarios tienen a su disposición estos servicios.

Es evidente que esta actividad debe estar reglada y sometida a una regulación equivalente (en términos de cargas fiscales y otros requisitos) a la del resto de modos de transporte. En su caso, si la regulación del bus resultase más onerosa que la de estos otros modos, podría incluso equipararse la primera a la baja.

Alquiler de bicicletas

Los sistemas de bicicletas de alquiler promovidas por los ayuntamientos en el ámbito urbano constituyen otro de los desarrollos que ha adquirido recientemente una mayor extensión. El servicio consiste en un sistema que permite recoger una bicicleta en un punto y devolverla en otro diferente.

Normalmente estos son de promoción municipal y de gestión directa o concesionada. En cualquier caso, suelen estar fuertemente subvencionados, por lo que el usuario solo paga una fracción del coste, corriendo el resto a cargo de los contribuyentes del municipio, utilicen o no el servicio.

En este caso, resulta paradójico que los usuarios del autobús (o del taxi, eventualmente) acaben subvencionando a los de un modo concurrente que lo hace en condiciones mucho más favorables.

Nuevamente, sin embargo, las oportunidades de negocio que sirven para las empresas de autobús en esta actividad no se circunscriben solo a la mera prestación del servicio sino también a su integración en una oferta de transporte público más amplia, que favorezca el uso combinado de transporte público colectivo con la bicicleta, mejorando la intermodalidad, si bien haciendo a cada eslabón de la cadena soportar sus verdaderos costes.

Vehículos autónomos

Un vehículo autónomo o sin conductor es uno de los desarrollos más recientes y de pronta implantación en algunas ciudades. Capaz de imitar las capacidades humanas de manejo y control de los vehículos, el sistema de conducción inteligente predice tanto el medio en el que se desenvuelve como las acciones de los vehículos que le rodean. Los usuarios pueden elegir el destino y no tienen que llevar a cabo ninguna acción relacionada con la dirección del vehículo hasta llegar a dicho destino, salvo las paradas discrecionales en el trayecto, que también pueden programarse.

Estos automóviles han sido desarrollados gracias a las nuevas tecnologías robóticas y de geo-localización, así como a los sistemas avanzados de control que identifican los itinerarios, los obstáculos y la señalización relevante. Su extensión y desarrollo todavía sigue siendo muy incipiente, en cuanto requieren de una adaptación de la normativa de circulación y de los seguros. Requieren además el desarrollo de infraestructuras dotadas de complejos sistemas de “sensorización” y señalización y de tratamiento en tiempo real de un gran volumen de información, sin lugar para fallos en los sistemas de comunicaciones y de respuesta de todos los vehículos que, de producirse, podrían causar graves accidentes.

Para los sistemas integrales de movilidad eficiente y, dentro de ellos, las compañías de transporte en autobús, como agentes de dicha movilidad, el desarrollo de los vehículos inteligentes entraña tanto riesgos como oportunidades. Para empezar, los vehículos dotados de esta capacidad serán más eficientes que los actuales en consumo de combustible, tiempos y seguridad, aumentando el atractivo del vehículo privado para aquellos grupos de población más propensos a estas tecnologías, si bien, a largo plazo, todas las generaciones compartirán esta cultura de conducción. Por otra parte, la industria del bus también podrá hacer uso de estas tecnologías en sus flotas, diversificando el tipo de vehículo a utilizar en cada trayecto y buscando una conducción y ocupación óptima en cada trayecto y momento de planificar la expedición.

Estos desarrollos en curso, por consiguiente, suscitan la necesidad de no perderlos de vista profundizando a la vez en los retos y oportunidades que plantean a todos los agentes de la cadena de la movilidad. En particular:

- Desde la perspectiva de los usuarios, los nuevos desarrollos no hacen sino mejorar su bienestar por la mayor disponibilidad de medios que prestan servicios de movilidad y su creciente integración. No obstante, los usuarios también se enfrentan a costes de congestión, sobre todo en ámbitos urbanos, frente a los que deberán reaccionar asumiendo dicho coste en la medida que les corresponda y las soluciones más eficientes disponibles determinen (por ejemplo el impuesto al carbono).

- Desde la perspectiva de los operadores, se deben aprovechar no solo la posibilidad de posicionamiento en estos mercados en expansión, sino también la de ofrecer servicios integrados, que fomenten el uso combinado de transportes de carácter público (alquiler de coche y/o bicicleta más billete de autobús, por ejemplo) a precios competitivos con el propio vehículo privado, cuya ventaja fundamental es que permiten cubrir origen y destino en un solo modo. La equiparación normativa para todos los modos concurrentes-cooperadores (que corresponde a los gestores de la movilidad, vid infra) es una obligación para no distorsionar ni las decisiones de los usuarios ni las de los operadores. Asimismo, los operadores deben dar respuesta a la complejidad de las relaciones de movilidad actuales, permitiendo integrar, por ejemplo, las bicicletas privadas en los autobuses. De esta forma, los usuarios pueden evitar la sensación de ruptura de viaje en la primera y la última milla y así evitar el uso del vehículo privado.

- Desde la perspectiva de los gestores de movilidad, estos desarrollos tecnológicos tienen un impacto sobre la ordenación de los transportes, así como sobre determinados operadores y usuarios. Por ello, deben instrumentarse políticas regulatorias que corrijan aquellas situaciones donde se produzcan situaciones donde se vulnere la legalidad vigente y garantizar el libre acceso de los operadores de transporte terrestre a las licitaciones públicas correspondientes.

Más demanda de servicios personalizados y mejor adaptación de la oferta

La extensión creciente de los medios sociales y la incorporación de Internet y de los dispositivos digitales al día a día de las relaciones entre los individuos está teniendo (y tendrá crecientemente) un importante impacto en la manera de producir de bienes y servicios, su distribución y el servicio post venta. Los consumidores reclaman cada vez más bienes y servicios personalizados "a la demanda", mientras que las empresas adaptan sus técnicas de producción y modifican la naturaleza de sus propios bienes y servicios para atender estas necesidades.

De esta forma, por una parte, el modelo de producción personalizado está desplazando con celeridad al modelo uniforme y en masa que ha caracterizado a buena parte del siglo XX. Ejemplos como el del automóvil ilustran a la perfección este tránsito. El consumidor tiene la posibilidad de escoger prácticamente todos los atributos de su vehículo según sus gustos y preferencias personales (color, dispositivos y accesorios internos, etc.). Y hacer que se lo fabriquen cuando en el pasado solo podía escoger entre distintos modelos dentro de una misma serie y con muy pocas opciones en cada uno.

En el ámbito particular del transporte por carretera, las empresas deben aprovechar la digitalización como un impulso para la modernización de sus servicios y lanzar nuevas líneas de negocio adaptadas a este nuevo contexto, captando al mismo tiempo de manera exhaustiva el *feedback* de los usuarios y mejorando permanentemente el servicio. En el transporte discrecional, por ejemplo, los nuevos

dispositivos digitales –móviles, *tablets,* etc.– y las aplicaciones que permiten conectar en red a los individuos –medios sociales, por ejemplo– podrían servir de nexo de unión para coordinar a coste muy reducido una demanda de transporte determinada con empresas de autobús dispuestas a prestar ese servicio concreto. Por ejemplo, los nuevos modelos de predicción meteorológica permiten anticipar con bastante exactitud y con suficiente antelación el tiempo que va a hacer en un determinado lugar geográfico. Los usuarios que deseen hacer un viaje con motivo deportivo –*ski, surf* y en general deportes de montaña y acuáticos– pueden coordinarse entre sí, a través de plataformas provistas por las compañías de autobús, y ayudar a definir una oferta de frecuencias, tarifas y capacidad de las compañías que esté adaptada a la satisfacción plena de su necesidad concreta, es decir, que habilite el transporte del equipamiento deportivo y que realice el itinerario concreto "a la demanda".

En el ámbito del transporte regular, corresponde al regulador adaptarse a este nuevo entorno, facilitando la flexibilidad de horarios y tarifas a la demanda, cuya predicción es hoy más sencilla gracias a la inmediatez con la que las herramientas digitales permiten poner en contacto a usuarios y empresas. Sin esta flexibilidad del regulador, el servicio jamás podrá adaptarse a las necesidades de los usuarios de líneas regulares por más que las compañías concesionarias estén preparadas para ello. La normativa no puede contravenir la realidad social y del tejido productivo, profundamente impactada por las tecnologías digitales. En otras palabras, si las empresas de autobús dispusiesen de mayor flexibilidad tarifaria y de frecuencias –respetando, en cualquier caso, los requerimientos de una determinada concesión– tanto los usuarios como las empresas podrían coordinarse de manera más óptima, mejorando así la eficiencia del servicio.

Imagen empresarial y digitalización

La vertiginosa velocidad de transmisión de información que han propiciado los avances tecnológicos recientes en el ámbito digital tiene también un impacto muy relevante en las estrategias de comunicación de las empresas con sus clientes y con otros *stakeholders.* De hecho, la digitalización ha reducido dramáticamente los costes unitarios de acceso y envío de información. Un medio social permite transmitir una misma noticia a millones de usuarios en cuestión de segundos a coste prácticamente nulo y, en cualquier caso, a una fracción del coste que antes representaba acceder a un número mucho menor de usuarios directos o potenciales.

Por ejemplo, la expresión de los usuarios de la satisfacción por los bienes y servicios que consume en *blogs,* redes sociales organizadas o páginas web que compara opiniones (en el ámbito de las películas de cine, por ejemplo, *filmaffinitty)* constituye un elemento crucial para la reputación y la imagen corporativa de las empresas.

En este sentido, adquiere un papel primordial la fidelización del cliente a través de una prestación de servicio personalizada, puesto que los consumidores son potenciales transmisores de información al resto de usuarios del mercado. Y, naturalmente, una opinión negativa comporta un importante riesgo para el negocio. Esta relación con el cliente es crucial, en la medida en que permite mejorar permanentemente el servicio, evitando caer en problemas de reputación que no se dan si la calidad de los bienes y servicios es excelente.

En el presente contexto digital, la estrategia de comunicación de las empresas hacia sus clientes y la persuasión con la que éstas compiten por los consumidores pasa cada vez más por un mayor y mejor posicionamiento en las redes y una gran diversificación del mensaje para diferentes grupos.

Monográfico
La financiación del transporte en autobús

El acceso a la movilidad debe entenderse tanto como un derecho de los individuos como una condición para el dinamismo y eficiencia de la sociedad en todas sus manifestaciones, productivas o no. Más allá del mero servicio de transporte de personas (o mercancías), la movilidad conjuga la satisfacción de las necesidades de personas y empresas con la prestación de un servicio para el que se requieren materiales, equipos e infraestructuras que, a su vez, deben ser producidos y mantenidos.

Como tal derecho, la movilidad que garantiza el transporte colectivo adquiere una evidente dimensión social ya que integra a colectivos y territorios en la cadena de la movilidad mediante la producción de un bien público en presencia de "fallos de mercado", allí donde la escasez de recursos (determinados grupos colectivos) y/o de población (determinados territorios) impedirían el ejercicio efectivo de dicha movilidad. Por otro lado, disponer de un sistema de transporte rápido, eficiente y sostenible es una condición *sine qua non* para impulsar la competitividad y la actividad económica de los territorios.

En el ámbito urbano y periurbano, el transporte público tiene una importancia capital en la propia configuración de las ciudades y sus áreas de influencia, y su desarrollo, tal y como ha quedado patente en el apartado dedicado al valor medioambiental del transporte público en autobús, es fundamental para contribuir a la reducción de los efectos externos negativos de contaminación y congestión que genera la movilidad. Su vocación de servicio público suele implicar un régimen tarifario incapaz de cubrir los costes –operativos y de capital– que entraña la propia actividad. El inherente carácter deficitario que caracteriza a muchos de los servicios que las empresas concesionarias están obligadas a cubrir generalmente exige la subsidiariedad de la entidad administrativa correspondiente –en España, por lo general, los ayuntamientos– para atender las necesidades de financiación del sistema.

Tras el intenso debate vivido en los años inmediatamente anteriores a la crisis y durante el transcurso de la misma (cuando disminuyó progresivamente la tasa de cobertura[12] del sistema de transporte urbano y se agudizó la debilidad recaudatoria de los ayuntamientos), el nuevo contexto actual ha vuelto a reavivar la discusión sobre cuál debe ser el modelo de financiación y sostenibilidad de los servicios de transporte urbanos y periurbanos así como el papel que deberían desempeñar las administraciones. ¿Por qué? Los motivos son, principalmente, dos.

El contexto actual

A pesar de que la recuperación económica en España ha motivado una mejora de la capacidad recaudatoria de las haciendas locales, tanto el compromiso con Europa en materia de déficit público y sostenibilidad de la deuda, como el mantenimiento de niveles muy elevados de desempleo, limitan la capacidad de atender eventuales incrementos de costes, bajo el modelo actual de financiación y el esquema tarifario y de ingresos prefijado. Estos incrementos de costes vendrían causados por la modernización y adaptación de la flota a nuevas necesidades o cambios regulatorios que incrementan las exigencias de mejora de calidad de los servicios prestados y requerimientos de medio ambiente, seguridad o accesibilidad.

El modelo de financiación

La necesidad de financiación del sistema de transporte público urbano emerge del balance entre los ingresos del sistema y sus costes asociados. Así, las aportaciones públicas son los recursos que permiten equilibrar la ecuación *Ingresos totales = Costes totales* dada la clara insuficiencia de los recursos allegados mediante los sistemas tarifarios. En particular, los ingresos del sistema de transporte urbano pueden dividirse principalmente en tres:

- Ingresos de explotación por tarifas
- Otros ingresos de explotación (publicidad, alquileres, etc.)
- Aportaciones públicas del ente o los entes administrativos.

[12]Se define como el porcentaje que representan los ingresos del sistema excluidas las aportaciones públicas sobre los costes totales

Por su parte, los costes del sistema proceden, fundamentalmente, de dos fuentes:

- Costes de Operación y mantenimiento (salarios, combustibles, reparaciones, administrativos, seguros, etc.).
- Costes de inversión en infraestructura y material móvil (flota de autobuses, principalmente).

Si bien en los últimos años la dinámica de los costes y de las tarifas ha permitido un aumento de la tasa de cobertura (del 50,4% en 2008 frente a un 54% en 2013 según el Observatorio de Movilidad Metropolitana) el modelo de financiación sigue siendo extremadamente vulnerable al ciclo económico y presenta inconvenientes desde el punto de vista de la asignación de los recursos públicos. Actualmente en España coexisten dos modelos de financiación pública que actúan directamente sobre los ingresos del sistema:

1. Los Contratos-Programa, aplicados en Madrid y Barcelona

Los Contratos–Programa permiten la definición de un marco estable de financiación para las sociedades que operan el servicio de transporte, compatible con los escenarios presupuestarios de las distintas administraciones implicadas. Permiten la planificación y dirección integrada de las redes de transporte público colectivo servidas por las empresas en un horizonte temporal predeterminado, tanto las que discurren por carretera o vías urbanas como las que tienen infraestructuras propias. Asimismo, permiten planificar la mejora de la calidad de los servicios, llevando a cabo los programas de inversiones necesarios. Los criterios para definir la aportación de la Administración General del Estado han ido variando en el tiempo. Inicialmente estaban definidos como un tanto por viajero; posteriormente como porcentajes fijos sobre déficit tarifario, inversión no autofinanciada y de manera más reciente como una aportación per cápita con un cierto componente de negociación política.

Los Contratos–Programa, en definitiva, vinculan a la administración central, a las comunidades autónomas y a las autoridades metropolitanas de transporte, permiten una gestión más eficiente de las necesidades de movilidad en áreas geográficas que cada vez más exceden los límites municipales y dotan de estabilidad y suficiencia financiera al sistema de transporte público.

2. La subvención directa de los déficits de explotación para ciudades de más de 50.000 habitantes

De acuerdo con el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales[13] (TRLRHL) que regula las subvenciones a las entidades locales por servicios de transporte colectivo urbano, los presupuestos generales del Estado de cada año han de incluir un crédito a favor de las entidades locales que tengan a su cargo el servicio de transporte colectivo urbano, salvo en los casos de Madrid, Barcelona y Canarias que disfrutan de un Contrato–Programa. En la distribución del crédito pueden participar las entidades locales que dispongan de servicio público de transporte colectivo y que sean capital de provincia, o cuenten con más de 50.000 habitantes o con más de 20.000 y tengan más de 36.000 viviendas urbanas censadas.

Los criterios de reparto de la asignación de las subvenciones son los siguientes:

- 5 % en función de la longitud de red.
- 5 % en función de la relación viajeros / habitante.
- 90 % en función del déficit medio por título de transporte emitido, con cinco tramos que desincentivan el mayor déficit con respecto a la media.

Si se comparan los importes de las dos fórmulas articuladas por la administración general del estado para contribuir a la financiación del transporte urbano (contrato programa y subvenciones finalistas), se observa una clara asimetría, tanto en los fondos totales como en el importe por habitante. Así, los fondos de la Administración General del Estado dedicados a la financiación de la movilidad metropolitana de Madrid y Barcelona son diez veces superiores a los dedicados al resto de municipios españoles. En términos de subvención por habitante también se refleja esa asimetría, con importes de 26,6 €/habitante en el caso de Madrid o 30,9 €/habitante en el de Barcelona, frente a los 10,3 €/habitante de media para los municipios mayores de 500.000 habitantes y los 1,8 €/habitante de los municipios más pequeños[14].

[13] Disposición Adicional Quinta del Texto Refundido

[14] Libro Blanco: La financiación del transporte urbano colectivo en España (ATUC, 2012)

Por otra parte, el grueso de la ayuda se determina en función del déficit. Si bien es cierto que se introducen penalizaciones para los déficits superiores a la media, este mecanismo supone introducir un cierto incentivo distorsionador en cuanto no permite premiar a aquellas empresas más eficientes y obliga a aquellos ayuntamientos que tienen un sistema relativamente menos deficitario a soportar toda la carga del transporte. Asimismo, supone renunciar a vincular la financiación a objetivos de calidad, sostenibilidad y eficiencia, tal y como apunta el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte[15] (PEIT).

Las aportaciones de la Administración General del Estado no contribuyen a la existencia de un marco estable y garantizado de financiación imprescindible para una planificación adecuada, en la medida en que la cuantía de las subvenciones se determina año a año en los PGE, y están, por tanto, sujetas a cambios.

Las Comunidades Autónomas, por su parte, tienen atribuidas competencias en materia de regulación del transporte urbano y en la prestación del transporte interurbano. Sin embargo, ninguna Comunidad Autónoma participa de forma significativa en la financiación del transporte urbano, salvo mediante convocatorias aisladas de subvenciones. Su participación en la financiación del transporte se reduce a las aportaciones que realizan, algunas de ellas, a los consorcios o entidades metropolitanas, y que se articulan a través de transferencias vía presupuestos. Sin embargo, dichas transferencias se destinan exclusivamente al transporte interurbano, no habiendo ningún compromiso legal ni previsión de transferencias destinadas al transporte urbano.

Sin embargo, la experiencia de los consorcios junto con fórmulas como los fondos de cooperación local o de participación de las entidades locales en los tributos de la Comunidad Autónoma (como en los casos de Andalucía, Aragón, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Galicia y La Rioja), son herramientas no suficientemente desarrolladas pero útiles para lograr una mayor participación de las Comunidades Autónomas y que ésta sea más estable.

En definitiva, los ayuntamientos son los que asumen la mayor parte de la cobertura económica del déficit tarifario del servicio, generalmente a través de sus recursos ordinarios. La principal debilidad del sistema actual radica precisamente en el hecho de que no haya recursos fiscales afectados a la cobertura de los costes del transporte urbano y periurbano. No obstante, los municipios con obligaciones de servicio público de transporte urbano tienen capacidad para obtener recursos fiscales extraordinarios a través de un recargo de 0,07 puntos porcentuales sobre el tipo de Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI) para bienes urbanos y en 0,05 sobre bienes rústicos.

[15] http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/_especiales/peit/

Igualmente tienen potestad para incrementar las tarifas establecidas del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica. En ambos casos existe margen para ampliar la recaudación obtenida de ambos impuestos y afectarlos a la financiación del transporte urbano. Igualmente, los ayuntamientos tienen la posibilidad de establecer tasas por la prestación de servicios o la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, como peajes urbanos o tarifas por zonas de aparcamiento controlado.

Las experiencias españolas de este tipo son prácticamente inexistentes –la Ley de Financiación Catalana del Transporte Público[16] es uno de los pocos ejemplos–, perdiéndose la oportunidad de introducir estabilidad al sistema de financiación a la vez que legitimando las mismas (a menudo medidas impopulares desde una perspectiva electoralista) en términos de reversión en mejora del servicio de transporte colectivo. En el caso particular de Francia, con el objetivo de dotar de suficiencia y estabilidad a los recursos públicos destinados a financiar tanto las infraestructuras como los servicios de transporte, las empresas de más de 9 trabajadores ubicadas en áreas metropolitanas están obligadas a pagar un recargo para la financiación del transporte.

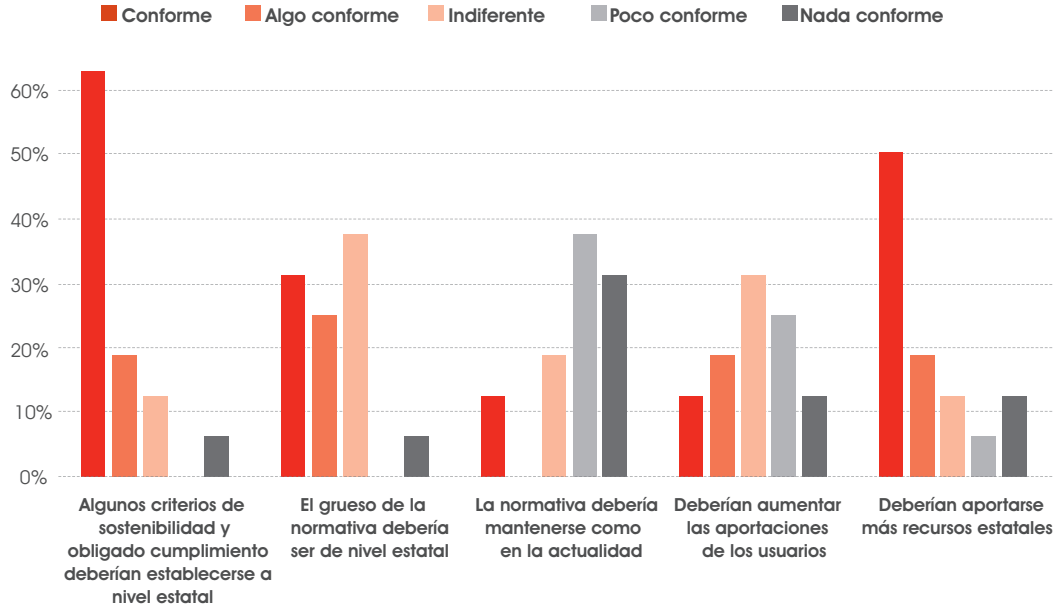
La opinión del sector

De los resultados que arroja la Encuesta de Opiniones Empresariales de Confebús se desprende el consenso de los empresarios –un 56% del total– en que el grueso de la normativa referente al modelo de financiación del transporte público debería establecerse a nivel estatal. Asimismo, la necesidad de que el Estado establezca algunos criterios de sostenibilidad –una opinión más unánime, con un 82% de respuestas favorables– y aporte mayores recursos a su financiación –un 69% de los encuestados–.

[16] Ley 21/2015, de 29 de julio, de financiación del sistema de transporte público de Cataluña.

Gráfico 15

Financiación del transporte público en España. % de respuestas sobre el total. Enero de 2016



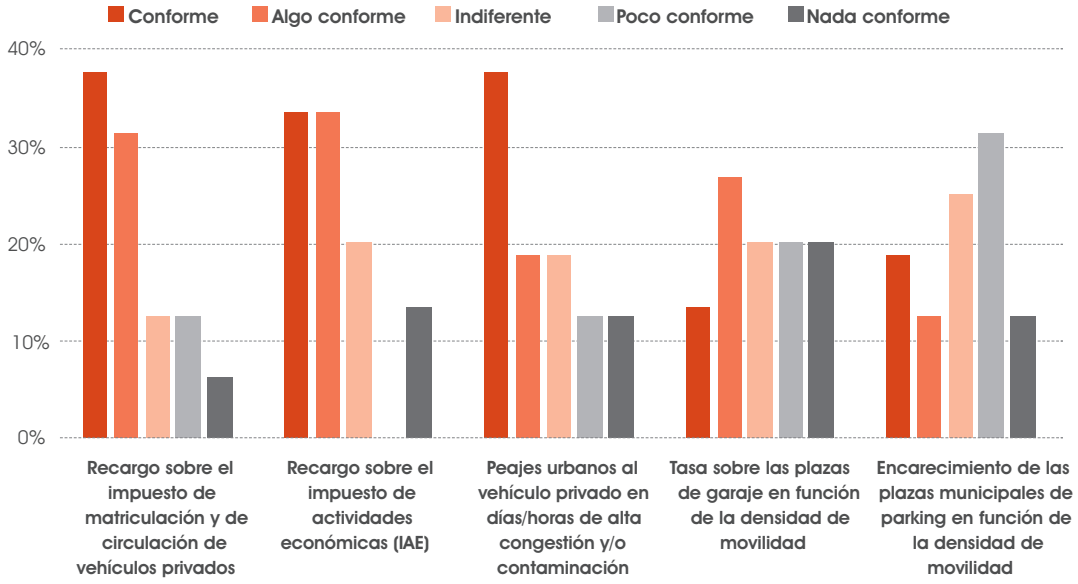
Fuente: Encuesta de opiniones empresariales de Confebús

En relación con la sostenibilidad y promoción del transporte público urbano mediante medidas disuasorias con afectación a la financiación del transporte público, una gran mayoría estaría a favor de destinar parte del Impuesto de matriculación y de circulación de los vehículos privados, así como parte de unos hipotéticos peajes urbanos en períodos de alta congestión o contaminación a la financiación del transporte público o recargos sobre el Impuesto de Actividades Económicas (IAE) a los grandes comercios beneficiados por la elevada afluencia de viajeros. Sin embargo, en cuanto a establecer tasas sobre plazas de garaje o encarecer las existentes de los *parkings* municipales, según la densidad de movilidad de cada distrito, los encuestados se han mostrado más disconformes que conformes.

La opinión del sector es unánime en señalar que los problemas del modelo de financiación no se deben en su mayor parte a bajas aportaciones de los usuarios, sino al marco legislativo actual y a la deficiente aportación estatal. Por otro lado, también resaltan la necesidad de más y mejores medidas de promoción del sector y de un modelo de financiación más sostenible, basado en otras fórmulas que además sirvan para disuadir a los usuarios de utilizar transportes privados e incentiven el uso del autobús, como es el caso de los peajes urbanos.

Gráfico 16

Ostenibilidad y promoción del transporte público urbano. % de respuestas sobre total Enero



Fuente: Encuesta de opiniones empresariales de Confebús

Conclusiones

En definitiva, el reto de la financiación pública requiere actuar, por consiguiente, en dos aspectos, sin perjuicio de otras acciones de política tarifaria y de capacidad para generar ingresos alternativos:

- Una ley de carácter estatal que permita homogeneizar los criterios de financiación en todos los núcleos urbanos y periurbanos que disponen de transporte público.

- Incrementar la financiación procedente de otros agentes que se benefician de la existencia del servicio de transporte colectivo y/o de aquellos que generan perjuicios en términos de congestión. Por ejemplo, recargos en el Impuesto de Actividades Económicas para aquellas grandes superficies que se benefician de la existencia de redes de transporte público o peajes urbanos al vehículo privado directamente afectados a la financiación del transporte público.

Bibliografía

Afi y Confebús (2014), El transporte en autocar, una solución sostenible para la movilidad de las personasATUC (2012), Libro Blanco: La financiación del transporte urbano colectivo en España.

Adif, www.adif.es

Aisa, www.aisa-grupo.com

Alsa, www.alsa.es

Arriva, www.arriva.gal

Avanza, www.avanzabus.com

Boletín Oficial del Estado (2015), Ley 21/2015, de 29 de julio, de financiación del sistema de transporte público de Cataluña. Comunidad Autónoma de Cataluña.

Bono, E. (2008), Cambio climático y sustentabilidad económica y social: implicaciones sobre el bienestar social. Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa.

Chapman, L (2007): Transport and climate change: a review, Journal of Transport Geography, Volume 15, Issue 5.

Comisión Europea (2014), Handbook external costs of transport.

Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) (2014), El sector del transporte y la logística en España.

Dirección General de Tráfico (2015).

Empresa Eurolines (2014), Calculadora de emisiones de CO2

Encuesta de Opiniones Empresariales de Confebús.

García Álvarez, Alberto. (2008), Consumo de energía y emisiones de tren de alta velocidad y cercanías, Revista Vía Libre.

Ineco (2008).

International Agency for Research on Cancer (2013), Outdoor air pollution a leading environmental cause of cancer deaths.

Instituto Nacional de Estadística (2015):
- Estadística de Transporte de Viajeros. Instituto Nacional de Estadística (2015)
- Estadística de productos del sector servicios

Ministerio de Fomento (2015), Observatorio de costes del transporte de viajeros por autocar.

Ministerio de Fomento (2015), Observatorio social del transporte por carretera, oferta y demanda.

Ministerio de Fomento (2015), Tráfico de carreteras del estado.

Ministerio de Fomento (2015), Tráfico de vehículos de carreteras en España.

Ministerio de Fomento (2015) Plan estratégico de Infraestructuras y transporte (PEIT),

Renfe, www.renfe.com

Rumbo, www.rumbo.es

Rus, G, Nombela, G., Campos, J. (2003), Economía del Transporte.

Sistema electrónico de negociación de derechos de emisión de dióxido de carbono, Cotización de la tonelada de CO2 (2014).

Skyscanner, www.skyscanner.es

Socibus, www.socibus.es