



**GRADO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE
EMPRESAS**

4º CURSO

TRABAJO FIN DE GRADO

Análisis del transporte de pasajeros por carretera

Analysis of passenger's transport by road

AUTOR: ÁLVARO BALBONTÍN CANTERO

DIRECTOR: PEDRO CASARES HONTAÑÓN

JUNIO 2019

INDICE.

Abstract. Página 3.

Introducción. Página 5.

1 – Comienzos del transporte por carretera. Página 6.

1.1 – La rueda. Página 6.

1.2 – Infraestructura. Página 7.

1.3 – Medios de transporte. Página 7.

2 – Análisis del sector a nivel nacional. Página 8.

2.1 – El transporte en España. Página 8

3 – El transporte en España: Pasajeros. Página 10.

3.1 – El transporte urbano. Página 10.

3.1.1 – Madrid. Página 11.

3.1.2 – Barcelona. Página 12.

3.1.3 – Bilbao. Página 13.

3.2 – Conclusiones. Página 13.

4 – Análisis DAFO del transporte urbano por carretera. Página 14.

4.1 – Análisis DAFO del transporte urbano por autobús. Página 14.

4.1.1 – Debilidades. Página 14.

4.1.2 – Amenazas. Página 15.

4.1.3 – Fortalezas. Página 15.

4.1.4 – Oportunidades. Página 15.

4.2 – Análisis DAFO del transporte urbano por taxi. Página 16.

4.2.1 – Debilidades. Página 16.

4.2.2 – Amenazas. Página 17.

4.2.3 – Fortalezas. Página 18.

4.2.4 – Oportunidades. Página 19.

5 – El transporte interurbano. Página 19.

5.1 – Comparativa del sector. Página 20

5.2 – Transporte interurbano por carretera: El autobús. Página 20.

5.3 – Competidores. Página 22.

5.3.1 – Comparativa del mercado. Página 22.

5.3.2 – Nuevos competidores: BlaBlacar. Página 23.

6 – Análisis DAFO del transporte interurbano en autobús. Página 25.

6.1 – Debilidades. Página 26.

6.2 – Amenazas. Página 26.

6.3 – Fortalezas. Página 27.

6.4 Oportunidades. Página 27.

7 – Impacto económico del sector en los últimos años. Página 28.

7.1 – Principales empresas del sector. Página 29.

8 – Conclusiones. Página 32.

Bibliografía. Página 33.

ABSTRACT

A continuación, se presentará un análisis del transporte de pasajeros por carretera en España durante los últimos años, teniendo en cuenta los principales medios utilizados para el movimiento de pasajeros, su volumen a escala nacional, cuota de mercado e impacto económico de las principales empresas que componen el sector.

El propósito de este trabajo es mostrar el impacto de un sector tan común entre las personas como es el del transporte, mostrando la incidencia que tiene éste sobre el desarrollo de la sociedad, plasmando el impacto de este sector en España con las cifras correspondientes al volumen de pasajeros y facturación durante los últimos años, así como las problemáticas generadas por la competencia y las restricciones.

Para el desarrollo de este trabajo se han consultado varias fuentes relacionadas con este sector, como el Ministerio de Fomento o el Instituto Nacional de Estadística, gracias a los cuales se han aportado gran parte de los datos utilizados para el análisis del transporte de pasajeros por carretera.

Además de esto, ha sido necesaria la consulta de varios artículos de prensa, columnas de opinión y sitios web de diferentes empresas pertenecientes al sector del transporte.

Este análisis concluye en que el sector del transporte de pasajeros por carretera se encuentra en cabeza en la comparativa con otros sectores dentro del transporte, como el aéreo, ferrocarril o marítimo, produciéndose un mayor número de desplazamientos anuales mediante autobús frente a cualquier otro medio.

ABSTRACT TRADUCIDO

Below, an analysis of passenger's transport by road in Spain during the last years will be presented, taking into account the main means used for the movement of passengers, its volume at national level, market share and economic impact of the main companies that they make up the sector.

The purpose of this dissertation is to show the impact of a sector as common among people as is the transport, showing the impact that it has on the development of society, reflecting the impact of this sector in Spain with the figures for the volume of passengers and billing during the last years, as well as the problems generated by competition and restrictions.

For the development of this work, several sources related to this sector have been consulted, such as the Ministry of Public Works or the National Institute of Statistics, thanks to which a large part of the data used for the analysis of passenger transport by road have been contributed. .

In addition to this, it has been necessary to consult several press articles, opinion columns and websites of different companies belonging to the transport sector.

This analysis concludes that the passenger transport sector by road is in the lead in comparison with other sectors within the transport, such as air, rail or maritime, producing a greater number of annual trips by bus compared to any other means.

INTRODUCCIÓN

El transporte: Se trata de una actividad perteneciente al sector terciario, que se entiende como el desplazamiento de objetos, animales o personas de un lugar a otro en un determinado medio de transporte utilizando una determinada red de transporte.

Desde los inicios de la civilización, el transporte ha sido una de las actividades más importantes para la sociedad, surgiendo como una necesidad básica para las personas, lo que ha provocado su evolución continuada a lo largo de los años.

Estas necesidades desencadenaron la creación de infraestructuras, que permitieron el crecimiento de las sociedades y la comunicación entre diferentes pueblos y culturas. Las crecientes necesidades de las sociedades provocaron el desarrollo de estos medios, y por lo tanto de las infraestructuras utilizadas, lo que junto al desarrollo industrial dio paso a los automóviles que conocemos hoy en día.

En este caso, el trabajo irá enfocado sobre el transporte por carretera, más concretamente hablaré del transporte de pasajeros por carretera, desde sus comienzos, analizando sus diferentes ramas y su situación en la actualidad.

Se realizará un análisis de los medios de transporte predominantes en las grandes ciudades españolas, así como el impacto del transporte de pasajeros por carretera a corta y larga distancia, analizando el número de viajeros, cantidad de desplazamientos y facturación generada por este medio.

Además del impacto de este medio de transporte, se hará un análisis de debilidades y fortalezas, diferenciando transporte urbano e interurbano, y teniendo en cuenta los principales competidores y las amenazas de este sector, ya que tanto el transporte por autobús, así como el taxi, está sufriendo un aumento de competencia, la aparición de empresas como BlaBlaCar o Uber está disminuyendo la cantidad de pasajeros transportados mediante estos medios.

Las restricciones medioambientales también están influyendo negativamente en el sector del transporte por carretera, obligando a las compañías a introducir mejoras tecnológicas que disminuyan las emisiones.

A pesar de todo, el transporte de pasajeros por carretera en España se sigue manteniendo a la cabeza en cuanto a número de viajeros frente a otros medios como el ferrocarril o el avión.

También se tendrán en cuenta las principales empresas dedicadas al transporte en España, ordenadas según su facturación anual, además de la muestra del impacto económico que tiene el transporte por carretera en el país.

En España cada año más de tres mil doscientos millones de personas utilizan al año algún medio de transporte, urbano o interurbano, para desplazarse. En el caso del transporte por carretera, el mayor volumen de desplazamientos lo obtiene el transporte urbano de las grandes ciudades del país, en concreto el realizado mediante autobús, localizado en Madrid, Barcelona o Bilbao, contando con la mayoría de la cuota de mercado.

A modo de conclusión, un breve resumen y mi opinión subjetiva sobre el transporte de pasajeros por carretera a nivel nacional.

En los últimos años, el transporte ha dejado de ser una mera necesidad convirtiéndose en una forma de ocio, siendo utilizado por la población tanto para desplazarse a diario a su centro de trabajo como para llegar a su destino vacacional.

1 – COMIENZOS DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

Desde los comienzos de la historia de la humanidad, en la prehistoria, ha existido la necesidad de trasladar objetos o personas de un lugar a otro. Cuanto más grande es el objeto más difícil es de transportar.

Debido a estas necesidades de transporte, surgieron varios inventos y mejoras.

1.1 – LA RUEDA.

En primer lugar llegó la rueda, lo que supuso un gran avance, ya que determinados materiales no podían ser llevados únicamente por animales o personas sin una ayuda extra.

La aparición de la rueda fue un gran avance para la historia, ya que hoy en día aún seguimos utilizándola, aunque de una forma menos rudimentaria. Las primeras ruedas consistían en un cilindro por el que rodaban los materiales, aunque el concepto que hoy conocemos es el que expone la RAE, “*pieza mecánica en forma de disco que gira alrededor de un eje*” – *Diccionario de la Real Academia Española*. Concepto del que las primeras evidencias datan del 3500 a.C.

La rueda ha permitido que los medios de transporte evolucionen, de animales a carros tirados por los propios animales, hasta los automóviles que conocemos hoy en día.

1.2 - INFRAESTRUCTURA

Otro factor que junto con la rueda ha contribuido al desarrollo del transporte es la infraestructura sobre la que se desarrolla esta actividad, las carreteras.

Desde la antigüedad, la construcción de caminos ha sido una señal del avance de la civilización, al aumentar la población se hizo necesaria la comunicación con otras regiones para el intercambio de suministros. El uso y el aumento de las necesidades hicieron que dichas infraestructuras fueran evolucionando hasta las carreteras que conocemos actualmente, las cuales no llegaron hasta el siglo XX.

Las primeras construcciones de estas infraestructuras datan hacia el año 3500 a.C. en Mesopotamia, donde la Carretera Real Persa, considerada la más antigua de larga distancia, estuvo activa entre el 3500 a.C. y el 300 a.C.

Los chinos construyeron la Ruta de la Seda, la más larga del mundo durante 2000 años, desarrollando también un sistema de carreteras sobre el siglo XI a.C.

Las necesidades y el aumento de uso de estos caminos obligaron a mejorarlos, así pues en la antigua Babilonia alrededor del 700 a.C, tenían un sistema de carreteras

construidas con ladrillo y piedras, que son consideradas las precursoras de las calzadas romanas.

Los romanos fueron los grandes impulsores de la evolución de las carreteras, construyeron una gran red de caminos pavimentados llamados vías o calzadas a partir del 312 a.C, alguno de los cuales aún persiste en la actualidad. Estos caminos consistían en una red de 29 calzadas que salían de Roma y a los que se sumaban una red que cubría todas las provincias conquistadas por el imperio.

Estos caminos fueron desarrollándose hasta que en 1780 se aplicó un sistema ideado por Thomas Telford, que consistía en cavar una zanja y rellenarla con cimientos de roca, inclinándose hacia los laterales que hacían las veces de desagüe.

La aparición de nuevos medios de transporte como la bicicleta, hacia 1880, y el automóvil a principios del siglo XX, junto con la revolución industrial hicieron que se empezara a utilizar alquitrán para cubrir las carreteras.

1.3 – MEDIOS DE TRANSPORTE

Los primeros medios de transporte llegaron con la domesticación de algunos animales que servían como tal, por ejemplo el caballo. Pero más adelante y con la aplicación de la rueda y la carretera, empezaron a surgir los primeros vehículos.

Las primeras evidencias de vehículos que utilizaron ruedas con ejes datan del 3400 a.C, en la antigua Mesopotamia. Los llamados carros, vehículos de tracción animal, han estado utilizándose desde entonces hasta prácticamente nuestros días, aunque en el siglo XIX estos medios evolucionaron.

Aparecieron nuevos medios de transporte, como la bicicleta, y con la revolución industrial se empezaron a aplicar nuevas tecnologías a este sector. Se empezó a introducir la máquina de vapor, principalmente en el ferrocarril, lo que propició el aumento de las comunicaciones.

Durante finales del siglo XIX y principios del XX se empezaron a utilizar derivados del petróleo como combustible, y en 1886 llegó el primer automóvil con un motor de combustión, de la mano de Karl Benz, pero su auge no fue hasta 1908, cuando Henry Ford empezó a producir estos vehículos en cadena aprovechando el efecto de la revolución industrial.

El aumento de la capacidad de carga de los automóviles y su desarrollo contribuyó a dejar el ferrocarril en un segundo plano, ya que el transporte por carretera abarató los costes de transporte a la industria, lo que hizo que se desarrollase a gran velocidad.

Ante el crecimiento de las ciudades y de la industria, se fueron introduciendo transportes urbanos, como el autobús, que permiten a la gente recorrer largas distancias de una manera más económica.

En resumen, estos tres avances tecnológicos fueron los principales precursores del sector del transporte por carretera tal y como lo conocemos hoy en día, en España el transporte de pasajeros por carretera engloba a un total de 65323 empresas en el sector público.

2 – ANÁLISIS SECTORIAL A NIVEL NACIONAL.

2.1 – EL TRANSPORTE EN ESPAÑA.

España es un país que cuenta con una gran red de transporte de pasajeros, ya sea mediante ferrocarril, carretera, aire o mar.

El transporte público en España, a pesar de ser un país con mayor cantidad de automóviles, constituye un factor de primera magnitud.

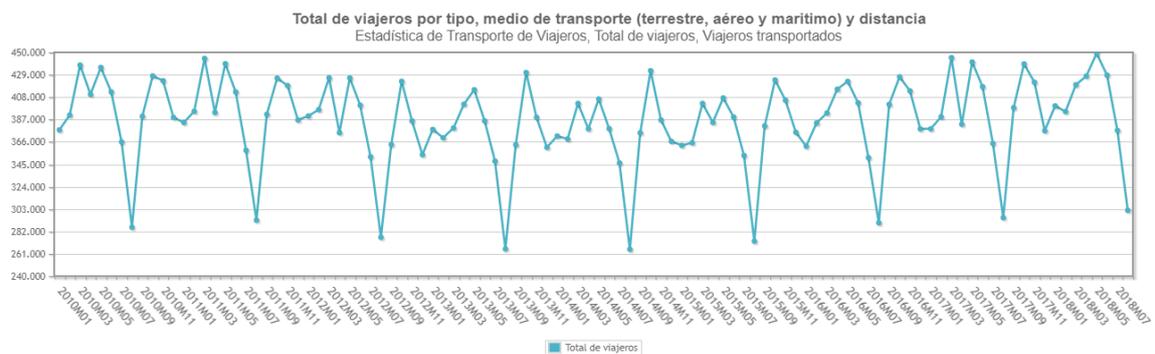
Cada año millones de personas optan por viajar mediante alguno de estos medios de transporte, en los primeros nueve meses de 2018, aproximadamente 3.200.000.000 personas han utilizado alguno de estos servicios.

3.197.682.000 viajeros según el INE

El gráfico 2.1 muestra el total de personas que han utilizado estos servicios desde 2010 hasta la actualidad.

Podemos ver las variaciones producidas en cada año, correspondidas con una menor afluencia de viajeros durante los periodos vacacionales.

Gráfico 2.1 “Total de viajeros por medio de transporte y distancia”.

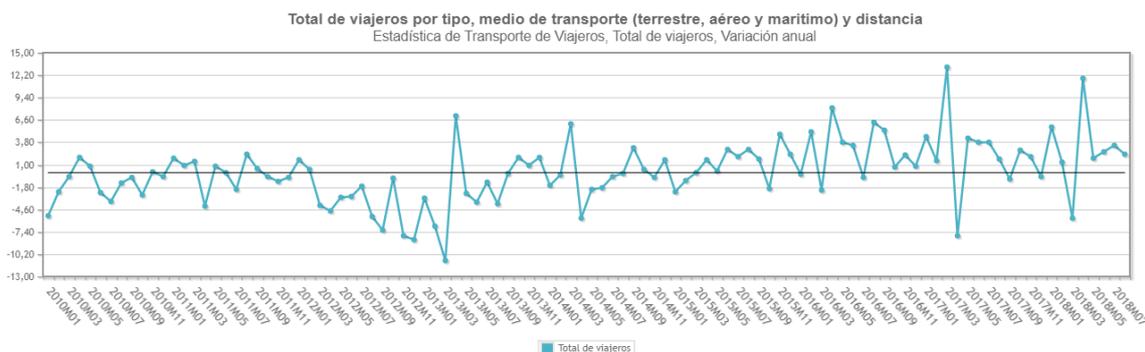


Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Como podemos observar, en los meses de agosto obtenemos los picos más bajos de viajeros, con una media de unos 280.000.000 viajeros transportados cada año durante el mes de agosto, también hay otros puntos bajos, correspondientes con los meses de diciembre, enero y con la festividad de Semana Santa. Esto es debido a que durante esos meses, la población suele disfrutar de sus vacaciones, viajando durante el resto del año.

Según lo reflejado en el gráfico 2.2, el sector del transporte es un sector bastante regular, ya que apenas ha tenido variación a lo largo de los años, manteniendo una media de pasajeros estable anualmente, produciéndose un ligero aumento durante los últimos años.

Gráfico 2.2 “Variación media de pasajeros”.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

3 – EL TRANSPORTE POR CARRETERA, PASAJEROS.

Para poder ver el impacto del sector del transporte de personas por carretera tenemos que diferenciar en dos líneas generales, el transporte urbano y el transporte interurbano.

3.1 – EL TRANSPORTE URBANO.

“En la Unión Europea, más del 60% de la población vive en medio urbano” El transporte urbano y metropolitano en España, Ministerio de Fomento.

En la actualidad las ciudades son el motor de la economía, en estas zonas se genera alrededor de un 85% del PIB bruto de la UE (*Datos del ministerio de Fomento*), y concentran a la mayor parte de negocios, inversiones y empleos.

Esta concentración de población en los núcleos urbanos ha generado grandes problemas en las ciudades, por ejemplo las congestiones provocadas por el tráfico, el aumento de la contaminación atmosférica a causa de las emisiones de CO2 a la atmósfera y la contaminación acústica.

Estos problemas afectan directamente a la población que vive en ellas, la congestión de las principales vías produce pérdidas de tiempo que, a su vez, tienen consecuencias económicas, ya que afectan a las personas por ejemplo para ir cada día a su trabajo. Estos atascos también tienen impactos medioambientales por el gran tráfico de vehículos.

Todos estos problemas han propiciado que se aumente la inversión en otras alternativas, que contribuyan al desarrollo eficiente de las ciudades, ya que una buena movilidad urbana facilita en gran medida el crecimiento de las urbes.

En España cada vez más ciudades están desarrollando planes para mejorar o implantar el transporte público, en la actualidad hay nueve ciudades en nuestro territorio en las que hay metro, se trata de Alicante, Sevilla, Barcelona, Madrid, Bilbao,

Palma de Mallorca, Valencia, Málaga y Granada, también tenemos catorce ciudades en las que se utiliza el tranvía, y más de ciento cincuenta que cuentan con servicio de autobús urbano.

Debido a esta diferencia, es evidente que el transporte por carretera tiene una mayor presencia en la vida de la mayor parte de ciudadanos, ya que únicamente las grandes ciudades tienen medios de transporte público diferentes a este.

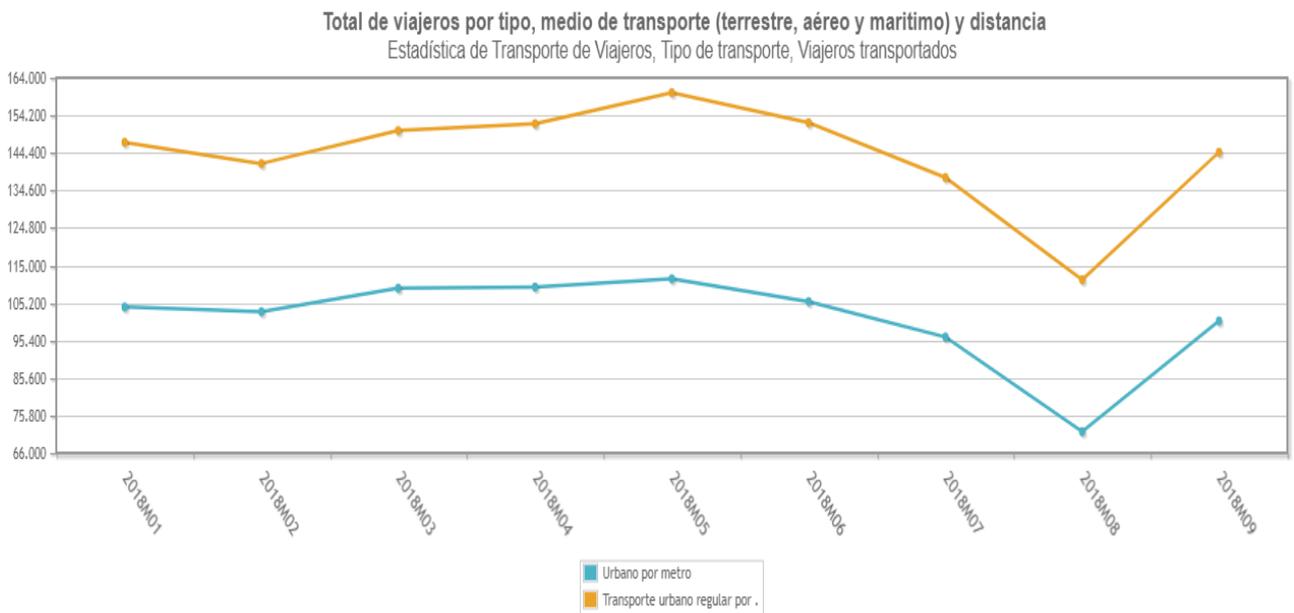
Tal y como muestra el gráfico 3.1, el transporte urbano por carretera en España cuenta con un mayor número de usuarios según el Instituto Nacional de Estadística.

Según estos datos, de Enero a Septiembre de 2018, un total de 910.793.000 viajeros han utilizado el metro mientras que 1.297.118.000 han realizado sus desplazamientos urbanos en autobús, es decir, el 59% de los viajeros totales han utilizado el transporte urbano por carretera.

Como hemos dicho antes, la mayoría de ciudades españolas no cuenta con metro, por lo que este dato es general para todo el territorio.

No ocurre lo mismo en las grandes ciudades, debido a la gran cantidad de tráfico producido por los vehículos, los atascos y la gran población de estas urbes, en ellas, gana mucha más presencia el metro. Este medio de transporte adquiere grandes ventajas competitivas respecto al autobús debido a que es mucho más rápido y puede transportar a un mayor número de pasajeros.

Gráfico 3.1 “Comparativa del transporte nacional por metro y carretera”



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

A continuación vamos a comparar el número de pasajeros que han utilizado estos dos medios de transporte en las tres ciudades españolas que más volumen de pasajeros engloban a nivel nacional en este medio de transporte, Madrid, Barcelona y Bilbao.

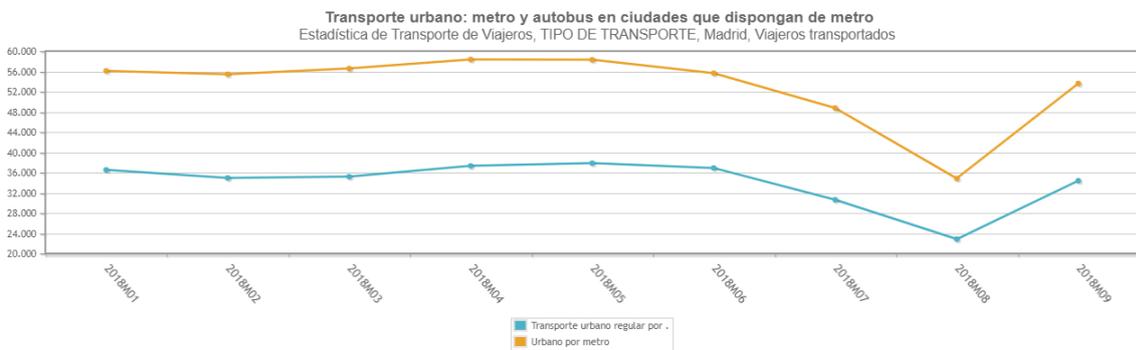
3.1.1– Madrid

Podemos observar según los datos reflejados en el gráfico 3.2, que en Madrid, el número de pasajeros que utilizan metro casi alcanza a duplicar a los que utilizan el autobús, una media de 34.063.000 pasajeros utilizan el autobús mensualmente para moverse por Madrid, mientras que 53.069.000 ciudadanos de media lo hacen mediante el metro.

Con un total de desplazamientos en los nueve primeros meses de 2018 de 784.183.000, el autobús contó con el 39% de los viajeros frente al 61% que optó por el metro.

Ambos medios de transporte obtienen su pico más bajo de desplazados en el mes de agosto, coincidiendo con el período estival, en el que la población de la ciudad se reduce considerablemente.

Gráfico 3.2 “Comparativa por tipo de transporte en Madrid”



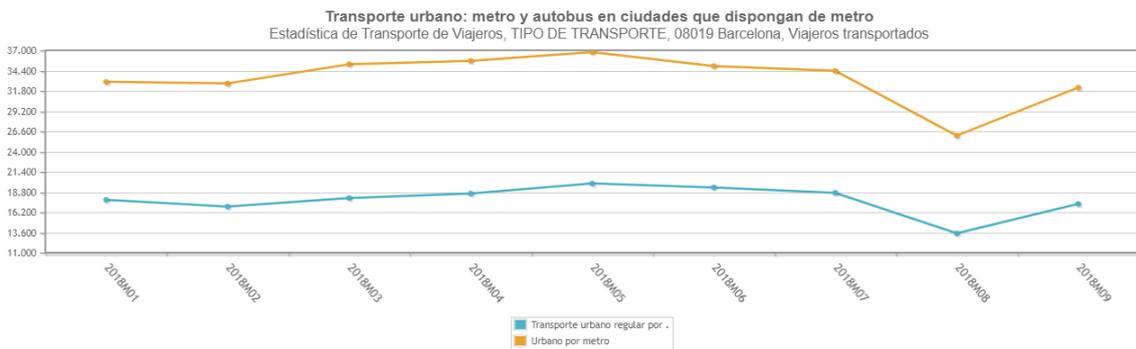
Fuente: Instituto Nacional de Estadística

3.1.2 – Barcelona.

En el caso de Barcelona, observamos una distribución muy similar a la de Madrid, con una mayor presencia del metro frente al autobús.

Durante el 2018, un total de 160.000.000 pasajeros utilizaron el autobús para moverse por Barcelona, frente a los 300.909.000 que escogieron el metro, la estadística en esta ciudad muestra que el 65% del total de pasajeros prefirieron utilizar el metro como alternativa.

Grafico 3.3 “Comparativa por tipo de transporte en Barcelona”



Fuente: Instituto Nacional de Estadística

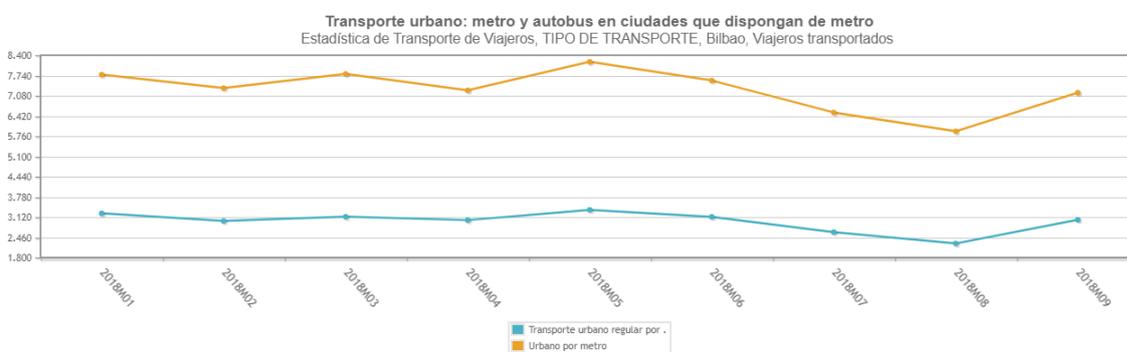
3.1.3 – Bilbao.

En el caso de Bilbao, a causa de tener una menor población que Madrid o Barcelona, podemos observar un menor número de pasajeros desplazados por metro o autobús.

Entre los dos medios de transporte sumaron un total de 92.333.000 pasajeros durante los nueve primeros meses de 2018, de los cuales, un 70% prefirió utilizar el metro, frente al 30% que utilizó el autobús.

Aunque a menor escala, la distribución de los viajeros sigue el mismo patrón que en las demás ciudades, descendiendo durante los meses estivales, y manteniéndose constante durante el resto del año.

Grafico 3.4 “Comparativa por tipo de transporte en Bilbao”



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

3.2 – CONCLUSIONES.

Como conclusión podemos decir que a rasgos generales, el transporte urbano de pasajeros por carretera supera con creces al metro, debido a que la mayor parte de las ciudades españolas carece de este medio de movilidad, sin embargo, en las ciudades en las que sí está presente el metro, éste supera en gran medida al transporte por carretera, en las tres ciudades que hemos analizado anteriormente, una media de más del 60% de los viajeros prefirieron esta opción frente al autobús urbano.

Estos datos son comprensibles, debido a que el metro puede transportar a una mayor cantidad de pasajeros que el autobús y no se ve influido por el tráfico congestionado de las ciudades, por lo que puede realizar sus trayectos de una forma mucho más rápida que el autobús.

Aunque es el medio de transporte preferido en las grandes ciudades, no se puede implementar en todas, principalmente porque no sería rentable debido a los grandes costes que tiene. Por ejemplo, durante el año 2017 el Metro de Madrid tuvo unos gastos totales de 978 millones de euros, además de la realización de unas inversiones por valor de 118.96 millones de euros, con unos ingresos de 982.94 millones de euros. (*Informe anual de gestión Metro de Madrid, 2017*).

Estos gastos, además de la inversión inicial, que en el caso del Metro de Madrid fueron de 645 millones de euros (*Fuente: eldiario.es*) son insostenibles para una ciudad pequeña, como lo son la mayoría de las ciudades españolas, ya que carecerían de los pasajeros suficientes como para cubrir una inversión de tal calibre.

Debido a esta problemática, la mayor parte de las ciudades de este tipo, en vez de implantar sistemas como el metro, optan por mejorar los servicios del transporte que ya tienen, como el transporte público por carretera, mediante la mejora de las infraestructuras, por ejemplo, creando nuevos carriles de uso exclusivo para este tipo de transporte y de esta forma agilizar el tráfico para evitar las congestiones propias de las ciudades; implementando nuevas paradas y abriendo nuevas rutas para aumentar el radio de alcance del transporte público urbano.

4 - ANÁLISIS DAFO DEL TRANSPORTE URBANO POR CARRETERA.

El transporte urbano por carretera se divide principalmente en dos grupos, sistema de autobuses urbanos y el sector del taxi.

A continuación se realizará el análisis DAFO del sector, diferenciando entre estos dos grupos que lo componen.

4.1 – ANÁLISIS DAFO DEL TRANSPORTE URBANO POR AUTOBÚS.

En primer lugar procederemos a realizar el análisis del transporte urbano por autobús.

Cuadro 4.1 “Análisis DAFO del transporte urbano por autobús”

Debilidades	Amenazas	Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> • Obsolescencia de las infraestructuras. • Ineficaz en grandes ciudades • Lentitud 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistemas de transporte alternativos • Legislación medioambiental 	<ul style="list-style-type: none"> • Sector muy arraigado. • Económico 	<ul style="list-style-type: none"> • Renovación de la flota • Nuevos combustibles • Inversiones en infraestructura

4.1.1 – Debilidades

Obsolescencia de las infraestructuras, las carreteras que forman las ciudades siguen siendo las mismas aunque aumente la población. Esto hace que el transporte por carretera sea cada vez peor debido a la mala circulación del tráfico, por lo que las personas optan por otros medios de transporte.

Además, hay muchos lugares dentro de la ciudad que no tienen una parada cercana, por lo que los pasajeros tienen que desplazarse para poder coger un autobús, o para llegar a su destino al bajarse de él.

Por la misma razón anterior, el transporte urbano por autobús es eficaz en ciudades sin una gran concentración de población, pero en una gran ciudad no es el método más adecuado para moverse.

No es un medio de transporte demasiado rápido, hoy en día la gente prioriza por encima de todo el tiempo y moverse por una gran ciudad en autobús puede ser tedioso en muchas ocasiones, utilizando metro o taxi alguien puede llegar a su destino mucho más rápido que en autobús.

4.1.2 – Amenazas.

La principal amenaza de este grupo dentro del sector del transporte urbano son los nuevos medios de transporte. Como hemos visto con anterioridad, el metro, es el medio de transporte predominante en las grandes ciudades, con el crecimiento de la población y el aumento de los habitantes en ciudades medianas, con el tiempo hará falta implementar este sistema debido a que el autobús no será suficiente para cubrir las necesidades de la población.

Otra problemática que tiene este medio es que, en mayor medida, las flotas de autobuses utilizadas son antiguas, y por lo tanto utilizan combustibles contaminantes. Con el aumento de la población, crecen también los problemas medioambientales. Ciudades como Madrid, han empezado a tomar medida en esto y han empezado a crear restricciones para los vehículos más contaminantes, además de implantar sistemas de movilidad urbana como bicicletas públicas, por lo que, en unos años seguramente los vehículos que utilizan este tipo de combustible acaben desapareciendo.

4.1.3 – Fortalezas.

La principal fortaleza de este medio de transporte es que está muy arraigado en las ciudades españolas, contando con presencia en la mayor parte de ellas, incluso en las que tienen otros medios de transporte alternativos.

En ciudades de tamaño medio, en muchas ocasiones es la única forma de transporte que pueden utilizar sus habitantes, y por población sería imposible aplicar otros medios alternativos que fuesen viables, por lo que se mantiene como el medio de transporte urbano que más pasajeros moviliza en España.

Es un medio de transporte barato para los pasajeros, que por poco más de un euro pueden realizar el trayecto a cualquier parte de la ciudad, a pesar de no ser tan rápido como el taxi o el metro, tiene muy buena relación calidad precio, esta es sin duda una de las grandes fortalezas de este medio.

4.1.4 – Oportunidades.

La problemática del cambio climático y la excesiva contaminación ha propiciado que cada vez se investigue más para conseguir vehículos no contaminantes. Hoy en día, cada vez con más frecuencia, se han ido implantando autobuses que utilizan combustibles menos contaminantes (biodiesel) o parcialmente eléctricos, que hace que las emisiones sean reducidas en gran medida.

“Y es que por las calles de Madrid, Barcelona, Málaga, Bilbao, Valencia, Santander, Pamplona, San Sebastián, por resaltar ciudades cercanas a nosotros, circulan autobuses de transporte urbano que utilizan la electricidad, el gas, el biodiesel (o una mezcla de estas tecnologías) para hacer de nuestras ciudades más verdes” (La revolución de los autobuses ecológicos, www.industri-sl.com)

Además de estos avances, las inversiones en infraestructura también son una gran oportunidad para este medio de transporte, implementando nuevos carriles para circulación exclusiva de autobuses y taxis

.Además de la implantación de estos carriles de uso exclusivo, también se contemplan otro tipo de inversiones en infraestructura, en China, se trabajó en un prototipo de autobús urbano que va por encima del tráfico llamado TEB, la idea era la de un autobús de unos cinco metros de alto que se elevaba dos metros sobre la carretera, pudiendo así pasar por encima del tráfico congestionado. Finalmente este proyecto no llegó a ver la luz, pero podemos observar cómo se van planteando nuevas ideas para hacer mejorar este medio de transporte.

4.2 – ANÁLISIS DAFO DEL TRANSPORTE URBANO POR TAXI

A continuación procederemos a realizar el análisis DAFO del sector del taxi.

Cuadro 4.2 “Análisis DAFO del transporte urbano por taxi”.

Debilidades	Amenazas	Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> • Obsolescencia de las infraestructuras. • Grandes barreras de entrada en el sector. • Precios elevados 	<ul style="list-style-type: none"> • Licencias VTC y nuevos competidores • Legislación medioambiental 	<ul style="list-style-type: none"> • Sector muy arraigado. • Velocidad y practicidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Abaratamiento de las licencias. • Vehículos menos contaminantes • Nuevas aplicaciones móviles.

4.2.1 – Debilidades.

Al igual que ocurre con el autobús urbano, el taxi utiliza las mismas infraestructuras para desplazarse, por lo que tiene la misma problemática en cuanto al tráfico congestionado de las grandes ciudades.

La ventaja que tiene frente al autobús es que puede circular por cualquier lugar, sin tener una parada obligatoria.

Este sector cuenta con grandes barreras de entrada para personas que se quieran dedicar a él, pese a que han bajado los precios considerablemente desde hace unos años, conseguir una licencia de taxi es muy caro y no está al alcance de cualquiera.

“Aún así, el precio de una licencia de taxi en Madrid ronda los 140.000 euros después de superar holgadamente los 200.000 euros hace un lustro” (Uber desploma el precio de las licencias de taxi en todo el mundo – (El independiente).

Con este precio tan elevado es muy difícil entrar al sector ya que no todo el mundo tiene el poder adquisitivo para poderse permitir pagar una licencia, además, con la aparición de las nuevas alternativas como Uber o Cabify, cada vez es más difícil recuperar la inversión inicial debido a la gran competencia.

Otra debilidad de este sector son sus precios, aunque el precio de una carrera de taxi es, por lo general, mucho más cara que un trayecto en autobús urbano, es comprensible, debido a que la carrera empieza y acaba donde el cliente desee, mientras que al autobús sólo se puede acceder desde las paradas establecidas. La aparición de Uber o Cabify también ha afectado a este sector muy negativamente por este motivo, estas dos empresas ofrecen precios cerrados con anterioridad, estableciendo un punto de partida y otro de final, que por lo general son más bajos que los de un taxi convencional.

4.2.2 – Amenazas.

La principal amenaza a este sector son las licencias VTC y las empresas que las utilizan para dar servicio.

“Las licencias VTC (Vehículos de Turismo con Conductor). Estas son autorizaciones para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, como su propio nombre indica” (¿Qué son las licencias VTC y cómo funcionan?, El Mundo).

Según la normativa española, se establece una concesión de licencia VTC por cada 30 taxistas, aunque esto no se está cumpliendo actualmente, ya que hoy en día hay unas 65000 licencias de taxi frente a 9000 licencias VTC, más o menos una licencia VTC por cada siete de taxi.

Este desequilibrio debido al incumplimiento de la normativa sumado a que una licencia VTC cuesta unos 5000 euros frente a los 1400000 de una de taxi, hace que este sector se vea cada día más perjudicado por la aparición de empresas como Cabify o Uber, lo que crea un ambiente de crispación entre los taxistas que ha dado lugar a numerosos conflictos entre éstos y los conductores de vehículos VTC.

A causa de esta problemática, la comunidad de Madrid, que actualmente posee el 47% de estas licencias en España, ha paralizado la concesión de las mismas, para intentar frenar el efecto negativo sobre el sector del taxi, probablemente sin éxito, debido a que cada vez es más frecuente utilizar servicios VTC en las grandes ciudades en vez del taxi, sobre todo entre los más jóvenes, debido a su rápida disponibilidad y facilidad de pago mediante una aplicación en el Smartphone.

Otro aspecto que amenaza a este sector, al igual que ocurre en el caso de los autobuses, es la legislación medioambiental. Gran parte del parque móvil del sector del taxi está anticuado y utiliza combustible diesel, por lo que son bastante contaminantes.

En Madrid, el parque móvil está compuesto por unos 15000 vehículos, de los cuales se renuevan anualmente alrededor de 2500, pero esto no es suficiente, ya que alrededor de 10000 son vehículos diesel.

En el año 2017 se aprobó una ordenanza municipal en la ciudad de Madrid por la que pretendía eliminar todos los taxis contaminantes para el año 2023, quedando sólo modelos con calificación ECO y Cero Emisiones.

A pesar de que estos nuevos cambios suponen una amenaza para este sector, también se están otorgando subvenciones, que ascienden a unos 3000 euros por conductor para la renovación de los vehículos, lo que supone una oportunidad para este sector.

4.2.3 – Fortalezas.

Pese a las debilidades y amenazas con las que cuenta este sector, tiene otras fortalezas.

Se trata de un medio de transporte muy arraigado en nuestra sociedad, estando presente en todas las ciudades españolas, mientras que sus principales competidores como Uber, únicamente están presentes en algunas ciudades del territorio español, como Albacete, Castellón, Almería, Córdoba, Girona, Granada, Barcelona, Jerez, Logroño, Málaga, Sevilla, Madrid y Valencia.

Esto sumado a la limitación de las licencias VTC por parte del gobierno hacen que este sector se encuentre “protegido” frente a estos nuevos competidores, lo que supone una fortaleza competitiva sobre ellos.

Además de estar presente en todas las ciudades de España, se trata de un servicio muy cómodo y práctico.

Como hemos comentado con anterioridad, a diferencia del autobús o del metro, en los que hay que utilizar las paradas establecidas para iniciar o finalizar un trayecto, en el caso del taxi, se puede realizar esta acción desde cualquier parte de la ciudad y con una espera mínima en comparación al autobús urbano. Además, los taxis también pueden utilizar los carriles implementados en las ciudades para uso exclusivo del transporte público, lo que agiliza el tráfico y hace que los trayectos sean mucho más cortos.

4.2.4 – Oportunidades.

La aparición de nuevos competidores no afecta al sector del taxi únicamente desde un ámbito negativo, sino que también lo beneficia, por ejemplo, rebajando las barreras de entrada a este sector mediante la reducción del precio de las licencias. Aunque siguen teniendo un precio bastante elevado, se han rebajado más de un 25% en los últimos años, coincidiendo con la aparición de Uber o Cabify.

Además de esto, debido a la creciente contaminación en los núcleos urbanos, se están dando ayudas para la renovación de la flota de taxis, el Ayuntamiento de Madrid otorga unos 3000 euros por taxista para la renovación de sus vehículos, ya que, como hemos visto, para 2023 se pretende que todo el parque móvil deje de ser contaminante.

Estas ayudas supone una oportunidad para los taxistas ya que dentro de unos años, gran parte de los vehículos utilizados hoy en día quedarán obsoletos y para poder mantener este sector será necesario renovarlos.

Otra oportunidad que ha generado la creciente competencia es la implantación de sistemas similares a los de Uber o Cabify, mediante los que puedes reservar y pagar un trayecto de taxi mediante una aplicación móvil.

Es el ejemplo de MyTaxi. Se trata de una aplicación en la que los taxistas se dan de alta, en ella reciben los avisos de clientes que quieren realizar un trayecto.

Estos clientes tienen la opción de pagar tanto en efectivo como mediante dicha aplicación, y siempre con una tarifa cerrada que está establecida según la ciudad.

Aunque hoy en día sólo está presente en Madrid, Barcelona, Sevilla y Valencia, se trata de una oportunidad competitiva muy potente frente a las empresas que utilizan licencias VTC.

5 – EL TRANSPORTE INTERURBANO

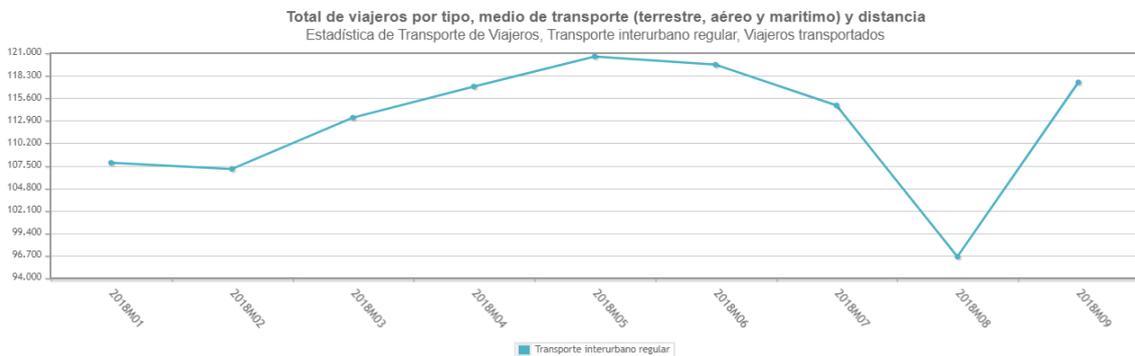
Además del transporte urbano, el que utilizamos cotidianamente para desplazarnos de un lado a otro de la ciudad, ya sea por motivos de trabajo u ocio, existe el transporte interurbano, se trata de todo el transporte que se encarga de trasladar pasajeros de un núcleo urbano a otro.

“Transporte interurbano es todo aquel transporte de personas que discurra íntegramente por suelo urbano, definido por la legislación urbanística, así como los que estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro de distintos términos municipales.” – (Boletín Oficial del Estado)

5.1 – COMPARATIVA DEL SECTOR.

Para poder analizar este transporte, tenemos que tener en cuenta los principales métodos utilizados. En el caso de España, los principales medios de transporte interurbano son, el autobús, principal representante del transporte interurbano por carretera, el ferrocarril, el avión y el transporte marítimo, que está presente en una menor escala.

Grafico 5.1 “Total pasajeros transporte interurbano”



Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Tal y como muestra el gráfico 5.1, el total de viajeros transportados durante los nueve primeros meses de 2018 por tierra, mar y aire, fue de 1.014.277.000 pasajeros transportados.

Aunque el autobús es el principal referente del transporte interurbano por carretera, el avión y el ferrocarril compiten directamente contra este sector.

5.2 – TRANSPORTE INTERURBANO POR CARRETERA: EL AUTOBÚS.

En España, el transporte público interurbano por carretera es un elemento clave, que permite a los ciudadanos moverse de un lugar a otro del territorio ofreciendo al público elevados niveles de calidad y seguridad.

Además, con los sistemas que se han ido implementando, como la utilización de sistemas de reducción de emisiones o combustibles alternativos, este tipo de transporte consigue un menos impacto medioambiental y energético que otros medios de transporte.

Las empresas pertenecientes a este sector, han realizado un proceso de modernización de sus flotas que ha confluído en una mayor eficiencia y calidad de los servicios prestados a los clientes, estas inversiones se han trasladado en una mayor seguridad en los viajes, siendo su índice de siniestralidad de un 0.2%, dato del año 2017. (www.confibus.org).

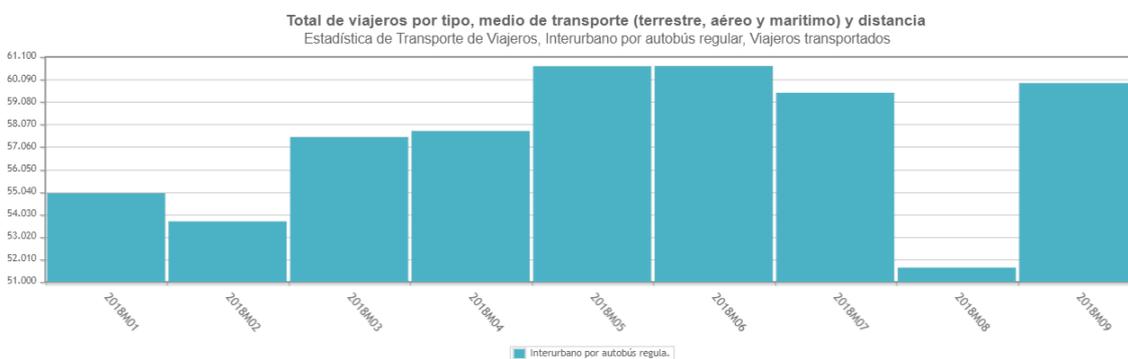
El transporte interurbano por autobús juega un papel esencial en el desarrollo del transporte estatal, favoreciendo la comunicación entre comunidades autónomas, resultando especialmente importante para los sectores de la población con menor poder adquisitivo, que no pueden permitirse un billete de avión o de AVE. En nuestro territorio, el autobús produce el doble de viajeros/kilometro que el ferrocarril y el triple que el avión.

Este último dato es comprensible debido a que para un ciudadano medio es mucho más accesible desplazarse a una para o estación de autobús cercana que hasta un aeropuerto o estación de tren de larga distancia.

En el caso del autobús interurbano de servicio público, España cuenta con un total de 4432 paradas repartidas en 2618 poblaciones a lo largo del territorio nacional. Cuenta también con una flota de más de mil vehículos, de los cuales cerca del 55% tienen medidas para facilitar la accesibilidad y el transporte a personas con discapacidad o movilidad reducida.

Debido a esto, el autobús se posiciona como el medio de transporte más utilizado por los viajeros en desplazamientos interurbanos, a continuación se muestra el gráfico con el total de viajeros que han utilizado este medio durante los nueve primeros meses de 2018.

Gráfico 5.2 “Total de viajeros en autobús interurbano”



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

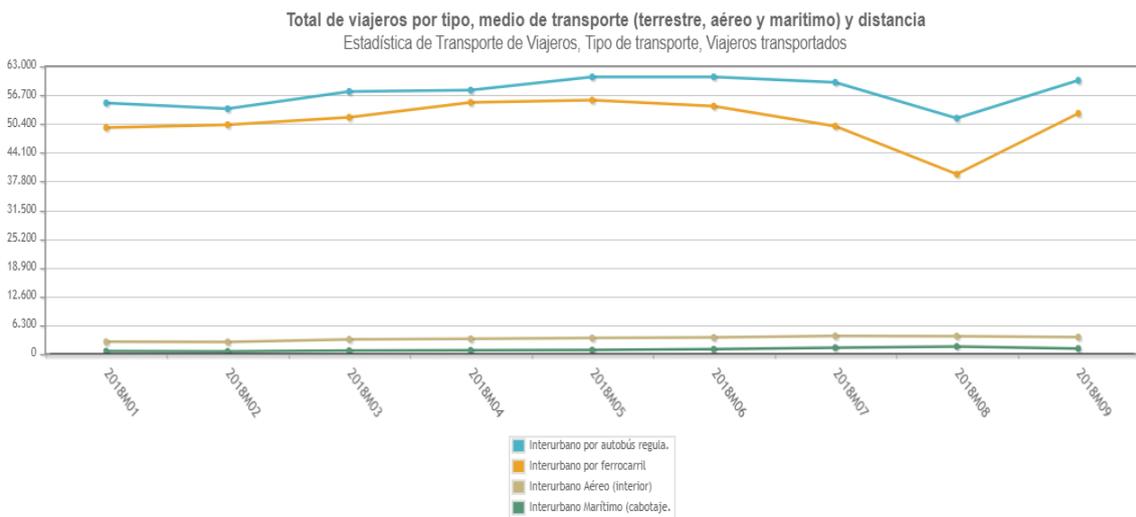
Vemos que los picos más altos se obtienen en mayo y junio, siendo el más bajo en agosto, coincidiendo con el periodo estival. Al ser un mes vacacional se reducen mucho los desplazamientos a lo largo del mes.

5.3 – COMPETIDORES.

5.3.1 – Comparativa del mercado.

Como hemos mencionado, haciendo una comparativa entre los principales medios de transporte interurbano en España, el transporte por carretera mediante autobús se posiciona a la cabeza del sector, obteniendo una gran cuota de mercado en cuanto a viajeros transportados.

Grafico 5.3 “Transporte interurbano, comparativa entre medios”



Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Durante el periodo transcurrido de enero a septiembre de 2018, se desplazaron dentro del territorio español utilizando alguno de estos medios un total de 1.014.276.000 pasajeros, de los cuales un 50,9% lo hizo mediante el autobús interurbano, seguido de cerca por el ferrocarril, que captó el 45,2% de los desplazamientos, mientras que los otros dos sectores, el aéreo y el marítimo, obtuvieron respectivamente un 3,01% y 0.87% de los desplazamientos dentro del territorio español.

Dentro de estos desplazamientos, cabe diferenciar que la mayor parte de ellos fueron realizados en líneas de cercanías, discurridas en los trayectos que comunican términos municipales cercanos.

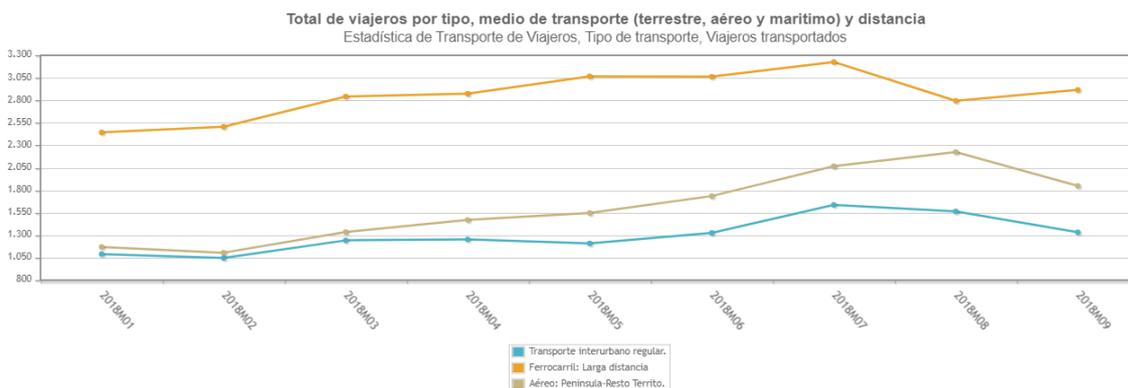
Según el INE, un 68,87% de los desplazamientos totales realizados en autobús fue de corta distancia, en líneas de cercanías, mientras que el 28.86% fue realizado en desplazamientos de media distancia y tan solo el 2,27% en los de larga distancia.

Este dato es comprensible debido a que, a pesar de ser un medio de transporte que se ha modernizado en gran medida en los últimos años, y de haber implementado numerosas medidas de seguridad que mejoran la experiencia y la comodidad de los usuarios, los desplazamientos de larga distancia siguen siendo tediosos y cansados para la mayoría de viajeros.

Esto provoca, que para este tipo de viajes, los pasajeros prefieran buscar otras alternativas, menos económicas pero más veloces, como los trenes de alta velocidad o los vuelos “low-cost” que podemos encontrar en gran parte de los aeropuertos del territorio español. Por ejemplo, en un viaje que partiese de Santander con destino Barcelona, tardaríamos unas nueve horas en realizarlo en un autobús, mientras que en avión tardaríamos poco más de una hora.

En el Gráfico 5.4 podemos observar la comparativa de los desplazamientos de larga distancia entre el ferrocarril, el avión y el autobús.

Gráfico 5.4 “Comparativa del transporte interurbano, ferrocarril, avión y autobús”



Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Podemos apreciar que existe una gran diferencia entre el ferrocarril y los otros dos medios de transporte.

Casi el 50% de los desplazamientos a larga distancia se realizaron mediante el ferrocarril, mientras que el 22,53% fue realizado en autobús y el 28% mediante el transporte aéreo.

5.3.2 – Nuevos competidores: BlaBlacar

Además del ferrocarril y el avión, el autobús tiene otros competidores incipientes en el mercado, como es el caso de la red social BlaBlacar.

Esta plataforma creada en el año 2006, llegó a España en 2010, se trata de una red social que permite a usuarios de vehículos privados ofrecer transporte a pasajeros mediante el uso de la aplicación, permitiendo compartir los gastos generados en el viaje, y por tanto, abaratarlo para ambas partes, defendiendo la llamada economía colaborativa.

En España esta red social cuenta con 5 millones de usuarios (*Fuente: BlaBlacar*), estando presente en todas las comunidades del territorio.

Esto permite a los usuarios organizar los viajes a su gusto, obteniendo un menor precio por trayecto, una mayor velocidad en el desplazamiento y una gran flexibilidad en cuanto a horarios respecto a los otros medios de transporte principales.

La principal desventaja que tiene este medio frente al transporte público convencional es que los conductores no son profesionales, sino particulares, y no pueden garantizar la seguridad al pasajero.

Además de esto, en los últimos tiempos ha existido un enfrentamiento entre la patronal del autobús y BlaBlacar.

“Los responsables de la patronal de los autobuses dicen que BlaBlacar se está llevando alrededor del 30% de su negocio. La versión ofrecida por BlaBlacar es radicalmente distinta, estaría en el 0,2%.” (El confidencial, ¿BlaBlacar todo ventajas? Su éxito amenaza el modelo concesional del transporte público).

La patronal se queja de que las empresas de transporte optan a unas concesiones para explotar diferentes rutas en régimen de monopolio a las que acceden ganando un concurso ante el Ministerio de Fomento, para obtener dichas concesiones, deben cumplir una serie de requisitos; medidas de seguridad y cubrir determinadas rutas y horarios aunque no sean ventajosas económicamente para las empresas, que compensan con otras rutas con mayor número de pasajeros.

De esta manera, el Ministerio de Fomento garantiza a las empresas de servicio público la explotación de dichas líneas y, en gran medida, la afluencia de pasajeros y por tanto los beneficios de explotación de esas rutas, ya que en principio, las explotan sin competencia.

La problemática viene porque BlaBlacar no participa en estos concursos, y obtiene beneficio de la economía colaborativa que practican sus usuarios, ganando un porcentaje de los costes que paga el pasajero al propietario del vehículo.

Esto hace, que los usuarios de BlaBlacar, al poder cubrir cualquier ruta, estén quitando parte de la cuota de mercado a las empresas que han participado en las concesiones de Ministerio de Fomento, generando crispación y una fuerte competencia para estas empresas.

6 – ANÁLISIS DAFO DEL TRANSPORTE INTERURBANO POR AUTOBÚS.

Con los datos expuestos anteriormente podemos obtener un análisis DAFO del sector de transporte por carretera en desplazamientos interurbanos.

Cuadro 6.1 “Análisis DAFO del transporte interurbano en autobús”

Debilidades	Amenazas	Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> • Lentitud • Infraestructura • Ecología • Dependencia de entidades públicas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nuevos competidores. • Actual legislación • Viajes low-cost 	<ul style="list-style-type: none"> • Sector Arraigado • Concesiones y rutas establecidas. • Economía del servicio 	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporación de tecnología para el público. • Mayores comodidades para el pasajero • Mejora de la imagen del sector. • Promociones

6.1 – DEBILIDADES.

La principal debilidad de las empresas que componen el sector del transporte interurbano por carretera es la lentitud de su servicio, ya que sus competidores principales, el tren y el avión, pueden realizar los mismos trayectos en una menor cantidad de tiempo.

Como hemos visto, este modelo funciona con mucho éxito en los recorridos interurbanos de corta y media distancia, pero no ocurre lo mismo con los de larga distancia.

Esta es una desventaja frente a la competencia difícilmente superable, ya que, primero por la legislación vial actual, un autobús no puede superar los 100 kilómetros por hora en una vía interurbana, y segundo, que en el caso de que lo hiciera, dejaría de ser un medio de transporte que garantizase la seguridad de sus pasajeros.

Es una debilidad en la que este medio de transporte no podrá superar a sus competidores actualmente.

Otro aspecto importante es la ecología, a pesar de contar con sistemas que reducen las emisiones de gases nocivos a la atmósfera, los autobuses utilizan combustible diesel para su funcionamiento. Al ser un vehículo tan grande y pesado, y al recorrer tal cantidad de kilómetros, es muy difícil conseguir un autobús que no dependa de estos combustibles en los desplazamientos interurbanos.

Aunque cada día se va avanzando a mayor velocidad en estos aspectos, por ejemplo, la compañía Irizar de la mano del proyecto ZeEUS, ha conseguido crear un autobús 100% eléctrico, que ya está funcionando en algunas ciudades españolas como San Sebastián o Barcelona.

Se trata de un autobús que no requiere ningún combustible para funcionar, lo hace únicamente con electricidad, consiguiendo reducir los gastos en diesel en 33.000 litros y las emisiones en CO2 en 88 toneladas anuales por vehículo, además de la contaminación acústica provocada por el ruido de los motores de un autobús convencional.

El principal problema de este autobús eléctrico es la autonomía, pudiendo recorrer una distancia de unos 200 kilómetros, a una velocidad media de 17 kilómetros por hora, cifras muy lejos de las que realiza un autobús de línea interurbano.

Pese a esto, la compañía sigue desarrollando su proyecto, y en un futuro se espera poder mejorar la tecnología para optimizar el rendimiento de los vehículos.

“Esta iniciativa es de gran importancia para Irizar ya que, además de ser uno de los programas más importantes que se están acometiendo en Europa, supondrá un idóneo escaparate para dar a conocer la tecnología del Grupo y le brindará la oportunidad de evaluar su producto en operación y optimizar su rendimiento.” - (Irizar, sostenibilidad).

Otra debilidad del sector del transporte público interurbano es que está condicionado por las concesiones otorgadas por el Ministerio de Fomento para la explotación de las rutas, mientras que, algunos de sus competidores no requieren estas concesiones para desarrollar su negocio.

Por una parte, las concesiones ayudan a las empresas que las obtienen “eliminando” la competencia y garantizando el trabajo y la afluencia de pasajeros en esas rutas, pero la desigualdad de la ley ante otras compañías hace que las que obtienen las concesiones, pierdan cuota de mercado.

6.2 – AMENAZAS.

La principal amenaza de este sector son los nuevos competidores, como hemos mostrado en el punto anterior, empresas como BlaBlaCar realizan un servicio muy parecido, con precios más económicos y a mayor velocidad sin tener que presentarse a concurso para obtener una concesión, pudiendo sacar beneficio de la explotación de cualquier ruta que deseen realizar sus usuarios.

Esto supone una gran amenaza para el sector, porque con la actual normativa, son muchos los usuarios que prefieren realizar sus viajes con esta plataforma, actualmente en España, en los trayectos Madrid-Valencia y Madrid-Sevilla BlaBlaCar se ha llevado el 44% y el 47% respectivamente de los pasajeros potenciales de las correspondientes líneas de autobús que cubren estos trayectos. *“Cruz Peña, Juan (2015) “¿Blablacar todo ventajas? Su éxito amenaza el modelo concesional del transporte público” (El Confidencial)*

Según el INE, entre 2009 y 2017 el número de usuarios de los autobuses de larga distancia se ha reducido en un 23%, perdiendo unos 300.000 pasajeros anuales.

La patronal de autobuses interpuso durante el año 2015 una demanda a BlaBlacar acusándolos por competencia desleal, aprovechándose de un vacío legal ofreciendo un servicio público sin regulación, dicha demanda fue desestimada y durante este periodo la red social ha ido aumentando y haciendo perder clientes a este medio de transporte.

6.3 – FORTALEZAS.

Pese a estas debilidades y amenazas, el transporte interurbano por autobús sigue manteniéndose líder del sector hoy en día, dando soporte a más de la mitad de los viajeros que se desplazaban en estos trayectos.

Este tipo de transporte está muy consolidado en nuestra sociedad, podemos observar autobuses circulando por nuestras carreteras a cualquier hora del día, se debe a que es un medio de transporte sostenible, sencillo y mucho más económico que un vehículo particular, por ejemplo, según el Consorcio Regional de Transporte de Madrid, el precio de un billete interurbano sencillo, oscila entre 1,50€ para los recorridos de menor distancia y 5,10€ para los de mayor distancia, que oscilarían entre los 60 y 80 kilómetros de distancia.

Además de estos precios, se ofrecen tarifas reducidas a colectivos, como familias numerosas y personas con discapacidad.

Estos precios son mucho más económicos que los de un vehículo particular, ya que por el mismo recorrido, un turismo normal consumiría casi el doble del importe de un billete sencillo.

Por otra parte, las concesiones por las que se rigen las compañías de autobuses para explotar los recorridos son una fortaleza para las mismas, ya que garantizan el monopolio de explotación de las líneas frente al resto de empresas del sector, garantizando la venta exclusiva de billetes en esos trayectos, aunque en los últimos años empresas que se benefician de la economía colaborativa en los recorridos privados hayan mermado la afluencia de pasajeros en estas líneas garantizadas por concesiones.

6.4 – OPORTUNIDADES.

El transporte por carretera interurbano ha experimentado varios cambios en los últimos años, enfocados, sobre todo al medio ambiente y a la comodidad del usuario.

Hoy en día, en un desplazamiento de larga distancia, la mayor parte de los autobuses ofrecen WiFi a sus pasajeros, por ejemplo, la compañía ALSA ofrece este servicio en más de 1000 autobuses. *“Alsa “Experiencia durante el viaje”*

Además de conexión a internet, esta empresa pone a disposición del usuario otros servicios como radio, pantallas individuales en cada asiento con gran variedad de películas y series, y un canal de televisión propio. Todo para mejorar la calidad del viajero, haciendo posicionarse a esta empresa como líder en el sector dentro del territorio nacional.

La preocupación por la comodidad del pasajero, sumado a los avances en materia de seguridad, que han hecho descender la tasa de siniestralidad al 0.2% y las mejoras en cuanto al uso de combustibles contaminantes han provocado que este medio de transporte se siga manteniendo al frente del sector pese a sus debilidades.

7 – IMPACTO ECONÓMICO DEL SECTOR EN LOS ÚLTIMOS AÑOS.

El sector del transporte público por carretera es el más eficiente en cuanto a costes de producción y gasto en infraestructura.

Según el Instituto Nacional de Estadística, durante el año 2016, la cifra de negocios total del sector fue de 7.010.381.000 euros, correspondiendo un 45% al transporte urbano, un 22% al transporte regular y un 14% a las líneas de transporte escolares y laborales.

El sector del transporte terrestre ocupó en 2016 a un total de 560.539 personas, que se corresponden con un 9% del total de empleados pertenecientes al sector terciario en España.

Debido a los problemas económicos en España derivados de la crisis económica, y con el aumento del déficit, a lo largo de los años se ha ido reduciendo la partida destinada a inversiones en infraestructuras de los presupuestos generales del estado, siendo en el año 2016 de 11.317 millones de euros, que habían sido prorrogados de 2015, y descendiendo a la cifra de 7540 millones de euros en 2017, quedando desglosados de la siguiente manera:

- 3056 millones destinados al ferrocarril, principalmente a la inversión en el tren de alta velocidad.
- 1913 destinados a las carreteras, de los cuales, 884 estuvieron destinados a su conservación.
- 868 millones a los puertos marítimos
- 615 millones destinados a los aeropuertos.

La mejora de las infraestructuras anualmente contribuye de manera positiva al desarrollo de la actividad de las empresas del sector, acortando en muchas ocasiones los desplazamientos y haciendo posible la optimización de beneficios.

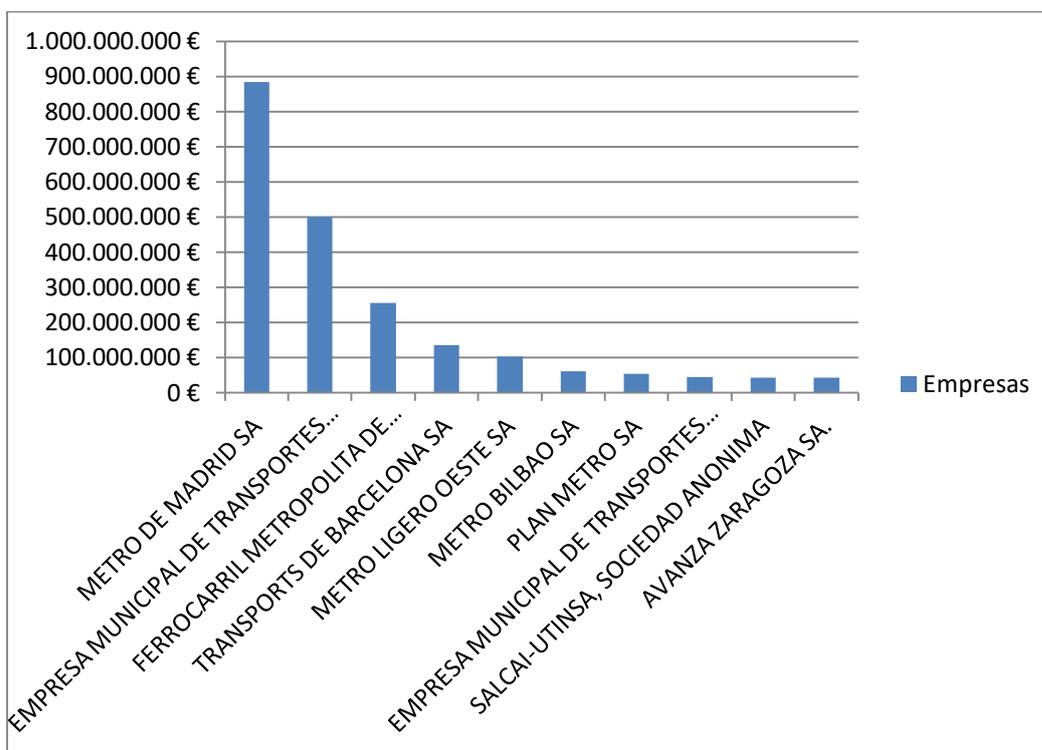
Durante el año 2017, las empresas de transporte por carretera que estaban explotando alguna de las 82 concesiones otorgadas por el ministerio de fomento, generaron un total de 330.539.070,25 euros de facturación, recaudando unos seis céntimos/kilometro por viajero.

A pesar de que las inversiones en infraestructuras para otros medios de transporte como el ferrocarril son mucho más fuertes, el transporte de pasajeros por carretera se ha seguido manteniendo líder en cifras, siendo escogido por la mayoría de viajeros para realizar sus desplazamientos urbanos e interurbanos, situándolo a la cabeza del transporte de pasajeros en España.

7.1 – PRINCIPALES EMPRESAS DEL SECTOR

Realizando una comparativa del sector del transporte de pasajeros global, podemos observar que las empresas que más facturación generan son principalmente las dedicadas al transporte urbano.

Gráfico 7.1 “Comparativa de facturación por empresas”



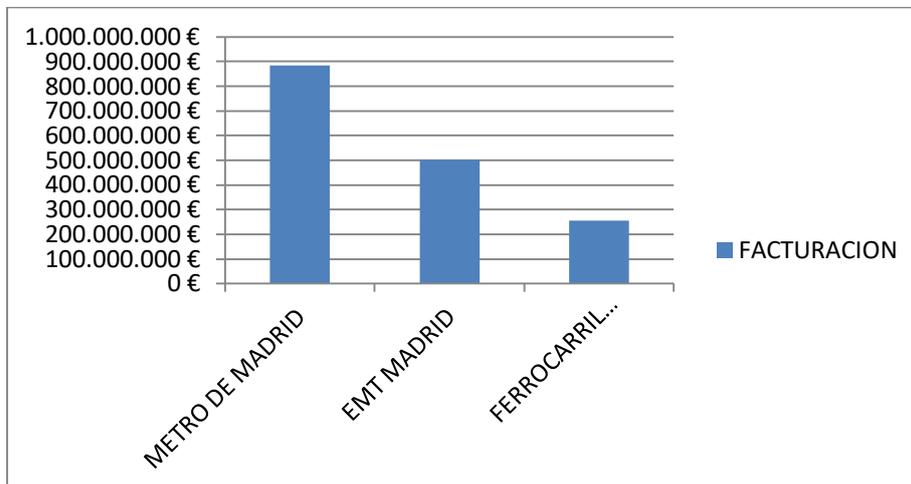
Fuente: *El Economista*

Tal y como muestra el gráfico 7.1, podemos observar el volumen de facturación de las diez mayores empresas del país.

Según el volumen de facturación, las principales empresas de este sector son las que operan en las ciudades anteriormente analizadas, encabezando la lista Madrid, seguida por las empresas encargadas del transporte urbano en Barcelona y Bilbao.

En los datos mostrados por el gráfico 7.2, podemos observar una comparativa entre las tres principales empresas del sector.

Gráfico 7.2 “Comparativa por facturación de las tres principales empresas”



Fuente: *El Economista*

En primer lugar, se sitúa “Metro de Madrid S.A”, es la encargada de explotar las líneas de metro de esta ciudad, esta compañía obtuvo una facturación total durante el año 2017 de 883.649.000 €.

Con este volumen se posiciona en el Ranking Nacional de Ventas en el lugar 160. (Dato: www.eleconomista.es)

Esta empresa, encabeza el sector con un total de 626,40 millones de viajes realizados durante el año 2017, manteniendo una media mensual de 52 millones de viajes.

En segunda posición, se sitúa la “Empresa Municipal de Transportes de Madrid”, también llamada EMT Madrid.

Durante el año 2017 obtuvo una facturación total de 500.723.725€.

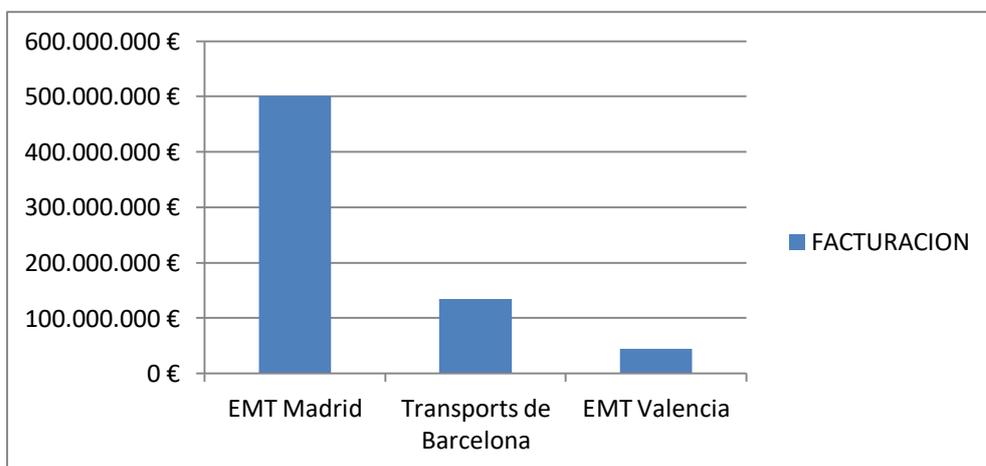
Se trata de una empresa perteneciente al ayuntamiento de Madrid, es la encargada de gestionar la mayor parte de los medios de transporte público que operan en esta ciudad, principalmente el autobús urbano, BiciMAD, el servicio de bicicletas de alquiler de Madrid y, desde 2018, operando el teleférico de la Casa de Campo de Madrid.

En tercer lugar se encuentra “Ferrocarril Metropolitana de Barcelona S.A.”, perteneciente a la unidad gestora TMB, o “Transportes Metropolitanos de Barcelona”, que engloba todo el transporte público de esta ciudad.

Esta empresa es la encargada de la gestión del Metro de Barcelona, la segunda mayor red de metro del país por detrás de Madrid, situándose en el tercer lugar en el ranking de empresas de transporte de pasajeros en España con una facturación durante el año 2017 de 256.335.677€.

En el gráfico 7.3 observamos reflejada la comparativa entre las tres principales empresas de transporte de pasajeros por carretera en España.

Gráfico 7.3 “Comparativa por facturación de las tres principales empresas del transporte por carretera”



Fuente: *El Economista*

Podemos observar que existe una gran diferencia en cuanto a facturación entre la empresa más puntera, EMT Madrid, y las dos siguientes en el ranking, Transports de Barcelona y la Empresa Municipal de Transportes de Valencia.

EMT Valencia es una empresa perteneciente al Ayuntamiento de Valencia, encargada de los servicios de transporte público de la ciudad de Valencia y las poblaciones aledañas, que engloban las diferentes líneas de autobús urbano y metro, además del servicio de bicicletas de alquiler “Valenbisi”.

Durante el transcurso del año 2017, esta compañía obtuvo un volumen total de 44.068.284€ en facturación, lo que la posiciona en el octavo puesto a nivel nacional en el ranking de empresas de transporte de pasajeros.

Como podemos observar, Metro de Madrid es la empresa puntera en este sector, ya que con su media de cincuenta y dos millones de viajes mensuales, consigue obtener casi el doble de facturación que la segunda empresa en el sector del transporte de pasajeros, y siete veces más que la segunda empresa dedicada al transporte de pasajeros por carretera.

“Ranking Sectorial de empresas, transporte terrestre de pasajeros” – El Economista (2017)

8 – CONCLUSIONES.

El transporte es una actividad que lleva estando presente desde el inicio de la humanidad, surgiendo por la necesidad de las personas de trasladarse de un lado a otro.

Esta necesidad, junto al desarrollo de las tecnologías ha permitido a nuestra sociedad ir avanzando hasta llegar a nuestros tiempos.

Hoy en día podemos elegir la manera en la que nos queremos desplazar, ya sea por tierra, mar o aire.

Quizá por su sencillez, por estar presente desde mucho antes que otras alternativas o por la seguridad que genera viajar sobre suelo firme, los desplazamientos por carretera se mantienen a la cabeza del sector del transporte de pasajeros en España. Esta modalidad cuenta con gran ventaja en el cómputo global frente a sus competidores en cuanto a número de personas transportadas se refiere, tanto en el medio urbano como en el interurbano, a pesar de tener grandes desventajas y debilidades frente a sus principales competidores, como son la velocidad en los trayectos o la disminución de la inversión en infraestructuras.

A pesar de esto, este sector ha conseguido desarrollarse y diversificarse, ofreciendo al consumidor un amplio abanico de posibilidades a la hora de viajar, ya sea autobús, taxi, Uber o BlaBlacar, pudiendo competir contra otros medios con unos precios mucho más económicos, sobre todo para las personas sin gran poder adquisitivo.

Además de esto, el desarrollo de las empresas automovilísticas en cuanto a sus productos hace que este sector no pare de crecer, ofreciendo cada vez más posibilidades, como coches y autobuses eléctricos o que utilizan combustibles no contaminantes, contribuyendo al desarrollo sostenible del país.

En mi opinión, el transporte público, en general, es la mejor opción para realizar un desplazamiento, por ser mucho más económico que un vehículo particular y también accesible desde prácticamente cualquier punto de una ciudad. En concreto, el transporte público por carretera me parece el de más fácil acceso para todo tipo de público, debido a su presencia en la mayor parte del territorio y a sus precios económicos frente a otros tipos de transporte.

Con la implantación de las nuevas tecnologías, y la gran competencia entre las empresas que desarrollan esta actividad, el transporte por carretera ha mejorado en gran medida, sobre todo de cara al cliente, en un minuto puedes pedir que te recojan en cualquier punto de una ciudad con tan solo facilitar tu ubicación o comprar un viaje de Santander a Madrid por menos de veinte euros.

En definitiva, el transporte ha pasado de ser únicamente una necesidad a ser también una forma de ocio gracias al desarrollo constante de sus medios.

BIBLIOGRAFÍA.

- Alsa “Experiencia durante el viaje” - <https://www.alsa.es/experiencia-alsa/durante-el-viaje>
- BBC Mundo (2017) “¿Dónde se inventó la rueda y por qué tardó tanto en aparecer”
- BlaBlacar “¿Qué es BlaBlacar? – <https://blog.blablacar.es/about-us/que-es-blablacar>
- Boletín Oficial del Estado (2015) “Ordenación y coordinación de los transportes urbanos de la Comunidad de Madrid”
- C.L. (2019) “¿Qué es un VTC, qué lo diferencia de un taxi, y cómo funcionan las licencias?” – (Diario El Mundo)
- Cardona, Asun (2016) “El transporte terrestre y la historia de la humanidad” – (Sertans)
- Colegio de Ingenieros técnicos de obras públicas e ingenieros civiles (2004) “Vías, carreteras y otras calzadas” – <https://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=281>
- Confibus (2017) “La siniestralidad del autobús desciende en 2017” – <http://www.confibus.org/publicaciones/ver/2128/la-siniestralidad-del-autobus-desciende-en-2017-al-02>
- Cruz Peña, Juan (2015) “¿BlaBlacar todo ventajas? Su éxito amenaza el modelo concesional del transporte público” – (El Confidencial)
- Diario Publico (2017) “Presupuestos del estado para el año 2017”
- El Economista (2017) “Ranking sectorial de empresas, transporte terrestre de pasajeros” – <https://ranking-empresas.eleconomista.es/sector-4931.html>
- Grupo Irizar (2018) “Alcanzado el gran reto: El autobús urbano 100% eléctrico del grupo Irizar ya es una realidad” – <https://www.irizar.com/alcanzado-el-gran-reto-el-autobus-urbano-100-electric-del-grupo-irizar-es-ya-una-realidad/>
- Iglesias, Denis (2018) “Éstas son las restricciones a los diesel en Madrid y Barcelona” – (Diario Expansión)
- Industri S.L. “La revolución de los autobuses ecológicos” – <http://www.industri-sl.com/blog/la-revolucion-los-autobuses-ecologicos>
- Instituto Nacional de Estadística (2016) “Registro general de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte” – https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/categoria.htm?c=Estadistica_P&cid=1254735576820
- Instituto Nacional de Estadística (2018) “Estadística del transporte de viajeros” – <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=20239>
- Metro de Madrid (2017) “Informe anual de gestión” – https://www.metromadrid.es/sites/default/files/web/pdf/INFORME_ANUAL_2017_accesible.pdf
- Metro de Madrid (2018) “Estrategia 2018” – <https://www.metromadrid.es/es/quienes-somos/una-empresa-centenaria>
- Ministerio de Fomento (2010) “El transporte urbano y metropolitano en España”
- Ministerio de Fomento (2015) “Transporte terrestre” – https://www.fomento.gob.es/transporte_terrestre
- Ministerio de Fomento (2017) “Información sobre líneas regulares de transporte de viajeros” – <https://www.fomento.gob.es/transporte-terrestre/lineas-regulares-de-transporte-de-viajeros/informacion-sobre-lineas-regulares-de-transporte-de-viajeros>
- Sánchez, Sol (2018) “La línea 7 del metro de Madrid ‘modus operandi’ del Partido Popular” – (EIDiario.es)
- Universidad Estatal a Distancia (2000) “Manual de Transporte público” – pp. 18-25.