

ANÁLISIS EVOLUTIVO ECONÓMICO-FINANCIERO DE LAS EMPRESAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO EN ESPAÑA. 2008-2013

AUTORES: INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN EN GESTIÓN DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD (I.G.T.M.)¹

ÁREA TEMÁTICA: 03- CONTABILIDAD Y CONTROL DE GESTIÓN

PALABRAS CLAVE: Transporte urbano, costes, financiación, indicadores.

RESUMEN

El Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo, desde su creación en noviembre de 2009, además de la realización de informes bianuales de la situación del sector español, ha realizado otros trabajos específicos en el sector del transporte en superficie ampliando año tras año la información a la que tiene acceso. En este sentido, y tras un acuerdo establecido con la Asociación del Transporte Urbano Colectivo, se ha elaborado un informe evolutivo del período 2008-2013. En la presente comunicación se muestran algunas de las conclusiones obtenidas al analizar una serie de elementos clave para observar las necesidades de financiación, la gestión competitiva y la correcta aplicación de los recursos por parte de las empresas gestoras de los transportes colectivos urbanos.

¹ **Investigadores:** Daniel Carrasco Díaz (Director), Pedro Manuel Balboa de la Chica, María Luisa Delgado Jalón, Beatriz Duarte Monedero, Sandra Flores Ureba, Margarita Mesa Mendoza, Emilio Morín Cabello, José Ángel Rivero Menéndez, Miguel Ángel Sánchez de Lara, Daniel Sánchez Toledano, Joaquín Sánchez Toledano, Heriberto Suárez Falcón y Domingo Verano Tacoronte.

ANÁLISIS EVOLUTIVO ECONÓMICO-FINANCIERO DE LAS EMPRESAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO EN ESPAÑA. 2008-2013

RESUMEN

El Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo, desde su creación en noviembre de 2009, además de la realización de informes bianuales de la situación del sector español, ha realizado otros trabajos específicos en el sector del transporte en superficie ampliando año tras año la información a la que tiene acceso. En este sentido, y tras un acuerdo establecido con la Asociación del Transporte Urbano Colectivo, se ha elaborado un informe evolutivo del período 2008-2013. En la presente comunicación se muestran algunas de las conclusiones obtenidas al analizar una serie de elementos clave para observar las necesidades de financiación, la gestión competitiva y la correcta aplicación de los recursos por parte de las empresas gestoras de los transportes colectivos urbanos.

PALABRAS CLAVE: Transporte urbano, costes, financiación, indicadores.

1. INTRODUCCIÓN

No cabe duda que el transporte urbano colectivo es un servicio de indudable interés en el ámbito municipal, favoreciendo la movilidad y, con ello, su desarrollo económico y social. De hecho, en aquellos municipios de más de 50.000 habitantes se formula como un servicio público de obligada prestación, a tenor de lo establecido en el artículo 26 de la Ley 7/1985 de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL).

Por otra parte, la prestación del transporte urbano colectivo en las ciudades depende, en gran medida, de las aportaciones de las Administraciones Públicas con las que se intenta dar cobertura al déficit tarifario propio del servicio público ofrecido.

El presente trabajo aborda, de un lado, el sector desde un prisma económico-financiero, centrándonos en la prestación del servicio en aquellos municipios que han optado por la constitución de empresas, tanto de capital público, privado o mixto. En este marco se pretende presentar la evolución de la situación económico-financiera en el período 2008-2013, a partir de la información publicada en el Informe del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo (OTUC, 2015). Ello permite tener una visión global de la gestión económica del servicio tras el impacto de la crisis económica.

De otro lado, abordamos algunos aspectos de la sostenibilidad económica de empresas del sector a través de la evolución de las principales magnitudes relacionadas en el período 2008-2013, a partir de los datos obtenidos en el referido informe evolutivo de 2015.

Las continuas políticas de recortes para reducir el gasto público, unidas a cambios en la forma de movilidad en las ciudades, han afectado los ingresos de las operadoras del sector, siendo imprescindible realizar ajustes de gastos y costes, sin que ello repercuta negativamente en la calidad del servicio. Se hace totalmente necesaria una gestión eficaz y eficiente con un férreo control de costes, no sólo desde una perspectiva social sino también económica.

Tras esta introducción, el trabajo se divide en dos grandes bloques. El primero comienza con la caracterización de la muestra de empresas que representa al sector del transporte urbano colectivo y la exposición de la forma en la que se obtienen los indicadores utilizados para el análisis de la evolución de la situación económico-financiera. Se presentan los resultados de los análisis realizados y las principales conclusiones obtenidas.

En un segundo bloque se realiza un análisis evolutivo de la sostenibilidad económica y financiera de empresas del servicio público de transporte urbano en España. Concretamente, se analiza la situación deficitaria y del servicio público de transporte urbano a partir de la evolución de información estadística descriptiva calculada para el período 2008-2013, etapa que se sitúa en el centro mismo de la crisis en nuestro país.

Tales resultados pueden, además, ser de utilidad para los gestores de las operadoras, toda vez que con una labor de *benchmarking* constituyen un punto de referencia para comparar cómo ha evolucionado su empresa respecto al sector en el que opera.

2. PRIMER BLOQUE. SECTOR

La muestra objeto de análisis en estos seis años, y en este primer bloque, está formada por empresas prestatarias del servicio de transporte urbano de viajeros en diferentes provincias del territorio español. Dado que el análisis que se presenta está compuesto por la agregación de tres estudios bianuales, el número de empresas analizadas ha ido variando en cada uno de esos bienios. En cualquier caso, todas las empresas analizadas han presentado sus estados contables en los Registros Mercantiles correspondientes en el bienio o bienios en los que han sido seleccionadas. Todas las empresas han superado una serie de filtros y controles que fueron establecidos en el momento de conformar dicha muestra.

De la base de datos SABI y de la información obtenida por IBERINFORM, se extrajeron en cada uno de los tres bienios a partir de los que se hace este estudio evolutivo, un número superior

a 3.500 empresas que responden al CNAE 4931, coincidente con el transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros.

Al objeto de formar una muestra más representativa que integrara las principales empresas de transporte urbano de España, se establecieron una serie de restricciones, las cuales pueden verse en el referido informe y, tras la aplicación de las mismas, para el período objeto de estudio (2008-2013), la muestra quedó conformada por 55 empresas, con una representación amplia en el territorio español.

Del análisis de la muestra, y teniendo en cuenta los datos de la última observación (2013), se desprende que más del 85% de las empresas se han constituido hace más de 10 años (Tabla 1), así como que tan sólo 5 se han constituido en los últimos 5 años. Probablemente, en ello ha tenido una incidencia significativa el hecho de estar ante un sector regulado. A esto se añade la excesiva dependencia de subvenciones públicas al verse obligadas, en la inmensa mayoría de las ocasiones, a la prestación de servicios no rentables, motivado por cuestiones eminentemente sociales.

TABLA 1. *Características de la muestra*

Criterios de clasificación		Número de empresas	Porcentaje	Cifra de negocios media 2013 Miles €	Fondos propios medios 2013 Miles €
Antigüedad	Más de 10 años	47	85,45%	22.700,96	11.593,81
	Entre 5 y 10 años	3	5,45%	1.989,64	226,99
	Entre 1 y 5 años	5	9,10%	9.324,40	13.439,56
	Total	55	100,00%	20.355,20	11.141,60
Personalidad Jurídica	Sociedades Anónimas	36	65,45%	28.123,18	12.828,90
	Sociedades Limitadas	19	34,55%	5.636,92	7.944,59
	Otras figuras	0	0,00%	0,00	0,00
	Total	55	100,00%	20.355,20	11.141,60
Auditoría	Empresas auditadas	40	72,73%	26.499,23	13.580,34
	Empresas no auditadas	15	27,27%	3.971,13	4.638,28
	Total	55	100,00%	20.355,20	11.141,60
Titularidad	Pública	17	30,91%	47.858,57	17.094,50
	Privada	37	67,27%	8.253,19	8.697,53
	Mixta	1	1,82%	572,17	372,63
	Total	55	100,00%	20.355,20	11.141,60

Fuente: Observatorio TUC (2015).

Es interesante destacar la enorme disparidad entre la cifra de negocios media de las empresas más antiguas frente a la de aquellas que han sido constituidas más recientemente. Sin embargo, los datos no presentan tanta disparidad en relación con los fondos propios medios. En cuanto a su personalidad jurídica, la mayor parte de la muestra (65,45%) está conformada por sociedades anónimas, consecuencia de la estructura empresarial del sector, donde es muy habitual la existencia de empresas municipales de transporte. Respecto a los controles efectuados, un 72,73% de las empresas de la muestra están auditadas. Evidentemente, coinciden además con aquellas empresas de mayor cifra de negocios. Asimismo, las empresas municipales, por su propia personalidad jurídica, su actividad, sus modos de financiación y su elevado volumen de negocio están sujetas a controles de auditoría. Cabe resaltar que un 35% de las empresas auditadas presentan informes de auditoría con salvedades. Por último, y en cuanto a su titularidad, el 30,91% de las empresas son públicas y el 67,27% son privadas. Sólo una de las empresas de la muestra es mixta.

Para el análisis se ha seguido la batería de indicadores adoptada en los Informes del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo (2015)², aunque en este trabajo tan sólo expondremos los relacionados con la rentabilidad y la solvencia. Analizados los factores que contribuyen a la rentabilidad financiera del colectivo de empresas, se concreta la aportación de la rentabilidad generada por los activos afectos a la explotación, así como la incidencia que sobre esta tiene el margen neto y la rotación del activo afecto a la explotación.

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

Por último, señalar que, con carácter general, los datos que arrojan las ratios e indicadores calculados se han obtenido mediante el cálculo de la ratio individual de cada empresa del colectivo y determinando los estadísticos a partir de tales ratios individuales calculadas, lo que pondrá de manifiesto el posible grado de heterogeneidad de la muestra. No obstante, cabe advertir que:

² Se ha seguido la metodología adoptada en los Informes del Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo.

- La rentabilidad financiera se ha considerado variable dependiente en la ecuación que la explica.

- Se ha optado por incluir la mediana, en lugar de los valores promedio, debido al grado de dispersión de las ratios de las empresas de la muestra.

Rentabilidad

Para el análisis de la rentabilidad se procede a:

- Descomponer la rentabilidad financiera en una serie de factores explicativos de la misma.

- Mostrar la influencia de la rentabilidad derivada del desarrollo de la actividad principal -el transporte urbano de pasajeros-, es decir, de la rentabilidad económica de la explotación, en la rentabilidad económica del colectivo.

- Analizar los factores determinantes de la rentabilidad económica de la explotación.

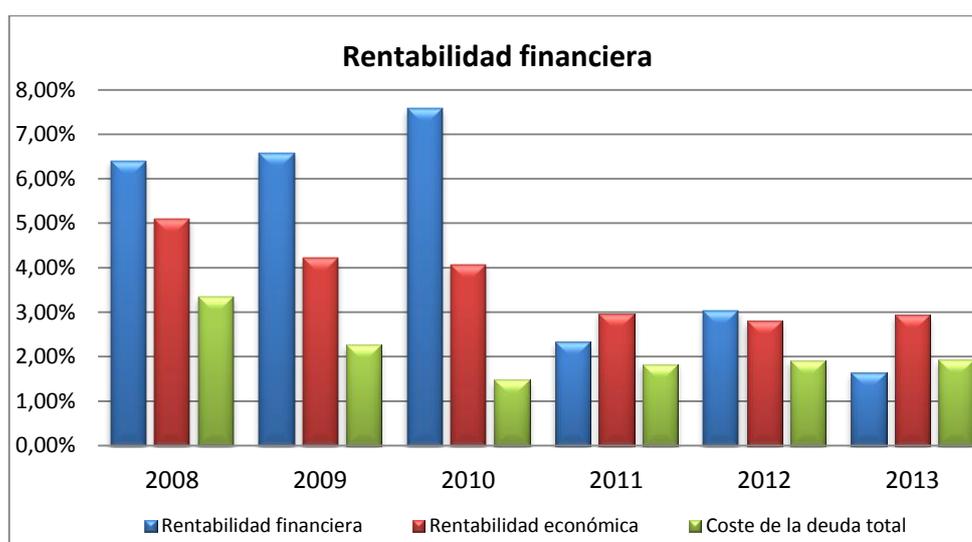
Las Tablas 2 y 3 incluyen los distintos indicadores de la rentabilidad financiera y económica. Se advierte que, al menos el 50% del colectivo es rentable, logrando remunerar los capitales propios en todos los años, con una situación que ha empeorado principalmente a partir de 2011. Si bien en 2012 pareció repuntar, lo cierto es que en 2013 vuelve a descender la mediana hasta los valores más bajos del período.

TABLA 2. Rentabilidad financiera

Descripción	Mediana					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Rentabilidad financiera	6,40%	6,57%	7,58%	2,33%	3,03%	1,65%
Rentabilidad económica de la empresa	5,10%	4,21%	4,07%	2,97%	2,79%	2,93%
Coste de la deuda total	3,35%	2,27%	1,47%	1,82%	1,92%	1,92%
Coficiente de endeudamiento	184,28%	178,14%	168,68%	167,03%	145,53%	120,60%

Fuente: Observatorio TUC (2015).

FIGURA 1. *Rentabilidad financiera*



Fuente: Observatorio TUC (2015).

La rentabilidad económica disminuye (Tabla 3), destacando el descenso en el bienio 2010-11, pasando de 5 a 12 empresas con rentabilidades negativas. Una explicación de tal evolución cabe buscarla en la rentabilidad económica de los activos afectos a la explotación. Cabe reseñar la existencia de un mayor número de empresas con rentabilidades de los activos de explotación negativas, pasando de ser 6 en 2008 a 13 en 2013.

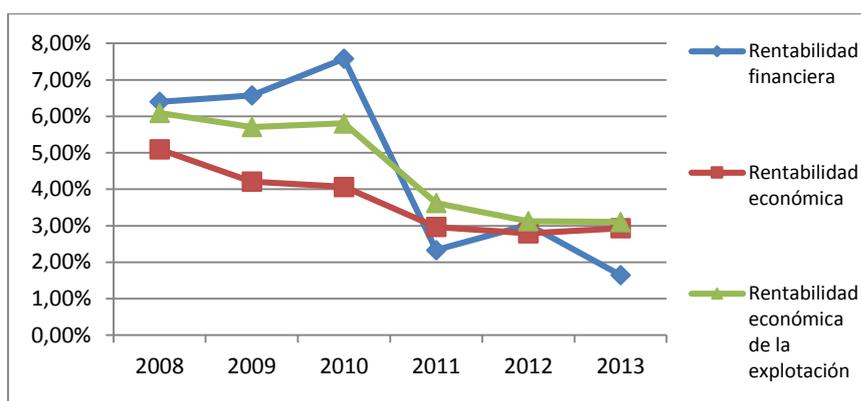
TABLA 3. *Rentabilidad económica de la explotación*

Descripción	Mediana					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Rentabilidad económica de la explotación	6,09%	5,71%	5,81%	3,62%	3,12%	3,11%
Margen neto	8,93%	8,47%	8,53%	6,58%	4,93%	4,66%
Rotación del activo total afecto a la explotación	1,92	1,74	1,67	1,61	1,64	1,50
Rotación del activo corriente afecto a la explotación	2,16	2,35	2,19	1,67	2,24	2,11
Rotación del activo no corriente afecto a la explotación	1,08	1,07	1,01	1,07	1,03	1,19

Fuente: Observatorio TUC (2015).

Aunque del estudio de la rentabilidad puede concluirse que la mayor parte del colectivo de empresas arroja valores positivos en la rentabilidad fruto de la gestión de sus recursos económicos y financieros, se observa una situación con inclinación desfavorable en algunos indicadores a partir de 2011 (Figura 2).

FIGURA 2. Evolución de la rentabilidad



Fuente: Observatorio TUC (2015).

Solvencia

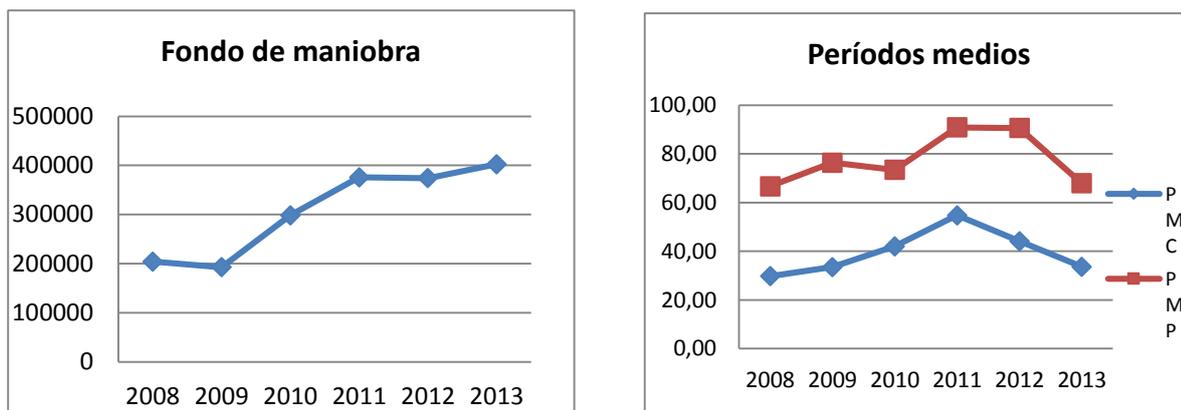
En primer lugar se analiza en la Tabla 4, y se ilustra gráficamente en la Figura 3, una serie de ratios relacionadas básicamente con el fondo de maniobra del colectivo y períodos medios. Los indicadores del fondo de maniobra del colectivo arrojan valores positivos en 2008 para el 62,50% de las empresas, disminuyendo el porcentaje hasta el 59,18% que presenta en 2013.

TABLA 4. Fondo de maniobra y períodos medios

Descripción	Mediana					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Fondo de maniobra	204.055,55	192.800,13	298.408,68	375.684,00	373.965,50	402.472,00
Relación Fondo de maniobra y activo total	2,08%	3,15%	2,57%	8,75%	5,77%	5,05%
Rotación del Fondo de maniobra	130,38%	115,13%	90,47%	149,80%	81,60%	91,71%
Período medio de cobro	29,78	33,48%	42,05	54,76	44,15	33,66
Período medio de pago	66,66	76,41	73,42	90,90	90,62	67,91

Fuente: Observatorio TUC (2015).

FIGURA 3. Evolución Fondo de maniobra y períodos medios



Fuente: Observatorio TUC (2015).

Por otra parte, el fondo de maniobra representa para la mitad de las empresas un máximo del 8,75% del activo total en 2011 –valor máximo del periodo- frente al 2,08% que presentaba en el ejercicio 2008. Al final del periodo de estudio este valor se estabiliza en torno al 5,0%.

Complementamos el análisis del fondo de maniobra con la revisión de los períodos medios de cobro y pago. Se aprecia que al menos la mitad de las empresas cuenta con un período medio de cobro inferior a 30 días en 2008. Al final del periodo, en 2013, el porcentaje de empresas con periodos de cobro inferior a 30 días disminuye hasta el 42%.

En relación con el periodo medio de pago se observa que en el ejercicio 2008 el 67,5% de las empresas tenían un plazo de pago superior a 90 días, cifra que se mantiene a finales de 2013, con un porcentaje de empresas del 66,7%.

Analizando el grado de solvencia a largo plazo se presta atención a las ratios contenidas en la Tabla 5 y representadas en la Figura 4. Comenzando por el análisis del nivel de autonomía financiera se observa como este indicador pasa del 54,27% en 2008 al 83,06% en 2013. Este incremento se ha producido de forma paulatina a lo largo de los seis años.

La mediana del indicador del endeudamiento del colectivo va descendiendo en el sexenio, pasando del 64,82% en 2008 al 54,65% en 2013, con un descenso mayor en el último bienio.

Respecto a la ratio equilibrio económico financiero hay que indicar que un 50% de las empresas presentan una ratio de equilibrio económico financiero del 107,68% en 2013, si bien estas cifras están por debajo de las presentadas en el periodo 2010-11 cuyos valores estuvieron próximos al 115%. Por lo que respecta a la composición del endeudamiento cabe reseñar que el

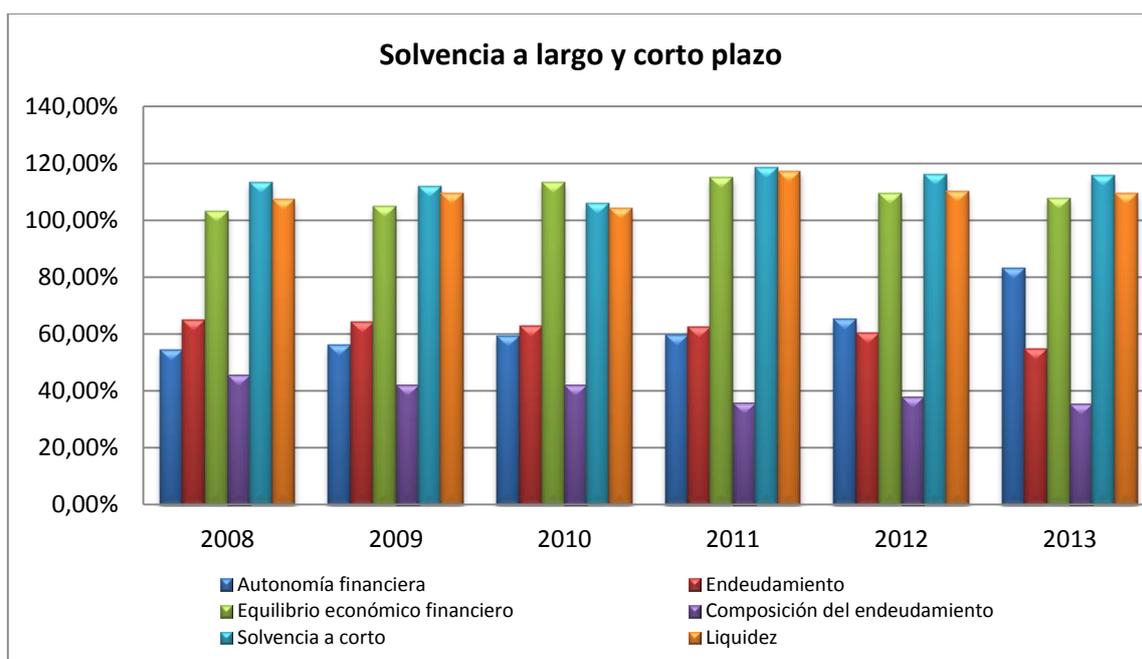
correspondiente a largo plazo es superior al 35,42% en 2013, cifra que ha ido descendiendo desde el año 2008 cuyo valor era del 45,56%.

TABLA 5. *Ratios de solvencia a largo y corto plazo*

Descripción	Mediana					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Autonomía financiera	54,27%	56,17%	59,28%	59,78%	65,19%	83,06%
Endeudamiento	64,82%	64,04%	62,78%	62,55%	60,54%	54,65%
Tasa de cobertura del activo no corriente por recursos permanentes o equilibrio económico financiero	103,17%	105,08%	113,30%	114,99%	109,50%	107,68%
Composición del endeudamiento	45,56%	42,25%	41,98%	35,71%	37,80%	35,42%
Solvencia a corto	113,23%	111,81%	105,94%	118,44%	116,30%	115,70%
Liquidez	107,45%	109,36%	104,27%	107,25%	110,14%	109,51%

Fuente: Elaboración propia según datos del Observatorio TUC (2015).

FIGURA 4. *Solvencia a largo y corto plazo*



Fuente: Elaboración propia según datos del Observatorio TUC (2015).

La información sobre los valores adoptados por las ratios de solvencia a corto plazo y de liquidez, para el análisis de la solvencia a corto plazo, se muestra también en la Tabla 5 y se representa gráficamente en la Figura 4, referida a las medianas de la muestra.

El primer aspecto que se pone de relieve es que el 50% del colectivo analizado posee un valor de la ratio de solvencia a corto plazo superior al 115,70% en 2013, cifra que ha ido descendiendo

desde 2011, ejercicio que ha presentado el valor máximo del sexenio con un 118,44%. No obstante, todavía no ha llegado a las cifras de 2008, cuyos valores estaban en torno al 113,23%.

Por otra parte, la ratio de liquidez evidencia valores superiores al 100% en todos los años para la mitad de la muestra, con lo cual se constata que la mayoría de las empresas dispone de suficiente tesorería y derechos de cobro a corto plazo para hacer frente a la deuda a corto plazo.

Una vez realizado el análisis de la solvencia desde una óptica patrimonialista, se complementa con el estudio de las ratios de cobertura que se presentan en la Tabla 6 y Figura 5, determinadas sobre la mediana del colectivo.

A este respecto, la ratio de cobertura de los gastos de explotación pone de manifiesto cómo la cifra de negocios generada no permite cubrir ni tan siquiera los gastos económicos derivados del desarrollo de la actividad.

Por su parte, el indicador del grado de cobertura de las cargas financieras es negativo en todo el sexenio. Sin embargo, con las empresas consideradas para el análisis de esta ratio se evidencia una situación peor en 2013 que en 2012 y muy similar a la presentada en el 2011, en que el valor llegó casi al -97%.

Profundizando en el análisis de la capacidad financiera de la empresa, se advierte que el grado de cobertura de la devolución de la deuda ostenta valores muy bajos y con una evolución no favorable, como lo demuestra que los recursos generados suponen en 2013 el 15,62% de los recursos financieros a corto y largo plazo, reduciéndose el porcentaje con respecto al 2008 un 26,32%.

Asimismo, la ratio de cobertura del servicio de la deuda, señala una situación muy poco favorable a este respecto, explicando que en 2013 tales recursos suponen sólo el 30,37% en 2013 cuando a principios del sexenio era de un 45,81%.

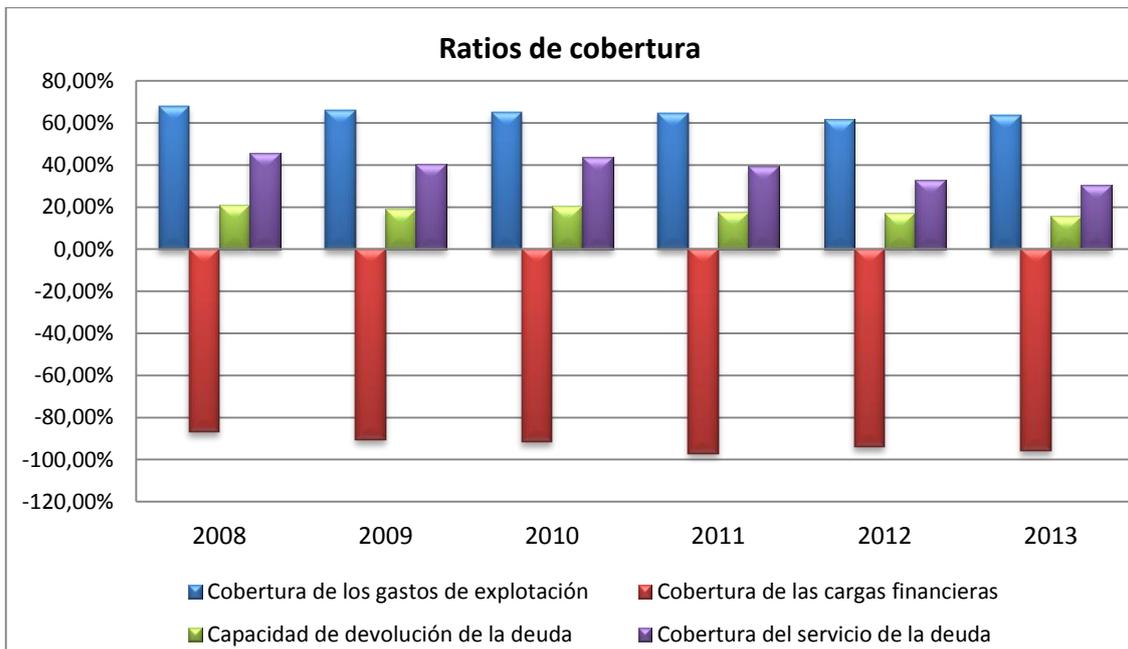
Del análisis de la solvencia del colectivo analizado se puede concluir que las empresas son por término medio solventes, tanto a largo como a corto plazo, si bien se aprecian realidades muy diferentes dentro de la muestra.

TABLA 6. *Ratios de coberturas*

Descripción	Mediana					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cobertura de los gastos de explotación	68,00%	66,01%	65,18%	64,59%	61,62%	63,77%
Cobertura de las cargas financieras	-86,73%	-90,56%	-91,72%	-96,92%	-93,94%	-95,77%
Capacidad de devolución de la deuda	21,20%	19,08%	20,78%	17,91%	17,14%	15,62%
Cobertura del servicio de la deuda	45,81%	40,60%	43,89%	39,37%	32,91%	30,37%

Fuente: Observatorio TUC (2015).

FIGURA 5. *Ratios de coberturas*



Fuente: Observatorio TUC (2015).

3. SEGUNDO BLOQUE. SOSTENIBILIDAD

La financiación del transporte es uno de los grandes problemas a los que se enfrentan las operadoras que prestan el servicio de transporte público urbano, las cuales tienen como objetivo satisfacer las necesidades crecientes de mejora de movilidad de las ciudades donde operan, eso sí, con una mayor eficiencia y una financiación cada día más escasa.

La financiación del transporte urbano está condicionado por “el ámbito competencial, por el sistema tarifario y por la legislación relativa a la financiación del transporte público” (Martín et al, 2012, p.201).

En este sentido, son los ayuntamientos los que asumen la responsabilidad de cubrir el déficit del servicio de transporte de su municipio, sin existir una regulación que establezca las pautas para la obtención de recursos.

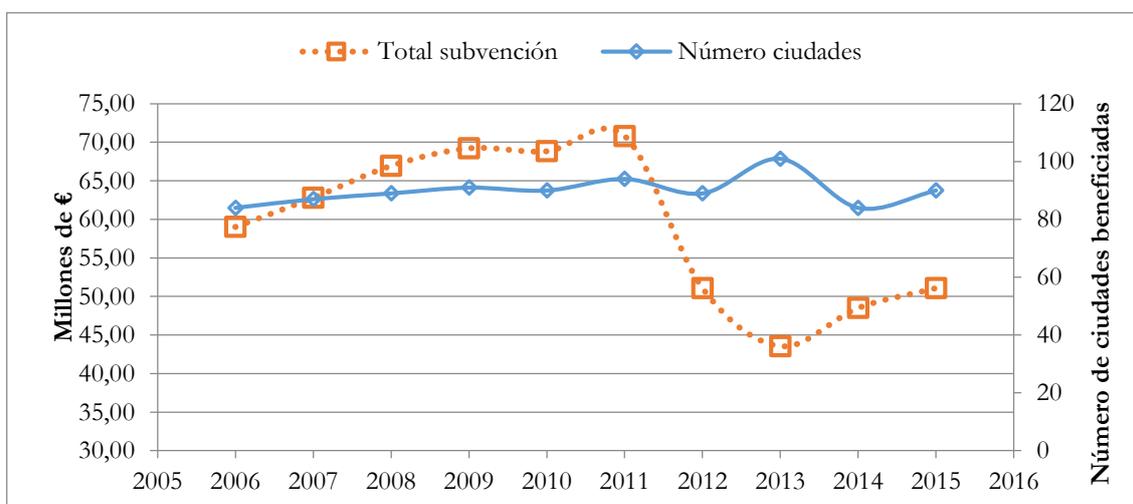
La contribución de la Administración General del Estado (en adelante AGE) a la financiación del transporte urbano, recogida en los Presupuestos Generales del Estado de cada año, incluirá crédito a favor de aquellas Entidades Locales que, cualquiera que sea la forma de gestión, tengan a su cargo el servicio de transporte colectivo urbano. La distribución del crédito, que estará determinada por las correspondientes Leyes, podrá efectuarse a través de alguna de las siguientes fórmulas:

- Subvenciones destinadas a la financiación de inversiones de infraestructura de transporte.
- Subvenciones finalistas para el sostenimiento del servicio, otorgadas en función del número de usuarios del mismo y de su específico ámbito territorial.
- Establecimiento de Contratos Programa.

A la hora de asignar las ayudas del Estado, la distribución de esta se ha visto modificada a partir del 1 de Enero del 2012, con la entrada en vigor de la Ley de Economía Sostenible, dónde se incluye cómo criterio necesario la aprobación de planes de movilidad sostenible por parte de los municipios. Además, de la modificación de la distribución, las ayudas por parte de la AGE se han visto influidas por la aprobación de la Ley de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera de 2012.

En la Figura 6 se puede apreciar la evolución de las ayudas de la AGE en los últimos años.

FIGURA 6. Evolución de Subvenciones del Estado al TUC y nº de municipios



Fuente: Elaboración propia según datos del MHAP.

Como se puede comprobar la cuantía de las subvenciones se ha visto modificada a partir del año 2012, y paralelamente, el número de municipios receptores de la ayuda ha aumentado, por lo que las contribuciones por municipio han disminuido de forma considerable.

Dicha financiación es distinta cuando se habla de los municipios con Contratos Programa, cuya fórmula ha permitido el saneamiento financiero de las empresas de transporte, cimentándose sobre una gestión más rigurosa, mejorando la infraestructura utilizada (Suárez, Balboa y Carrasco, 2006).

Bajo este marco, se plantea esta segunda parte del trabajo, cuyo objetivo es realizar un análisis evolutivo de la sostenibilidad económica y financiera de las empresas del servicio público de transporte urbano en España. Concretamente, se analiza la situación deficitaria y nula rentabilidad del servicio público de transporte urbano a partir de la evolución de información estadística descriptiva calculada para el período 2008-2013, etapa que se sitúa en el centro mismo de la crisis en nuestro país.

Siendo la población objeto de estudio la totalidad de las empresas operadoras del servicio en los 144 municipios de más de 50.000 habitantes, los datos utilizados para este estudio han sido únicamente los que han ido aportando las empresas adheridas al Observatorio TUC a lo largo de estos años, desde los trabajos del primer informe hasta nuestras fechas.

Esta muestra selectiva, aunque no es representativa en número, sí lo es en importancia respecto a la población de las ciudades donde operan y el número de viajeros transportados (véase Tabla 7). Son 19 empresas que cubren más del 55% de la demanda de transporte urbano en España, según cifras del año 2013, que además son representativas del servicio de transporte en municipios de todos los tamaños.

TABLA 7. *Detalle de la muestra analizada*

Nº	Empresa	2013	
		Población	Nº Viajeros
3	Operadores en municipios entre 50.000-100.000	209.567,00	2.840.739,00
12	Operadores en municipios entre 100.000-500.000	3.063.448,00	188.579.809,00
2	Operadores en municipios entre 500.000-1.000.000	1.269.788,00	116.824.133,25
2	Operadores en municipios de más de 1.000.000	4.854.470,00	587.064.589,00
19	TOTAL MUESTRA	9.397.273	895.309.270
	TOTAL POBLACIÓN	47.129.783	1.625.648.000
	% muestra / total	19,94%	55,07%

Fuente: Elaboración propia

Respecto a la evolución de los ingresos-financiación del servicio, en la Tabla 8 se muestra la evolución de las principales fuentes de ingresos de las empresas operadoras del sector: la recaudación a los viajeros, las subvenciones a la explotación y, en menor medida, otros ingresos de explotación, en la muestra analizada durante el período 2008-2013.

TABLA 8. *Evolución 2008-2013 de los ingresos de la muestra*

Descripción	Promedio (millones €)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	% var
Recaudación del usuario	46,21.	46,62.	50,09	52,00	52,59.	53,96	16,78%
Aportaciones públicas	40,86	46,06	53,41.	54,78	53,13	53,50	30,94%
Otros Ingresos de explotación	5,85.	5,61	1,99	2,15.	4,53 l.	3,65	-37,51%

Fuente: Observatorio TUC (2015).

Como se puede observar, la recaudación de los viajeros y, en mayor medida, las aportaciones públicas han aumentado desde 2008 hasta 2013. Esta variación aun siendo positiva, se produce de manera desigual en ambas partidas ya que, mientras que la recaudación aumenta un 16,78%, las subvenciones lo hacen en un 30,94%. La partida de otros ingresos es la que presenta mayores fluctuaciones, si bien tampoco es muy representativa respecto al total de ingresos.

Sin embargo, el aumento real de las subvenciones se produce únicamente entre los años 2009 y 2010, manteniéndose prácticamente constantes a partir de 2011. Este período coincide con el comienzo de los fuertes recortes presupuestarios y la aparición posterior de la Ley Orgánica 2/2012 de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera del 27 de abril de 2012. En esta ley, se establecen los principios básicos³ a seguir, en la asignación de recursos públicos donde la regla de gasto establece que dicho importe en las Administraciones Públicas no podrá aumentar por encima de la tasa de crecimiento de referencia del PIB⁴. Desde el punto de vista del transporte urbano, esta Ley supone la necesidad de estudiar nuevas vías de financiación alternativas, que vayan supliendo la limitación de las aportaciones públicas, ya que limitan las posibilidades de las empresas operadoras para la obtención de subvenciones para el servicio, considerando que la prioridad absoluta ante cualquier tipo de gasto por parte del Sector Público es el pago de intereses y capital de la deuda pública⁵.

Respecto a las aportaciones públicas como complemento al déficit tarifario, los resultados promedios obtenidos en la muestra de empresas analizadas (véase Tabla 9) indican que, a pesar

³ Del artículo 3 al 9 de la Ley Orgánica 2/2012 del 27 de abril de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

⁴ Artículo 12 de la Ley Orgánica 2/2012 del 27 de abril de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

⁵ Artículo 14 de la Ley Orgánica 2/2012 del 27 de abril de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

de los esfuerzos recaudatorios, el déficit tarifario ha aumentado un 21,78% respecto a 2008, ya que los gastos se han elevado en mayor proporción que los ingresos. Para cubrir este déficit, se observa como los esfuerzos de las administraciones públicas también han ido en aumento (un 30,94% de variación positiva entre 2008 y 2013), aunque las cifras promedio muestran que siguen sin llegar a cubrir la totalidad de los gastos de explotación. Se observa como las ayudas públicas han ido paulatinamente acercándose a las cifras de recaudación con lo que la estructura de la financiación del servicio se sitúa en torno al 50% correspondiente a los usuarios y el otro 50% a la administración pública.

TABLA 9. Evolución del déficit tarifario

Descripción	Promedio (millones €)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	% var
Recaudación del usuario	46,21	46,62	50,09	52,00	52,59	53,96	16,78%
Gastos explotación	103,55	108,44	111,87	116,49	121,15	123,79	19,55%
Déficit tarifario	-57,34	-61,82	-61,78	-64,49	-68,56	-69,83	
Aportaciones públicas	40,86	46,06	53,41	54,78	53,13	53,5	30,94%
Otros Ingresos de explotación	5,85	5,61	1,99	2,15	4,53	3,65	-37,51%
Total otras aportaciones	46,71	51,67	55,4	56,93	57,66	57,15	

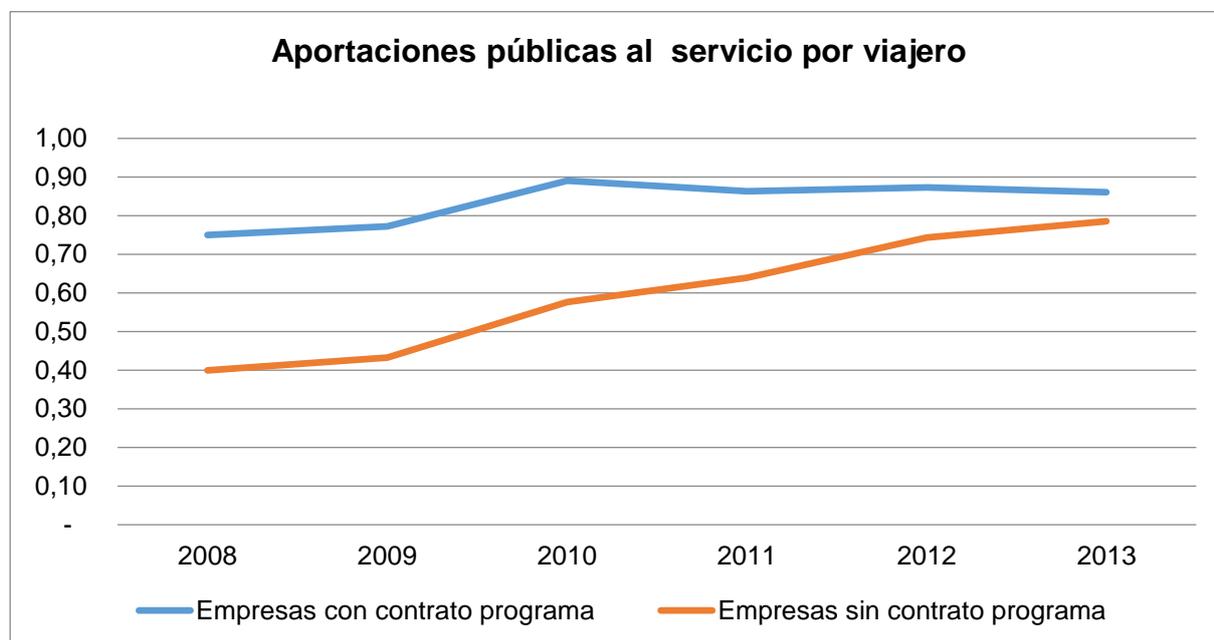
Fuente: Elaboración propia según datos del Observatorio TUC (2015).

Como ya se ha comentado, es el ayuntamiento el que asume el esfuerzo y la responsabilidad de cubrir la financiación del déficit tarifario, obteniendo para ello distintos recursos. Dentro de estos, la ayuda anual recibida por parte de la AGE a través de los presupuestos, se sitúa en torno al 10-20% de la aportación anual total que los ayuntamientos realizan a las empresas prestatarias del servicio de transporte urbano colectivo del municipio competente. Esta distribución es distinta cuando se habla de municipios con Contratos Programa.

En este sentido, para comprobar cuál es la situación de las empresas de la muestra analizada respecto al tipo de financiación que tienen, se ha calculado el promedio de las ayudas recibidas por viajero, distinguiendo entre empresas que son financiadas mediante Contratos Programa, y las que no lo son (véase Figura 7). Los resultados ponen de manifiesto que las ayudas por viajero que perciben las empresas con Contrato Programa son, por término medio, superiores a las recibidas por las empresas sujetas al sistema general (0,75 respecto a 0,4 euros por viajero en

2008). No obstante, se aprecia cómo estas diferencias se han ido acortando en estos últimos años.

FIGURA 7. Evolución de las subvenciones por viajero



Fuente: Elaboración propia según datos del Observatorio TUC (2015).

Finalmente, como se desprende de todo lo anterior, salvo en los casos de financiación mediante contrato-programa, no existe una forma clara de identificar o prever, con suficiente anterioridad, las ayudas a percibir por las empresas operadoras del transporte para sufragar sus pérdidas tarifarias. Esto provoca una situación de gran incertidumbre, muy difícil de gestionar por parte de las empresas.

Para finalizar, los indicadores de costes y financiación del servicio en términos relativos respecto al número de viajeros y/o habitantes constituyen parámetros adecuados para medir la rentabilidad del servicio en función de la demanda. Del mismo modo, estos mismos datos relacionados con líneas, autobuses, paradas y/o servicios, miden la situación económica de la actividad pero respecto de la oferta o capacidad de la empresa.

En el análisis respecto a la demanda (Tabla 10), debido a las fuertes oscilaciones que ha tenido el número de viajeros en el período estudiado, el comportamiento del coste por viajero también ha sufrido las mismas oscilaciones. De la misma forma, como los ingresos se han mantenido en cifras más o menos estables a partir de 2011, los indicadores de ingresos respecto a viajeros también han oscilado con comportamiento similar. En cualquier caso, la pérdida por viajero en

2008 estaba en 17 céntimos y, gracias a los esfuerzos de los viajeros y de las administraciones, en 2013 se situaba en tan solo un céntimo por viajero.

Por último, la diferencia entre los dos últimos indicadores marca el déficit del servicio respecto a los habitantes de la población en cifras promedio. De la diferencia de ambas magnitudes se obtiene la aportación que, por término medio, deberían soportar los ciudadanos para cubrir el déficit de este servicio público, que ha pasado de ser 16,95 euros/habitante en 2008 a 11,16 euros en 2013.

TABLA 10. *Evolución de recursos y costes por viajeros y habitantes*

Descripción	Promedio (€/viajero)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	% var
Total recursos / viajero	1,08	1,14	1,29	1,35	1,41	1,36	25,32%
Coste de explotación / viajero	1,25	1,30	1,39	1,40	1,41	1,37	9,48%

Descripción	Promedio (€/habitante)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	% var
Total recursos / habitantes	104,97	108,77	118,12	126,51	123,44	123,60	17,75%
Coste de explotación / habitantes	121,92	124,68	129,21	131,50	132,72	134,76	10,52%

Fuente: Elaboración propia.

El análisis comparativo de costes y financiación del servicio por autobús (Tabla 11), permite analizar la productividad y aprovechamiento de los recursos e infraestructuras de las empresas. En este caso, se observa claramente una disfunción entre los costes (que están muy afectados por el uso de la flota) y los ingresos por recaudación y subvenciones (que tienen una mayor relación con el número de viajes). Por ello, la reducción promedio del número de autobuses consecuencia del mayor aprovechamiento de los mismos, ha dado como resultado un aumento de costes (12,12%) y, en mayor medida, de ingresos respecto a esta magnitud (19,34%).

TABLA 11. *Evolución de recursos y costes por autobús*

Descripción	Promedio (millones de €)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	% var
Total recursos / autobús	0,19	0,20	0,22	0,23	0,23	0,23	19,34%
Coste de explotación / autobús	0,22	0,23	0,24	0,24	0,24	0,25	12,12%

Fuente: Observatorio TUC (2015).

4. CONCLUSIONES

En primer lugar, es de destacar que el sector del transporte de viajeros constituye una actividad de enorme relevancia dentro de la economía española, no sólo por su volumen de negocio sino por el efecto vertebrador de la totalidad de las actividades económicas de nuestra sociedad.

Si observamos la antigüedad de las empresas que conforman la muestra analizada, podemos observar cómo más del 85% de estas tienen una antigüedad superior a los 10 años, es decir, estamos ante un sector estable, influenciado por la excesiva regulación del sector, la dependencia de las ayudas públicas y las demoras en el cobro de las mismas.

Obviamente, las empresas más antiguas están más asentadas y presentan las cifras de negocio más elevadas, si bien los fondos propios no exhiben el mismo comportamiento. Si nos detenemos en la personalidad jurídica y la titularidad, advertiremos que las empresas mayores son sociedades anónimas públicas.

En cuanto a la rentabilidad, debemos subrayar cómo la rentabilidad financiera pasa del 6,4% en 2008 a sólo un 1,65% en 2013. En este mismo sentido, la rentabilidad económica de la explotación disminuye del 6,09% en 2008 al 3,11% en 2013.

Si nos detenemos en el análisis de la solvencia a largo y corto plazo, debemos enfatizar en el aumento de la ratio de autonomía financiera que pasa del 54,27% en 2008 al 83,06% en 2013, esto supone el progresivo incremento de los fondos propios frente a los ajenos. A sensu contrario, tanto la estabilidad de las ratios de solvencia a corto como de liquidez es manifiesta, manteniéndose en índices muy constantes a lo largo del periodo.

Tras el análisis de la sostenibilidad económica y financiera del servicio público de transporte urbano a partir de la evolución de la información de las empresas adheridas al Observatorio TUC respecto a su situación deficitaria durante el período 2008-2013, hemos llegado a las siguientes reflexiones finales:

La contribución económica de los viajeros, para sufragar el transporte público y disminuir el déficit tarifario, ha aumentado progresivamente en el período 2008-2013. Este esfuerzo es aún mayor si tenemos en cuenta que el número de viajeros ha disminuido, mientras que los ingresos por recaudación han aumentado en todos los tramos estudiados.

A pesar de los esfuerzos recaudatorios, el déficit tarifario también ha ido en aumento (un 21,78% respecto a 2008) ya que los gastos se han elevado en mayor proporción que los ingresos. Para cubrir este déficit, se observa que las administraciones públicas han hecho un mayor

esfuerzo (un 30,94% de variación positiva entre 2008 y 2013), aunque las cifras promedio siguen sin llegar a cubrir la totalidad de los gastos de explotación.

El aumento de las subvenciones a la explotación se produce únicamente entre los años 2009 y 2010, manteniéndose prácticamente constantes a partir de 2011. Este período coincide con el comienzo de los fuertes recortes presupuestarios y la aparición posterior de la Ley Orgánica 2/2012 de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera del 27 de abril de 2012.

La financiación descrita es distinta cuando se habla de municipios con Contratos Programa. En este trabajo se ha puesto de manifiesto que las ayudas por viajero que perciben las empresas con Contrato Programa son por término medio, superiores a las recibidas por las empresas sujetas al sistema general (0,75 respecto a 0,4 euros por viajero en 2008). No obstante, se aprecia cómo estas diferencias se han ido acortando en estos últimos años. Será interesante analizar con mayor profundidad en futuros trabajos, los factores que han determinado estas diferencias entre las distintas alternativas de financiación y si éstas también se ven reflejadas en los niveles de eficacia y eficiencia de las empresas.

5. BIBLIOGRAFÍA

Balboa la Chica, P.M.; Mesa Mendoza, M.; y Suárez Falcón, H. (2014). Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo en España (2008-2010), *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, 20(1), 23-32.

Delgado Jalón, M.L.; Duarte Monedero, B.; Sánchez de Lara, M. y Rivero, J. (2014). “Estructura Evolución de la Financiación de las Empresas de Transporte Urbano Colectivo: 2008-2011”. XVIII Congreso Anual de AEDEM. Trujillo, 4-6 de junio de 2014.

Delgado Jalón, M. L.; Sánchez de Lara, M. A., y Gómez Ortega, A. (2014). Financiación del Servicio Público de Transporte Urbano: Un estudio empírico en las empresas españolas. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa (IEDEE)*, 20(3), 151-162.

Federación Española de Municipios y Provincias (2009). *Informe sobre Factores determinantes del transporte público urbano colectivo en España*, Comisión Ejecutiva de la FEMP. Madrid.

INE (2015) http://www.ine.es/inebmenu/mnu_padron.htm, con acceso febrero de 2015.

INE (2015) http://www.ine.es/inebmenu/mnu_mercalab.htm con acceso febrero de 2015.

INE (2016) http://www.ine.es/inebmenu/mnu_transporte.htm#1 con acceso enero de 2016.

Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local. Boletín Oficial del Estado de 3 de abril de 1985.

Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Ley Orgánica, 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

Martín Urbano, P., Ruiz Rúa, A. y Sánchez Gutiérrez, J.I. (2012). El sistema de transporte público en España: una perspectiva interregional. *Cuadernos de Economía*, 31(58), 195-228.

Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo (Observatorio TUC) (2015). *Informe del Observatorio de costes y financiación del transporte urbano colectivo: Análisis de las empresas concesionarias del servicio público de transporte urbano colectivo del período 2008-2013*. Carrasco Díaz, D. (Dir.) Ed. Gecosol, S.A.

Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo (Observatorio TUC) (2015). *Informe del Observatorio de costes y financiación del transporte urbano colectivo: Análisis de los indicadores de costes y financiación del período 2008-2013*. Carrasco Díaz, D. (Dir.) Ed. Gecosol, S.A.

Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo (Observatorio TUC) (2015). *Informe Anual del Observatorio TUC 2012-2013*. Carrasco Díaz, D. (Dir.). Ed. Gecosol, S.A.

Sánchez de Lara, M. A. (2013). *Estudio Predictivo de Costes y Financiación del Servicio de Transporte Urbano Colectivo en las Empresas Españolas Mediante la Aplicación de Redes neuronales Artificiales*. Tesis Doctoral. Universidad Rey Juan Carlos, Departamento de Economía de la Empresa.

Suárez Falcón, H., Balboa La Chica, P. M. y Carrasco Díaz, D., (2006). “El tratamiento contable de los distintos tipos de subvenciones. El caso de las empresas de transporte”. *Partida Doble*, n. 174, pp. 45-55.