



EN PORTADA

Situación del transporte de viajeros en autobús y autocar en España

UNA RADIOGRAFÍA DEL SECTOR

En España hay un parque de 44.637 autobuses y autocares con una antigüedad media de 11,5 años. Somos el 15º país europeo en cuanto a antigüedad de flotas de autobuses. Hoy el sector está formado por 2.752 empresas, lo que hace una media 16,2 vehículos por empresa.

La inflación, los altos precios de los carburantes, la congelación de precios de muchos contratos, el endeudamiento -especialmente derivado de la pandemia-, o la morosidad en el pago por parte de algunas administraciones, son algunos de los problemas más acuciantes del sector. Factores agravados con la falta de profesionales y falta de vehículos, especialmente si hablamos del transporte discrecional.

EL PERFIL DE LAS EMPRESAS DE AUTOBUSES EN ESPAÑA

La tendencia a la concentración y a la pérdida de empresas de autobuses que en España venimos registrando desde finales del siglo XX, se agravó con la crisis de la pandemia COVID (2020-2022). De las 3.129 empresas que teníamos a finales del año 2019, hemos pasado a 2.752 empresas en la actualidad. Se perdieron 377 empresas, un 12% del total.

Cuando hablamos de empresas de autobuses tenemos que pensar en un perfil predominante familiar. La mayoría de las empresas son de origen familiar, creadas a mediados del siglo XX y que se han ido desarrollando a lo largo de los años. Hoy nos encontramos con empresas que mantienen el liderazgo familiar y que han crecido de forma espectacular liderando el mercado del transporte de viajeros por carretera en nuestro país, con flotas de cientos y en algún caso de miles de unidades.

Es el caso de ALSA, hoy del grupo National Express. Hoy es el mayor operador de transporte de España y sigue liderado por la familia Cosmen. El segundo gran grupo de autobuses y autocares podríamos decir que es AVANZA, comprada por el grupo mexicano ADO. El grupo MOVENTIS es otro de los grandes grupos del país. En este caso la familia Martí sigue siendo su propietaria. VECTALIA, también grupo familiar con mucha presencia en todo el país sigue siendo también propiedad de la familia Arias.

GRUPO RUIZ es otro de los grandes operadores de movilidad, propiedad de la familia Ruiz, su fundadora. MONBUS, del empresario Raúl López, representa otro de los grandes operadores españoles.

Estos grupos lideran el transporte español, están presentes en la mayoría de las concesiones de transporte urbano y de largo recorrido, solos o en UTE. Y tienen también presencia en otros mercados internacionales. Además de tener diversificadas sus actividades en otros negocios como el transporte discrecional en autocar, tranvías, trenes, bicis, vtc...

Por supuesto que hay más empresas punteras, la británica ARRIVA también tiene una presencia importante en España. Por no hablar de empresas tan reconocidas como Interbus, Sagalés, Julià, Teisa, Transvia, As Rias, AISA, Casal ... por mencionar algunas.

DE QUÉ HABLAMOS CUANDO HABLAMOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOBÚS Y AUTOCAR

Pero cuando hablamos de transporte público de viajeros por carretera en autobús y autocar tenemos que hablar de diferentes segmentos:

1. Transporte urbano (control por ayuntamientos. De gestión pública y privada). Ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga son operadas por empresas municipales. Mientras que

La situación del sector del autobús y el autocar está condicionada por la lucha contra el cambio climático y las limitaciones a las emisiones contaminantes marcadas por la UE.



Pr: Mensual
Tirada: 6.000
Dif: 6.000

Secc: OTROS Valor: 1.800,00 € Area (cm2): 597,2 Ocupac: 100 % Doc: 2/4 Autor: Num. Lec: 24000

EN PORTADA



El mercado de autobuses y autocares tiende desde hace años a la concentración. La flota media por empresa es ahora de 16,2 unidades. Pero hay grandes empresas familiares con cientos e incluso miles de autobuses y autocares en sus flotas.

ciudades como Vigo, Zaragoza, Toledo, Salamanca, Badajoz, Cuenca, Coruña... son operadas por operadores privados a través de un contrato-concesión con el ayuntamiento. El principal problema de este subsector son sus dificultades de financiación. No existe una ley o un modelo de financiación. El estado destina unos fondos desiguales para el transporte urbano. La pandemia afectó a las empresas privadas especialmente.

2. Transporte de cercanías (autoridades municipales o consorcios). También afectado por la pandemia. Este es un transporte gestionado por empresas privadas que suelen estar integradas en un consorcio de transportes, con contratos administrativos.
3. Transporte de largo recorrido (concesiones estatales y autonómicas). De las 55 concesiones estatales que hay en España, unas 45 están caducadas. Es un sector con incertidumbre legislativa.
4. Transporte discrecional (mercado de libre competencia). Ha sido el gran perjudicado de la pandemia y las restricciones a la movilidad.
5. Transporte regular de uso especial (escolar y trabajadores), que se integra en el discrecional, afectado en el escolar por la morosidad en los pagos dependientes de las administraciones y la no adecuación de los precios a la situación real del mercado.

UN SECTOR DE RETOS Y OPORTUNIDADES

El transporte de viajeros en autobús y autocar ha resultado revalorizado con la pandemia y a pesar de la grave situación económica que generó para sus empresas. Hoy se enfrenta a grandes retos marcados por la sostenibilidad y la digitalización.

Una de las asignaturas pendientes es el de las estaciones de autobuses españolas. Estaciones en su mayoría muy antiguas, que

ofrecen una mala imagen del sector y claramente necesitan una remodelación.

También hay una acuciante necesidad de renovar flotas tras el envejecimiento del parque con los años de pandemia y la retirada de vehículos que esta supuso.

Otra asignatura es la digitalización. Las empresas necesitan renovar sus sistemas de gestión, control y ventas para acercarse más a la sociedad. El transporte es uno de los sectores más afectados por la evolución tecnológica. Debe avanzarse en la consolidación de una plataforma digital de reservas única, además de desarrollar el análisis de Big Data, aplicaciones móviles, páginas web y uso de medios sociales.

En España no tenemos aún una ley de movilidad, como de los pocos países europeos que no tienen un modelo de gestión del transporte, ni un modelo de financiación. La ley estuvo a punto de aprobarse en la anterior legislatura, pero ahí se quedó. Además, tenemos una ley de los transportes terrestres, caduca, muy antigua y no adaptada a la realidad de movilidad de la España actual...

En este contexto, los grandes operadores quieren liderar el mercado de la movilidad de personas y no descartan ningún segmento de actividad, ya sea discrecional, urbano, largo recorrido o bien otros modos, sharing de bicis, motos, coches, VTC, transporte a la demanda... lo que sea. Los retos de futuro pasan por una movilidad multimodal y global.

Un reto muy importante es atraer profesionales cualificados al sector. A pesar de llegar a acuerdos con terceros países existen ciertas exigencias formativas como el CAP que dificultan la contratación. Además, las jornadas laborales intensas no resultan atractivas. Uno de los grandes éxitos de los últimos años ha sido formar y atraer a la profesión a mujeres conductoras.

El sector se ha beneficiado de las ayudas a la movilidad aprobadas por el gobierno en



Las empresas de autobuses deben acometer su propia revolución digital para atender las demandas de una sociedad cada vez más tecnológica.

NOS ENCONTRAMOS CON EMPRESAS QUE MANTIENEN EL LIDERAZGO FAMILIAR Y QUE HAN CRECIDO DE FORMA ESPECTACULAR LIDERANDO ACTUALMENTE EL MERCADO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA CON FLOTAS DE CIENTOS E INCLUSO DE MILES DE UNIDADES



Cada vez es más frecuente ver a mujeres al mando de los autobuses y autocares españoles.

Pr: Mensual
Tirada: 6.000
Dif: 6.000

EN PORTADA



El sector necesita una ley de movilidad y una ley de financiación con carácter urgente.

2023 y que continúan este año. Además, también se beneficiará del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima para 2030. Y es que el cumplimiento en tiempo y forma de dicho plan requiere incrementar sustancialmente la cuantía económica de las partidas asignadas al transporte público.

En términos generales, el borrador del PNIEC 2023–2030 apuesta por el uso del transporte público para alcanzar la movilidad sostenible. Esto implica, indudablemente, un incremento de la frecuencia del servicio y una ampliación de este. Pero, como dice el secretario general de ATUC (Asociación Transportes Urbanos Colectivos), Jesús Herrero, “sin una financiación suficiente, el PNIEC quedaría completamente desdibujado y se convertiría en “papel mojado”.

Las medidas recogidas en el PNIEC 2023–2030 contemplan un aumento de, al menos, un 300% del uso del transporte público.

LAS EXIGENCIAS DE EUROPA EN LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE

Los avances en la descarbonización del transporte han sido más lentos que en otros

LAS MEDIDAS RECOGIDAS EN EL PNIEC 2023–2030 CONTEMPLAN UN AUMENTO DE, AL MENOS, UN 300% DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

sectores económicos. Aunque las emisiones han disminuido de forma considerable en otros sectores, las emisiones del transporte han aumentado en los últimos años. Es crucial que el transporte de viajeros y mercancías en la UE sea más eficiente y menos dependiente de los combustibles fósiles.

En 2021, el Consejo adoptó unas Conclusiones sobre la Estrategia de Movilidad Inteligente y Sostenible de la Comisión, en las que se presentaban los objetivos de la UE para lograr que la movilidad en la UE sea ecológica, inteligente y resiliente.

El paquete de medidas «Objetivo 55» es un conjunto de iniciativas políticas y leyes para alcanzar el objetivo de reducir las emisiones en al menos un 55% para 2030 e incluye iniciativas clave para ayudar a descarbonizar el transporte por carretera, aéreo y marítimo.

TURISMOS Y FURGONETAS: NORMAS DE EMISIONES DE CO₂

El transporte por carretera tiene el mayor porcentaje de emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte. Los turismos por sí solos representan el 12% de todas las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de la UE.

En marzo de 2023, el Consejo adoptó nuevas normas para seguir reduciendo las emisiones de CO₂ de los turismos y furgonetas nuevos revisando el Reglamento de la UE de 2019.

Las normas revisadas establecen objetivos para reducir progresivamente las emisiones. De 2030 a 2034, las emisiones tendrán que reducirse en un 55% en el caso de los turis-

EL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOBÚS Y AUTOCAR HA RESULTADO REVALORIZADO CON LA PANDEMIA Y A PESAR DE LA GRAVE SITUACIÓN ECONÓMICA QUE GENERÓ PARA SUS EMPRESAS. HOY SE ENFRENTA A GRANDES RETOS MARCADOS POR LA SOSTENIBILIDAD Y LA DIGITALIZACIÓN



Los fabricantes de autocares tienen que reducir las emisiones de sus vehículos por mandato europeo con carácter inmediato. En este contexto los empresarios del autocar creen que deberían recibir apoyos para la compra de estos vehículos más ecológicos y también más caros.

mos nuevos y en un 50% en el de las furgonetas nuevas con respecto a los objetivos de 2021.

A partir de 2035, todos los turismos y furgonetas nuevos tendrán que ser de cero emisiones.

CAMIONES Y AUTOBUSES: NORMAS DE EMISIONES DE CO₂

En junio de 2019 se adoptaron normas de emisiones para los vehículos pesados. Las nuevas normas reforzarán el Reglamento vigente para contribuir a que la UE alcance sus aspiraciones en la lucha contra el cambio climático.

La propuesta tiene por objeto seguir reduciendo las emisiones de CO₂ en el sector del transporte por carretera, en consonancia con los objetivos climáticos de la UE, mediante el refuerzo de los objetivos de reducción de emisiones para 2030 y la introducción de nuevos objetivos para 2035



España cuenta con una gran industria del autobús. En las imágenes vemos desarrollos recientes de las firmas Castrosua, Irizar y Unvi. Los fabricantes de buses españoles produjeron más de 4.000 unidades en 2023 según datos de ASCABUS.

y 2040. Las normas propuestas amplían el ámbito de aplicación del Reglamento para que casi todos los vehículos pesados nuevos con emisiones de CO₂ certificadas, incluidos los camiones más pequeños, los autobuses urbanos, los autocares y los remolques, estén sujetos a objetivos de reducción de emisiones.

Con arreglo a las normas actualizadas, a partir de 2035 todos los autobuses urbanos nuevos tendrían que ser de cero emisiones. Los autobuses de larga distancia y los autocares seguirían estando sujetos a los objetivos generales.

LA NORMATIVA EURO 7 EN 2029 PARA AUTOBUSES

Además de establecer normas de emisión para los vehículos, la UE ha aprobado la normativa Euro 7, que obliga a reducir aún más los contaminantes atmosféricos procedentes del transporte por carretera. El Reglamento Euro 7, (2027 para turismos y furgonetas; y 2029 para camiones y buses), establece normas para las emisiones que complementan los límites de CO₂ anteriormente mencionados y abarcan también otros elementos contaminantes, como la contaminación por abrasión de los neumáticos, los frenos y las baterías. ●

CON ARREGLO A LAS NORMAS ACTUALIZADAS DE LA UE, A PARTIR DE 2035 TODOS LOS AUTOBUSES URBANOS NUEVOS TENDRÍAN QUE SER DE CERO EMISIONES