



OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA 2024

CONTRATOS DE GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA 2024

CONTRATOS DE GESTIÓN DE LA
ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO



Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:
<https://publicaciones.transportes.gob.es/>

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
<https://cpage.mpr.gob.es>

Título de la obra: Observatorio del transporte de viajeros por carretera 2024.
Contratos de gestión de la Administración General del Estado

Autor: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible;
DG de Transportes por Carretera y Ferrocarril

Año de edición: 2025

Edita:
© Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Secretaría General Técnica
Centro de Publicaciones

NIPO: 196-25-077-2

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada, ni transmitida por un sistema de reproducción de información en ninguna forma ni en ningún medio, salvo en aquellos casos específicamente permitidos por la ley.



OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA 2024

| | |
|---|----|
| 1. INTRODUCCIÓN..... | 3 |
| 1.1. Repercusión de la pandemia del Covid-19 en el transporte de viajeros..... | 4 |
| 1.2. Impacto de las bonificaciones a viajeros recurrentes y jóvenes en los servicios regulares..... | 5 |
| 2. ANÁLISIS DE LOS CONTRATOS DE GESTIÓN DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL DE COMPETENCIA ESTATAL | 5 |
| 2.1. Servicios estatales de transporte público, número y proceso administrativo. | 7 |
| 2.2. Relación de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera, de titularidad de la Administración General del Estado a 31 de diciembre de 2024..... | 9 |
| 2.3. Longitud de las líneas | 20 |
| 2.4. Viajeros y Viajeros/Km | 21 |
| 2.5. Recorridos medios por viajero y ocupación media | 28 |
| 2.6. Vehículos/kilómetro | 32 |
| 2.7. Recaudación..... | 36 |
| 2.8. Tarifa usuario media y ponderada en los servicios de transporte de viajeros de competencia estatal..... | 43 |
| 2.9 Resumen de explotación de los contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de titularidad de la Administración General del Estado | 44 |
| 3. ESTRUCTURA EMPRESARIAL DE LAS CONCESIONARIAS DE CONTRATOS DE GESTIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE COMPETENCIA ESTATAL..... | 46 |
| 3.1. Clasificación de contratos por volúmenes de actividad | 48 |
| 3.2. Vehículos adscritos a los diferentes contratos de gestión de servicios de transporte de viajeros por carretera de ámbito estatal..... | 51 |
| 3.3. Tipo de combustible y emisiones de los vehículos | 55 |

| | |
|---|----|
| 4. CALIDAD DEL SERVICIO Y GRADO DE SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS | 57 |
| 4.1. Características de la muestra obtenida | 58 |
| 4.1.1. Según características sociodemográficas de los usuarios | 58 |
| 4.1.2. Según hábitos de viaje de los usuarios..... | 59 |
| 4.2. VALORACIÓN DE LOS ATRIBUTOS DE CALIDAD | 60 |
| 4.2.1. Valoración según características sociodemográficas de los usuarios | 61 |
| 4.2.2. Valoración según hábitos de viaje de los usuarios..... | 63 |
| 4.3. Caracterización de los viajes..... | 66 |
| 4.3.1. Frecuencia de realización del viaje..... | 66 |
| 4.3.2. Tipo de realización del viaje | 66 |
| 4.3.3. Motivo del viaje..... | 67 |
| 4.3.4. Modo de acceso o dispersión a la estación | 67 |
| 4.3.5. Ida y vuelta en el mismo día | 68 |
| 4.3.6. Motivos utilización autobús..... | 68 |
| 4.4. Valoración de los atributos de calidad | 69 |
| 4.5. Índices de calidad y su evolución en el periodo 2000-2023 | 71 |
| 5. FUENTES DE DATOS CONSULTADAS | 74 |

1. INTRODUCCIÓN

El Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera del año 2024 está dedicado, exclusivamente, a la actividad del servicio de transporte público regular y permanente y de uso general de viajeros por carretera, ofreciendo un estudio pormenorizado sobre las líneas regulares de transporte de viajeros, objeto de los contratos de gestión y titularidad de la Administración General del Estado.

Se presenta la situación y actividad de este sector del transporte público a lo largo del año 2024, mostrando datos sobre viajeros transportados, kilómetros realizados, poblaciones atendidas, longitud de líneas, número de paradas, vehículos, número de plazas ofertadas, antigüedad de los vehículos, composición de la flota, ingresos económicos, grado de ocupación, empresas concesionarias, estructura empresarial del sector y la agrupación de aquellas sociedades en grupos de empresas. Asimismo, al final del Observatorio, se incluye el resultado del último estudio realizado entre septiembre de 2023 y abril de 2024 sobre “Calidad del Servicio y Grado de Satisfacción de los Usuarios”.

Este Observatorio, cumple con la obligación señalada en el artículo 7.1 del Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera en el que se establece la obligatoriedad por parte de la autoridad competente de hacer público una vez al año un informe global sobre las obligaciones de servicio público de su competencia, distinguiendo entre transporte en autobús y transporte ferroviario.

Como complemento a esta información en la página web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible : <https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/lineas-regulares-de-transporte-de-viajeros>, se pueden consultar datos pormenorizados de:

- Caducidad de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general

- Contratos de gestión del servicio regular de viajeros nacional
- Datos de viajeros de los servicios públicos de transporte de viajeros de uso general
- Información sobre líneas regulares de transporte de viajeros

Para la realización de este Observatorio se han utilizado, básicamente, los datos estadísticos de explotación suministrados por las propias empresas concesionarias a la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como información procedente del Instituto Nacional de Estadística y otras fuentes que están relacionadas al final del presente documento.

1.1. Repercusión de la pandemia del Covid-19 en el transporte de viajeros

En el año 2024, la situación derivada de la pandemia de Covid-19 ha evolucionado notablemente desde los años críticos de 2020 y 2021. La crisis sanitaria y económica global originada en 2020 afectó profundamente al sector del transporte, con un descenso significativo en la actividad durante esos años. Sin embargo, para 2024, muchas áreas relacionadas con el transporte han alcanzado o incluso superado los niveles previos a la pandemia, evidenciando una recuperación progresiva que comenzó en 2022 y continuó en 2023.

En particular, en el ámbito del transporte público regular de viajeros por carretera de competencia estatal, se han implementado medidas para fomentar su uso, como la reducción del precio del billete para jóvenes y la bonificación del 100% en abonos y títulos multiviaje desde enero de 2024, lo que ha incentivado la demanda y contribuido a la recuperación del sector.

Por tanto, para el “Análisis de los Contratos de Gestión de Servicio Público de Transporte Regular de uso General de Competencia Estatal”, se puede observar en 2024 una consolidación de la recuperación iniciada en años anteriores, apoyada en políticas de promoción del transporte público y reformas regulatorias que apuntan a una mayor apertura y eficiencia del sector. Los gráficos y cuadros de este informe reflejarán la superación de la caída de 2020-2021 y la estabilización o crecimiento en 2024.

1.2. Impacto de las bonificaciones a viajeros recurrentes y jóvenes en los servicios regulares

En 2024, se han prorrogado y ampliado las medidas de fomento del uso del transporte público. Destacan especialmente la bonificación del 100% en los abonos y títulos multiviaje para viajeros recurrentes, establecidas en el Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, así como la extensión de las bonificaciones para jóvenes, reguladas a través del Real Decreto-ley 3/2024 de 4 de junio. Estas medidas, han consolidado el aumento de la demanda de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera, superando en muchos casos los niveles previos a la pandemia.

El impacto de estas bonificaciones ha sido notable, no solo en la recuperación del número de usuarios, sino también en el impulso de políticas de movilidad sostenible y en la reducción del uso del vehículo privado. Además, ampliar la gratuidad y los descuentos han supuesto que el transporte público sea más accesible para todos, lo que ha favorecido tanto la cohesión territorial como el acceso al mismo, tanto para los jóvenes como para las personas que lo utilizan con mayor frecuencia.

2. ANÁLISIS DE LOS CONTRATOS DE GESTIÓN DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL DE COMPETENCIA ESTATAL

Desde la entrada en vigor de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestre, modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, en adelante LOTT, los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera, que inicialmente dependían del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y actualmente forman parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, han venido experimentando una serie de cambios motivados por procesos de convalidación, renovación por concurso, renuncia, segregaciones de tráficos y transferencias a las distintas Comunidades Autónomas.

En los últimos años, algunas de las empresas concesionarias han venido solicitando la remodelación de servicios de las que eran titulares. Esta creciente demanda para modificar algunas condiciones de prestación de los servicios en determinadas concesiones que, tenía por objeto adecuar y modernizar esos servicios, adaptándolos a las actuales circunstancias de demanda, por medio de unificaciones, rectificando y/o modificando rutas deficitarias o de escasa ocupación, e introduciendo nuevos modos de atender los servicios, con tráficos “a la demanda”, códigos compartidos, optimizando recursos y minorando costes sin disminuir la calidad en los servicios prestados.

La información que se recoge en este Observatorio corresponde a un resumen de los datos estadísticos sobre tráficos facilitados por las mismas empresas concesionarias. Desde 1998 la fuente de los datos de explotación era la base de datos SITRANVI de la Dirección General de Transporte Terrestre mientras que, actualmente, la gestión de esos datos de explotación de los servicios de transporte público regular y permanente de viajeros por carretera, de titularidad de la Administración General del Estado, se lleva a cabo mediante la aplicación informática SITRANBUS.

Desde el año 2004, como consecuencia de la Orden FOM/3398/2002 de 20 de diciembre, sustituida por la Orden FOM 1230/2013, de 31 de mayo, por la que se establecen normas de control en relación a los transportes públicos de viajeros por carretera y por la Resolución de 6 de junio de 2019, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se determina la información de explotación que las empresas contratistas de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal deben proporcionar, se viene ampliando esta información. De este modo, los titulares de los contratos de gestión de servicios públicos regulares de transporte están obligados a facilitar, trimestralmente, a la actual Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, un resumen de los servicios prestados al amparo de esos contratos, que ha de contener los siguientes datos, referidos separadamente a cada uno de los tráficos que los integran, y en relación con cada una de las rutas que integran el contrato:

- Número total de viajeros transportados.
- Volumen de tráfico total medido en viajeros-kilómetro.
- Recaudación total, Impuesto sobre el Valor Añadido incluido, obtenida por la

empresa.

Remitirán, además, los siguientes datos de explotación, agregados por trimestre, en relación con cada una de las expediciones que integran el servicio:

- Número total de viajeros transportados.
- Volumen de tráfico total medido en viajeros-kilómetro.
- Volumen de tráfico total medido en vehículos-kilómetro.
- Volumen de tráfico servido mediante vehículos adscritos al contrato, medido en vehículos-kilómetro.
- Volumen de tráfico servido mediante vehículos propios no adscritos al contrato, medido en vehículos-kilómetro.
- Volumen de tráfico servido mediante la colaboración de otros transportistas, medido en vehículos-kilómetro.
- Recaudación total, Impuesto sobre el Valor Añadido incluido, obtenida por la empresa.

2.1. Servicios estatales de transporte público, número y proceso administrativo.

A fecha de 31-12-2024 el número de servicios regulares permanentes de uso general, todos ellos gestionados mediante contratos de gestión de servicio público para transporte regular de viajeros de titularidad de la Administración General del Estado, era de **76**. La mayoría de los contratos adjudicados en los últimos años provienen de la convalidación de servicios que estaban vigentes antes de la entrada en vigor de la LOTT (119 desde 1990), teniendo lugar la mayor parte del proceso entre los años 1992 y 1995. A la indicada fecha de 31 de diciembre de 2024, de los 76 contratos gestionados por la Administración General del Estado, seis se encontraban anulados por los tribunales, mientras que treinta y ocho estaban caducados. Con excepción de la VAC-219 (Vigo-Barcelona-Irún), la VAC-248 (Puertollano-Tomelloso-Cuenca-Albacete-Valencia), la VAC-250 (Alicante-Cartagena-Murcia) y la VAC-254 (Badajoz-Córdoba con Hijuelas) el resto de

contratos han sido prorrogados mediante resolución de la Dirección General de Transporte Terrestre.

El resto de los servicios de transporte de viajeros por carretera adjudicados lo han sido por creación de nuevas líneas, en ocasiones como resultado de unificaciones, o de concursos para renovar los contratos de gestión que se iban extinguiendo.

El número de líneas transferidas a las Comunidades Autónomas desde 1990 es de 77, teniendo lugar la mayor parte de ellas durante el año 1993, en que se transfirieron 68.

Durante 2024 se produjo la extinción de los contratos VAC-127 Madrid-Salamanca-Vigo, VAC-230 Cuenca-Barcelona y VAC-217 Ayamonte-Santa Coloma, entrando en vigor otros tres nuevos contratos, VAC-259 Madrid-Salamanca-Vigo, VAC-260 Cuenca-Barcelona y VAC-261 Ayamonte (Huelva)-Santa Coloma de Gramanet (Barcelona).

El 1 de junio de 2024 se produjo la extinción de la VAC-239 Jaén-Benidorm (Alicante).

Un breve resumen de la situación actual se puede encontrar en el siguiente cuadro:

Tabla 1.Evolución del número de contratos

| EVOLUCION DEL NUMERO DE CONTRATOS DE GESTION | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--|------------------------------|----------------|------------------|---------------------------|
| Años | Líneas iniciales | Líneas extinguidas | Líneas transferidas | Líneas adjudicadas | | | Resultado | Líneas finales |
| | | | | De nueva creación o en concurso | Por convalidación | Totales | | |
| 1993 | 217 | 19 | 68 | 1 | 14 | 15 | -72 | 145 |
| 1994 | 145 | 45 | 0 | 2 | 35 | 37 | -8 | 137 |
| 1995 | 137 | 32 | 2 | 3 | 21 | 24 | -10 | 127 |
| 1996 | 127 | 11 | 0 | 0 | 9 | 9 | -2 | 125 |
| 1997 | 125 | 10 | 0 | 0 | 7 | 7 | -3 | 122 |
| 1998 | 122 | 7 | 0 | 2 | 5 | 7 | 0 | 122 |
| 1999 | 122 | 9 | 0 | 2 | 5 | 7 | -2 | 120 |
| 2000 | 120 | 2 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 120 |
| 2001 | 120 | 3 | 0 | 2 | 0 | 2 | -1 | 119 |
| 2002 | 119 | 11 | 0 | 5 | 0 | 5 | -6 | 113 |
| 2003 | 113 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 113 |
| 2004 | 113 | 4 | 1 | 2 | 0 | 2 | -3 | 110 |
| 2005 | 110 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 110 |
| 2006 | 110 | 3 | 0 | 1 | 0 | 1 | -2 | 108 |
| 2007 | 108 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | -5 | 103 |
| 2008 | 103 | 10 | 0 | 9 | 0 | 9 | -1 | 102 |
| 2009 | 102 | 2 | 0 | 3 | 0 | 3 | 1 | 103 |
| 2010 | 103 | 3 | 1 | 2 | 0 | 2 | -2 | 101 |
| 2011 | 101 | 7 | 0 | 6 | 0 | 6 | -1 | 100 |
| 2012 | 100 | 9 | 0 | 4 | 0 | 4 | -5 | 95 |
| 2013 | 95 | 6 | 0 | 1 | 0 | 1 | -5 | 90 |
| 2014 | 90 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | -4 | 86 |
| 2015 | 86 | 3 | 0 | 3 | 0 | 3 | 0 | 86 |
| 2016 | 86 | 16 | 0 | 13 | 0 | 13 | -3 | 83 |
| 2017 | 83 | 7 | 0 | 6 | 0 | 6 | -1 | 82 |
| 2018 | 82 | 5 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 | 82 |
| 2019 | 82 | 3 | 0 | 1 | 0 | 1 | -2 | 80 |
| 2020 | 80 | 4 | 0 | 1 | 0 | 1 | -3 | 77 |
| 2021 | 77 | 4 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 77 |
| 2022 | 77 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 77 |
| 2023 | 77 | 4 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 77 |
| 2024 | 77 | 4 | 0 | 3 | 0 | 3 | -1 | 76 |

2.2. Relación de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera, de titularidad de la Administración General del Estado a 31 de diciembre de 2024

VAC- 017 TERUEL – BARCELONA, con hijuela a CASPE

Contratista: *LA HISPANO DE FUENTE EN SEGURES, SA*

Fecha de caducidad: 31/08/2017

VAC- 022 LOGROÑO – SORIA - MADRID, con hijuelas

Contratista: *NEX CONTINENTAL HOLDINGS, SLU*

Fecha de caducidad: 27/03/2013

VAC- 023 MADRID – TOLEDO, con hijuelas

Contratista: *NEX CONTINENTAL HOLGINGS, SLU*

Fecha de caducidad: 30/12/2013

VAC- 025 MURCIA-SEVILLA, por GRANADA con hijuelas

Contratista: *NEX CONTINENTAL HOLGINGS, SLU*

Fecha de caducidad: 21/12/2013

VAC- 031 MURCIA – VALENCIA

Contratista: *TRANSPORTES BACOMA, SAU*

Fecha de caducidad: 30/03/2013

VAC- 034 VIELLA – LLEIDA, con hijuelas

Contratista: *SAU ALSINA GRAELLS DE AUTO TRANSPORTE*

Fecha de caducidad: 30/06/2018

VAC- 043 LLEIDA –MOLINA DE ARAGÓN por ZARAGOZA, con hijuelas

Contratista: *ÁGREDA BUS, SL*

Fecha de caducidad: 04/02/2013

VAC- 046 IRÚN – TUY, con hijuelas

Contratista: *INTERURBANA DE AUTOCARES, SA*

Fecha de caducidad: 19/09/2016

VAC- 051 MADRID – BADAJOZ – VALENCIA, con hijuelas

Contratista: *AUTO RES, SL*

Fecha de caducidad: 29/04/2013

VAC-053 CORIA – SALAMANCA – BARCELONA, con hijuelas

Contratista: *MONBUS LARGA DISTANCIA, SLU*

Fecha de caducidad: 26/04/2017

VAC- 055 MADRID – ALICANTE, con hijuelas

Contratista: *GRUPO ENATCAR, SA*

Fecha de caducidad: 17/02/2015

VAC- 063 MADRID-TOLEDO por VALMOJADO, con hijuela por CHOZAS CANALES

Contratista: *AUTOCARES SAMAR, SA*

Fecha de caducidad: 30/11/2013

VAC- 067 BURGOS–POZA DE LA SAL–FRÍAS-BRIVIESCA-LOGROÑO, con hijuelas

Contratista: *NEX CONTINENTAL HOLDINGS, SLU*

Fecha de caducidad: 22/02/2013

VAC- 076 SORIA – ZARAGOZA, con hijuelas

Contratista: *TRANSPORTES HERNANDEZ PALACIO, SA. (THERPASA)*

Fecha de caducidad: 09/12/2013

VAC- 082 MADRID – FUENSALIDA

Contratista: *COMPAÑÍA EUROPEA DE VIAJEROS ESPAÑA, SA*

Fecha de caducidad: 31/07/2012

VAC- 087 MADRID – MIAJADAS – DON BENITO, con hijuelas

Contratista: *LA VELOZ, SA*

Fecha de caducidad: 24/08/2013

VAC- 092 MADRID – GRANADA – ALMUÑÉCAR

Contratista: *NEX CONTINENTAL HOLDINGS, SLU*

Fecha de caducidad: 02/03/2012

VAC- 093 MADRID – JAÉN, con hijuelas

Contratista: *AUTOCARES SAMAR, SA*

Fecha de caducidad: 26/11/2013

VAC- 099 MADRID – ZARAGOZA – BARCELONA, con hijuelas

Contratista: *TRANSPORTES DE VIAJEROS DE ARAGON, SA*

Fecha de caducidad: 24/03/2013

VAC- 108 SANTANDER – BILBAO – BARCELONA, con hijuela

Contratista: *VIAJES POR CARRETERA, SA*

Fecha de caducidad: 25/02/2016

VAC- 124 HUESCA – LLEIDA, con hijuelas

Contratista: *AVANZA MOVILIDAD INTEGRAL, SLU*

Fecha de caducidad: 09/11/2013

VAC –130 MADRID – FUENTE DEL ARCO – BADALONA, con hijuelas

Contratista: *AUTÓMNIBUS INTERURBANOS, SA (AISA)*

Fecha de caducidad: 05/06/2017

VAC – 132 ALICANTE – MURCIA, con hijuelas

Contratista: *TRANSPORTES BACOMA, SAU*

Fecha de caducidad: 06/12/2013

VAC- 133 ZARAGOZA – MURCIA, con hijuelas

Contratista: *AUTOBUSES TERUEL ZARAGOZA, SA*

Fecha de caducidad: 13/11/2009

VAC –140 SALAMANCA – LEÓN – SANTANDER – LAREDO

Contratista: *GRUPO ENATCAR, SA*

Fecha de caducidad: 14/04/2016

VAC- 145 LEÓN – ZARAGOZA por VALLADOLID, con hijuelas

Contratista: *LINECAR, SA*

Fecha de caducidad: 12/03/2016

VAC- 150 SEVILLA Y MALAGA A MONTGAT Y MANRESA, con hijuelas

Contratista: *TRANSPORTES BACOMA, SAU*

Fecha de caducidad: 02/04/2013

VAC- 152 MADRID – PIEDRABUENA

Contratista: *AUTOCARES SAMAR, SA*

Fecha de caducidad: 10/10/2014

VAC- 154 ZARAGOZA-CASTELLÓN DE LA PLANA por TARRAGONA Y CASPE

Contratista: *LA HISPANO DE FUENTE EN SEGURES, SA*

Fecha de caducidad: 28/08/2014

VAC- 157 MADRID – IRÚN, con hijuelas

Contratista: *NEX CONTINENTAL HOLDINGS, SLU*

Fecha de caducidad: 09/06/2015

VAC- 158 MADRID – CASAS IBAÑEZ – LAS LAGUNAS DE RUIDERA

Contratista: *AUTOCARES SAMAR, SA.*

Fecha de caducidad: 10/10/2014

VAC- 159 SANTIAGO DE COMPOSTELA-GIJÓN-IRÚN-BARCELONA

Contratista: *RUTAS DEL CANTABRICO, SL*

Fecha de caducidad: 24/05/2014

VAC -160 MADRID– LEÓN – GIJÓN

Contratista: *ALIANZA BUS, SLU*

Fecha de caducidad: 03/08/2013

VAC -161 SEVILLA – SALAMANCA – IRÚN

Contratista: *GRUPO ENATCAR, SA*

Fecha de caducidad: 12/04/2016

VAC- 201 PUENTE GÉNAVE (JAÉN) – ALBACETE

Contratista: *AUTOCARES MOLINERO, SL*

Fecha de caducidad: 31/08/2019

VAC- 206 FERROL – ALGECIRAS

Contratista: *INTERURBANA DE AUTOCARES, SA*

Fecha de caducidad: 19/11/2017

VAC- 208 MADRID – PAMPLONA por BURGOS Y LOGROÑO, con prolongación a la frontera francesa por ARNEGUI

Contratista: *AUTOBUSES MADRID PAMPLONA, SL*

Fecha de caducidad: 22/12/2033

VAC -211 TAMARITE DE LITERA (HUESCA) – LLEIDA

Contratista: *EMPRESA LAX, SL*

Fecha de caducidad: 10/01/2021

VAC- 213 SANTANDER-BILBAO-LA MANGA DEL MAR MENOR (MURCIA)

Contratista: *BILMAN BUS, SL*

Fecha de caducidad: 24/02/2018

VAC- 214 MADRID – SEVILLA – AYAMONTE (HUELVA)

Contratista: *SOCIBUS, SA.*

Fecha de caducidad: 18/02/2019

VAC- 215 MADRID – CÓRDOBA – SAN FERNANDO

Contratista: *SECORBUS, SL*

Fecha de caducidad: 02/06/2019

VAC- 216 MADRID – ALMERÍA

Contratista: *BUS MADRID ALMERÍA, SL*

Fecha de caducidad: 28/07/2020

VAC- 219 VIGO – IRÚN – BARCELONA

Contratista: *MONBUS LARGA DISTANCIA, SLU*

Fecha de caducidad: 05/07/2022

VAC- 220 BILBAO - CASTRO URDIALES

Contratista: *INTERNATIONAL REGULAR BUS CASTRO, SL*

Fecha de caducidad: 30/07/2022

VAC- 221 MADRID-ZAOREJAS (GUADALAJARA) - SIGÜENZA (GUADALAJARA)

Contratista: *AUTOCARES SAMAR, SA*

Fecha de caducidad: 09/03/2025

VAC- 222 MADRID - PLASENCIA (CÁCERES)

Contratista: *COMPAÑÍA EUROPEA DE VIAJEROS ESPAÑA, SA*

Fecha de caducidad: 08/05/2025

VAC-223 MADRID – ÁVILA

Contratista: *R.J. AUTOCARES SL*

Fecha de caducidad: 11/05/2025

VAC-224 MADRID-JARAÍZ DE LA VERA (CÁCERES)

Contratista: *LA VELOZ, SA*

Fecha de caducidad: 19/02/2026

VAC- 225 PAMPLONA (NAVARRA) - JACA (HUESCA)

Contratista: *LA BURUNDESA, SAU*

Fecha de caducidad: 03/05/2026

VAC- 226 MADRID – NAVAMORCUENDE (TOLEDO)

Contratista: *COMPAÑÍA EUROPEA DE VIAJEROS ESPAÑA, SA*

Fecha de caducidad: 09/06/2026

VAC- 227 CALAHORRA (LA RIOJA) - SORIA

Contratista: *AUTOBUSES JIMENEZ, SL*

Fecha de caducidad: 14/06/2026

VAC- 228 ALMERÍA – CARTAGENA (MURCIA)

Contratista: *BUS MADRID ALMERÍA, SL*

Fecha de caducidad: 20/06/2026

VAC- 229 MURCIA – ALMERÍA

Contratista: *TRANSPORTES BACOMA, SAU*

Fecha de caducidad: 30/06/2026

VAC- 231 MADRID – PIEDRABUENA (CIUDAD REAL) - AGUDO (CIUDAD REAL)

Contratista: *INTERURBANA DE AUTOBUSES, SA*

Fecha de caducidad: 15/07/2026

VAC– 232 MADRID – MÁLAGA – ALGECIRAS (CÁDIZ)

Contratista: *INTERURBANA DE AUTOBUSES, SA*

Fecha de caducidad: 12/12/2026

VAC- 233 FRAGA, BINÉFAR, MEQUINENZA (HUESCA) - LLEIDA

Contratista: *LA HISPANO DE FUENTE EN SEGURES, S.A*

Fecha de caducidad: 18/10/2026

VAC -234 IRÚN (GUIPÚZCOA) - ALGECIRAS (CÁDIZ)

Contratista: *SECORBUS, SL*

Fecha de caducidad: 21/11/2026

VAC- 235 BURGOS – ZARAGOZA

Contratista: *LOGROZA, SL*

Fecha de caducidad: 28/11/2026

VAC- 238 EIBAR (GUIPÚZCOA) - PAMPLONA (NAVARRA)

Contratista: *EUGENIO DÍEZ, SA*

Fecha de caducidad: 05/01/2027

VAC- 240 MÉRIDA (BADAJOZ) - SEVILLA

Contratista: *LINEAS EXTREMEÑAS DE AUTOBUSES SA (LEDA)*

Fecha de caducidad: 24/03/2027

VAC- 241 BADAJOZ- SEVILLA

Contratista: *BADAJOZ SEVILLA BUS, SL*

Fecha de caducidad: 02/06/2027

VAC- 242 MADRID - ARANDA DE DUERO (BURGOS) - EL BURGO DE OSMÁ

Contratista: *NEX CONTINENTAL HOLDINGS, SLU*

Fecha de caducidad: 22/11/2027

VAC- 243 MADRID - GUADALAJARA

Contratista: *NEX CONTINENTAL HOLDINGS, SLU*

Fecha de caducidad: 20/02/2028

VAC-245 BARCELONA – HUESCA

Contratista: *AVANZA MOVILIDAD INTEGRAL, SLU*

Fecha de caducidad: 08/05/2028

VAC-246 MADRID - SEGOVIA con prolongación a MELGAR de FERNAMENTAL

Contratista: *AVANZA MOVILIDAD INTEGRAL, SLU*

Fecha de caducidad: 09/07/2028

VAC-247 ALDEANUEVA DEL CAMINO (CÁCERES) - MADRID

Contratista: *R.J. AUTOCARES SL*

Fecha de caducidad: 27/07/2028

VAC- 248 PUERTOLLANO-TOMELLOSO-CUENCA-ALBACETE-VALENCIA

Contratista: *AUTOBUSES ALSINA, SL*

Fecha de caducidad: 04/07/2021

VAC- 250 ALICANTE – CARTAGENA – MURCIA

Contratista: *BUS MADRID ALMERIA SL*

Fecha de caducidad: 21/06/2023

VAC- 254 BADAJOZ – CÓRDOBA, con hijuelas

Contratista: *AUTO TRANSPORTES SAN SEBASTIAN SA*

Fecha de caducidad: 21/12/2023

VAC- 255 MADRID- MOLINA DE ARAGÓN (GUADALAJARA) - TERUEL - VALENCIA

Contratista: AUTOCARES SAMAR, SA

Fecha de caducidad: 20/01/2028

VAC- 256 PEDRO BERNARDO (ÁVILA)-TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO)

Contratista: AUTOCARES SAMAR SA

Fecha de caducidad: 21/09/2025

VAC- 257 LA ADRADA (ÁVILA)-TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO)

Contratista: AUTOCARES SAMAR SA

Fecha de caducidad: 30/09/2025

VAC -258 HONTANARES (ÁVILA) –TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO)

Contratista: CASTROMIL, SA

Fecha de caducidad: 30/09/2025

VAC -259 MADRID – SALAMANCA – VIGO

Contratista: MONBUS LARGA DISTANCIA, SLU

Fecha de caducidad: 13/08/2033

VAC- 260 CUENCA – BARCELONA

Contratista: AUTOCARES SAMAR, SA

Fecha de caducidad: 09/10/2026

VAC- 261 AYAMONTE – SANTA COLOMA DE GRAMANET (BARCELONA)

Contratista: DAMAS TRANSVERSAL, SL

Fecha de caducidad: 06/11/2031

2.3. Longitud de las líneas

La longitud total de las líneas, entendida como la longitud total del trazado de todas las rutas en sus tramos comunes y no comunes, durante el año 2024 fue de **67.616 km**, con una longitud media de **889,7 kilómetros**.

Tabla 2. Histórico número de paradas y longitud

| NÚMERO DE CONTRATOS, PARADAS Y LONGITUD DE LAS LÍNEAS (31-12-2024) | | | | | |
|--|------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------|--------------------------------|
| AÑO | Nº de contratos | Longitud total (km) | Longitud media (km) | Nº de paradas | Media del nº de paradas |
| 2004 | 113 | 78.757 | 697,0 | 5.055 | 44,7 |
| 2005 | 110 | 78.190 | 710,8 | 5.028 | 45,7 |
| 2007 | 108 | 82.012 | 759,4 | 6.202 | 57,4 |
| 2008 | 103 | 80.016 | 776,9 | 6.316 | 61,3 |
| 2009 | 102 | 84.917 | 832,5 | 6.508 | 63,8 |
| 2010 | 101 | 80.548 | 797,5 | 5.262 | 52,1 |
| 2011 | 100 | 80.878 | 808,8 | 5.355 | 53,6 |
| 2012 | 95 | 77.337 | 814,1 | 5.083 | 53,5 |
| 2013 | 90 | 77.254 | 858,4 | 4.982 | 55,4 |
| 2014 | 86 | 75.730 | 880,6 | 4.846 | 56,3 |
| 2015 | 86 | 76.275 | 886,9 | 4.846 | 56,3 |
| 2016 | 83 | 77.536 | 934,2 | 4.763 | 57,4 |
| 2017 | 82 | 73.673 | 898,5 | 4.432 | 54,0 |
| 2018 | 82 | 73.206 | 892,8 | 4.377 | 53,4 |
| 2019 | 80 | 69.846 | 873,1 | 4.138 | 51,7 |
| 2020 | 77 | 68.628 | 891,3 | 4.045 | 52,5 |
| 2021 | 77 | 68.861 | 894,3 | 4.088 | 53,1 |
| 2022 | 77 | 68.574 | 890,6 | 4.146 | 53,8 |
| 2023 | 77 | 68.539 | 890,1 | 4.098 | 53,2 |
| 2024 | 76 | 67.616 | 889,7 | 4.136 | 54,4 |

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

2.4. Viajeros y Viajeros/Km

El número total de viajeros transportados por los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera, de titularidad de la Administración General del Estado, durante el año 2024 fue de **32.044.021** con un incremento respecto al año anterior del 12,24 %. Los viajeros-km del año 2024 alcanza el valor de **5.807.389.438** representando un crecimiento del 10,3 % con respecto a 2023.

En los cuadros siguientes, se presentan los datos de viajeros transportados en los contratos estatales y las variaciones en porcentaje, por trimestres y anuales:

Tabla 3. Viajeros transportados comparación anual

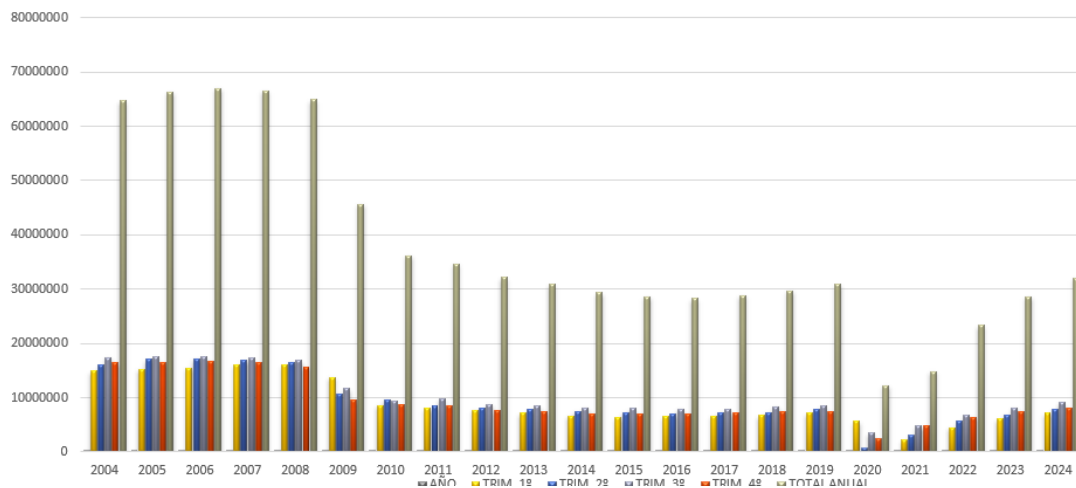
| VIAJEROS TRANSPORTADOS POR LOS SERVICIOS ESTATALES | | | | | |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| VIAJEROS TRANSPORTADOS | | | | | |
| AÑO | TRIM. 1º | TRIM. 2º | TRIM. 3º | TRIM. 4º | TOTAL ANUAL |
| 2004 | 14.884.499 | 16.030.064 | 17.342.262 | 16.417.313 | 64.674.138 |
| 2005 | 15.277.812 | 17.022.099 | 17.536.394 | 16.449.144 | 66.285.449 |
| 2006 | 15.482.824 | 17.226.907 | 17.521.346 | 16.784.041 | 67.015.118 |
| 2007 | 16.041.676 | 16.838.575 | 17.245.232 | 16.405.359 | 66.530.842 |
| 2008 | 15.982.138 | 16.512.184 | 16.827.826 | 15.639.985 | 64.962.133 |
| 2009 | 13.754.202 | 10.721.563 | 11.639.071 | 9.496.389 | 45.611.225 |
| 2010 | 8.505.843 | 9.589.472 | 9.363.521 | 8.707.990 | 36.166.826 |
| 2011 | 8.024.538 | 8.417.457 | 9.694.093 | 8.542.292 | 34.678.380 |
| 2012 | 7.688.624 | 8.067.958 | 8.765.130 | 7.627.731 | 32.149.443 |
| 2013 | 7.183.672 | 7.757.104 | 8.427.073 | 7.488.820 | 30.856.669 |
| 2014 | 6.643.363 | 7.525.127 | 8.168.311 | 7.041.068 | 29.377.869 |
| 2015 | 6.288.846 | 7.208.101 | 7.981.199 | 7.072.011 | 28.550.157 |
| 2016 | 6.501.974 | 6.914.064 | 7.863.032 | 6.991.192 | 28.270.262 |
| 2017 | 6.587.831 | 7.271.152 | 7.844.871 | 7.133.621 | 28.837.475 |
| 2018 | 6.695.378 | 7.266.146 | 8.295.529 | 7.422.587 | 29.679.640 |
| 2019 | 7.140.635 | 7.813.101 | 8.474.171 | 7.455.477 | 30.883.384 |
| 2020 | 5.628.181 | 701.067 | 3.437.470 | 2.407.010 | 12.173.728 |
| 2021 | 2.186.125 | 3.064.023 | 4.780.801 | 4.787.164 | 14.818.113 |
| 2022 | 4.505.083 | 5.637.914 | 6.773.597 | 6.378.147 | 23.294.741 |
| 2023 | 6.083.299 | 6.857.627 | 8.137.778 | 7.470.394 | 28.549.098 |
| 2024 | 7.111.889 | 7.767.690 | 9.087.632 | 8.076.810 | 32.044.021 |

| DISTRIBUCION DE LOS VIAJEROS TRANSPORTADOS EN PORCENTASJE | | | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|-------------|
| AÑO | TRIM. 1º | TRIM. 2º | TRIM. 3º | TRIM. 4º | TOTAL ANUAL |
| 2004 | 23,0% | 24,8% | 26,8% | 25,4% | 100% |
| 2005 | 23,0% | 25,7% | 26,5% | 24,8% | 100% |
| 2006 | 23,1% | 25,7% | 26,1% | 25,0% | 100% |
| 2007 | 24,1% | 25,3% | 25,9% | 24,7% | 100% |
| 2008 | 24,6% | 25,4% | 25,9% | 24,1% | 100% |
| 2009 | 30,2% | 23,5% | 25,5% | 20,8% | 100% |
| 2010 | 23,5% | 26,5% | 25,9% | 24,1% | 100% |
| 2011 | 23,1% | 24,3% | 28,0% | 24,6% | 100% |
| 2012 | 23,9% | 25,1% | 27,3% | 23,7% | 100% |
| 2013 | 23,3% | 25,1% | 27,3% | 24,3% | 100% |
| 2014 | 22,6% | 25,6% | 27,8% | 24,0% | 100% |
| 2015 | 22,0% | 25,2% | 28,0% | 24,8% | 100% |
| 2016 | 23,0% | 24,5% | 27,8% | 24,7% | 100% |
| 2017 | 22,8% | 25,2% | 27,2% | 24,7% | 100% |
| 2018 | 22,6% | 24,5% | 28,0% | 25,0% | 100% |
| 2019 | 23,1% | 25,3% | 27,4% | 24,1% | 100% |
| 2020 | 46,2% | 5,8% | 28,2% | 19,8% | 100% |
| 2021 | 14,8% | 20,7% | 32,3% | 32,3% | 100% |
| 2022 | 19,3% | 24,2% | 29,1% | 27,4% | 100% |
| 2023 | 21,3% | 24,0% | 28,5% | 26,2% | 100% |
| 2024 | 22,2% | 24,2% | 28,4% | 25,2% | 100% |

| VARIACIONES RESPECTO AL MISMO PERIODO DEL AÑO ANTERIOR | | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|-------------|
| AÑO | TRIM. 1º | TRIM. 2º | TRIM. 3º | TRIM. 4º | TOTAL ANUAL |
| 2.004 | 2,13% | -0,21% | 3,58% | 3,86% | 2,35% |
| 2.005 | 2,64% | 6,19% | 1,12% | 0,19% | 2,49% |
| 2.006 | 1,34% | 1,20% | -0,09% | 2,04% | 1,10% |
| 2.007 | 3,61% | -2,25% | -1,58% | -2,26% | -0,72% |
| 2.008 | -0,37% | -1,94% | -2,42% | -4,67% | -2,36% |
| 2.009 | -13,94% | -35,07% | -30,83% | -39,28% | -29,79% |
| 2.010 | -38,16% | -10,56% | -19,55% | -8,30% | -20,71% |
| 2.011 | -5,66% | -12,22% | 3,53% | -1,90% | -4,12% |
| 2.012 | -4,20% | -4,17% | -9,58% | -10,71% | -7,30% |
| 2.013 | -6,57% | -3,85% | -3,86% | -1,82% | -4,02% |
| 2.014 | -7,52% | -2,99% | -3,07% | -5,98% | -4,79% |
| 2.015 | -5,34% | -4,21% | -3,07% | 0,44% | -2,82% |
| 2.016 | 3,39% | -4,08% | -2,29% | -1,14% | -0,98% |
| 2.017 | 1,32% | 5,16% | -1,48% | 2,04% | 2,01% |
| 2.018 | 1,63% | -0,07% | 5,74% | 4,05% | 2,92% |
| 2.019 | 6,65% | 7,53% | 2,15% | 0,44% | 4,06% |
| 2.020 | -21,18% | -91,03% | -59,44% | -67,71% | -60,58% |
| 2.021 | -61,16% | 337,05% | 39,08% | 98,88% | 21,72% |
| 2.022 | 106,08% | 84,00% | 41,68% | 33,23% | 57,20% |
| 2.023 | 35,03% | 21,63% | 20,14% | 17,12% | 22,56% |
| 2.024 | 16,91% | 13,27% | 11,67% | 8,12% | 12,24% |

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

El siguiente gráfico representa la evolución en el número de viajeros transportados en los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera, de titularidad de la Administración General del Estado, entre los años 2004 y 2024.



De 2.004 a 2008 se observa una tendencia a la estabilización en el número de viajeros transportados con apenas fluctuaciones en dicho período, sin embargo, entre 2008 y 2009 se produce un significativo descenso que se correspondería con una serie de segregaciones de tráficos realizados a diferentes Comunidades Autónomas. Desde 2009 hasta 2015 la demanda, continua a la baja. Desde ese momento se podría considerar estabilizada, con ligera tendencia al aumento de viajeros hasta el gran descenso producido por los efectos de la pandemia en 2020, el inicio de la recuperación en 2021 y 2022, volviendo a alcanzar en 2023 e incluso superar en 2024 los valores previos a la aparición de la pandemia del Covid-19.

A continuación, se incluye el resumen de los viajeros trasladados por cada uno de los contratos que han sido prestados durante el año 2024.

Tabla 4. Viajeros transportados por VAC

| VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CADA CONTRATO | VIAJEROS |
|---|-----------|
| VAC-017 - TERUEL-BARCELONA CON HIJUELA A CASPE | 50.633 |
| VAC-022 - LOGROÑO-SORIA-MADRID CON HIJUELAS | 457.830 |
| VAC-023 - MADRID-TOLEDO CON HIJUELAS | 3.328.812 |
| VAC-025 - MURCIA-SEVILLA POR GRANADA CON HIJUELAS | 164.497 |
| VAC-031 - MURCIA-VALENCIA | 205.861 |
| VAC-034 - VIELLA-LLEIDA CON HIJUELAS | 12.550 |
| VAC-043 - LLEIDA-MOLINA DE ARAGON POR ZARAGOZA CON HIJUELAS | 26.240 |
| VAC-046 - IRUN-TUY CON HIJUELAS | 673.052 |
| VAC-051 - MADRID-BADAJOS-VALENCIA CON HIJUELAS | 672.266 |
| VAC-053 - CORIA-SALAMANCA-BARCELONA CON HIJUELAS | 6.866 |
| VAC-055 - MADRID-ALICANTE CON HIJUELAS | 1.109.803 |
| VAC-063 - MADRID-TOLEDO POR VALMOJADO CON HIJUELA POR CHOZAS CANALES | 612.453 |
| VAC-067 - BURGOS-POZA DE LA SAL-FRIAS-BRIVIESCA-LOGROÑO CON HIJUELAS | 5.392 |
| VAC-076 - SORIA-ZARAGOZA CON HIJUELAS | 75.746 |
| VAC-082 - MADRID-FUENSALIDA | 49.188 |
| VAC-087 - MADRID-MIAJADAS-DON BENITO CON HIJUELAS | 2.274.377 |
| VAC-092 - MADRID-GRANADA-ALMUÑECAR | 707.701 |
| VAC-093 - MADRID-JAEN CON HIJUELAS | 450.283 |
| VAC-099 - MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA CON HIJUELA | 805.029 |
| VAC-108 - SANTANDER-BILBAO-BARCELONA CON HIJUELA | 98.344 |
| VAC-124 - HUESCA-LLEIDA CON HIJUELAS | 277.762 |
| VAC-127 - MADRID-SALAMANCA-VIGO CON HIJUELAS | 271.372 |
| VAC-130 - MADRID-FUENTE DEL ARCO-BADALONA CON HIJUELAS | 52.879 |
| VAC-132 - ALICANTE-MURCIA CON HIJUELAS | 337.579 |
| VAC-133 - ZARAGOZA-MURCIA CON HIJUELAS | 128.555 |
| VAC-140 - SALAMANCA-LEON-SANTANDER-LAREDO | 73.499 |
| VAC-145 - LEON-ZARAGOZA POR VALLADOLID CON HIJUELAS | 17.530 |
| VAC-150 - SEVILLA Y MALAGA A MONTGAT Y MANRESA, CON HIJUELAS | 1.193.118 |
| VAC-152 - MADRID-PIEDRABUENA | 939.482 |
| VAC-154 - ZARAGOZA-CASTELLON DE LA PLANA POR TARRAGONA Y CASPE | 357.449 |
| VAC-157 - MADRID-IRUN CON HIJUELAS | 2.209.274 |
| VAC-158 - MADRID-CASAS IBAÑEZ-LAS LAGUNAS DE RUIDERA | 1.278.324 |
| VAC-159 - SANTIAGO DE COMPOSTELA-GIJON-IRUN-BARCELONA | 1.871.747 |
| VAC-160 - GIJON-LEON-MADRID | 1.498.083 |
| VAC-161 - SEVILLA-SALAMANCA-IRUN | 410.351 |
| VAC-201 - PUENTE GENAVE (JAEN)- ALBACETE | 20.583 |
| VAC-206 - FERROL-ALGECIRAS | 69.131 |
| VAC-208 - MADRID-PAMPLONA POR BURGOS Y LOGROÑO, CON PROLONGACION A VALCARLOS Y FRONTERA FRANCESA DE ARNEGUI | 207.902 |
| VAC-211 - TAMARITE DE LITERA (HUESCA)-LLEIDA | 203.184 |
| VAC-213 - SANTANDER-BILBAO-LA MANGA DEL MAR MENOR (MURCIA) | 251.950 |
| VAC-214 - MADRID-SEVILLA-AYAMONTE (HUELVA) | 80.625 |
| VAC-215 - MADRID-CORDOBA-SAN FERNANDO | 195.653 |
| VAC-216 - MADRID-ALMERIA | 188.880 |
| VAC-217 - AYAMONTE (HUELVA)-SANTA COLOMA DE GRAMANET (BARCELONA) | 45.732 |
| VAC-219 - VIGO (PONTEVEDRA), IRUN (GUIPUZCOA) Y BARCELONA | 64.821 |
| VAC-220 - BILBAO (VIZCAYA) Y CASTRO URDIALES (CANTABRIA) | 1.032.437 |
| VAC-221 - MADRID-ZAOREJAS-SIGÜENZA | 52.789 |
| VAC-222 - MADRID - PLASENCIA (CÁCERES) | 30.915 |
| VAC-223 - MADRID-AVILA | 122.328 |

| | |
|--|-------------------|
| VAC-224 - MADRID-JARAIZ DE LA VERA (CÁCERES) | 296.505 |
| VAC-225 - PAMPLONA-JACA | 11.083 |
| VAC-226 - MADRID-NAVAMORCUENDE (TOLEDO) | 11.584 |
| VAC-227 - CALAHORRA (LA RIOJA)-SORIA | 195.992 |
| VAC-228 - ALMERIA-CARTAGENA | 25.139 |
| VAC-229 - MURCIA-ALMERIA | 161.816 |
| VAC-230 - CUENCA-BARCELONA | 15.744 |
| VAC-231 - MADRID-PIEDRABUENA (CIUDAD REAL)-AGUDO (CIUDAD REAL) | 1.508.638 |
| VAC-232 - MADRID-MALAGA-ALGECIRAS (CÁDIZ) | 164.562 |
| VAC-233 - FRAGA-BINEFAR-MEQUINENZA (HUESCA)-LLEIDA | 63.595 |
| VAC-234 - IRÚN (GUIPÚZCOA)-ALGECIRAS (CÁDIZ) | 38.366 |
| VAC-235 - BURGOS-ZARAGOZA | 425.867 |
| VAC-238 - EIBAR (GUIPÚZCOA)-PAMPLONA (NAVARRA) | 0 |
| VAC-239 - JAEN-BENIDORM (ALICANTE) | 157 |
| VAC-240 - MERIDA (BADAJOZ)-SEVILLA | 111.195 |
| VAC-241 - BADAJOZ-SEVILLA | 65.165 |
| VAC-242 - MADRID-ARANDA DUERO (BURGOS)-EL BURGO DE OSMA (SORIA) | 192.148 |
| VAC-243 - MADRID - GUADALAJARA | 1.200.138 |
| VAC-245 - BARCELONA-HUESCA | 130.980 |
| VAC-246 - MADRID-SEGOVIA CON PROLONGACION A MELGAR DE FERNAMENTAL (BURGOS) | 1.701.365 |
| VAC-247 - ALDEANUEVA DEL CAMINO (CACERES)-MADRID | 11.736 |
| VAC-248 - PUERTOLLANO-TOMELLOSO-CUENCA-ALBACETE-VALENCIA | 58.308 |
| VAC-250 - ALICANTE-CARTAGENA-MURCIA | 85.507 |
| VAC-254 - BADAJOZ-CORDOBA CON HIJUELAS | 86.675 |
| VAC-255 - MADRID - MOLINA DE ARAGÓN - TERUEL - VALENCIA | 52.751 |
| VAC-256 - PEDRO BERNARDO (AVILA) - TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO) | 4.501 |
| VAC-257 - LA ADRADA (AVILA) - TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO) | 3.883 |
| VAC-258 - HONTANARES (AVILA) - TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO) | 5.330 |
| VAC-259 - MADRID-SALAMANCA-VIGO | 138.418 |
| VAC-260 - CUENCA-BARCELONA | 2.596 |
| VAC-261 - AYAMONTE (HUELVA)-SANTA COLOMA DE GRAMANET (BARCELONA) | 3.420 |
| TOTAL | 32.044.021 |

En los cuadros siguientes se muestra el volumen de viajeros-km realizado, así como las variaciones en porcentaje, por trimestres y anuales experimentadas:

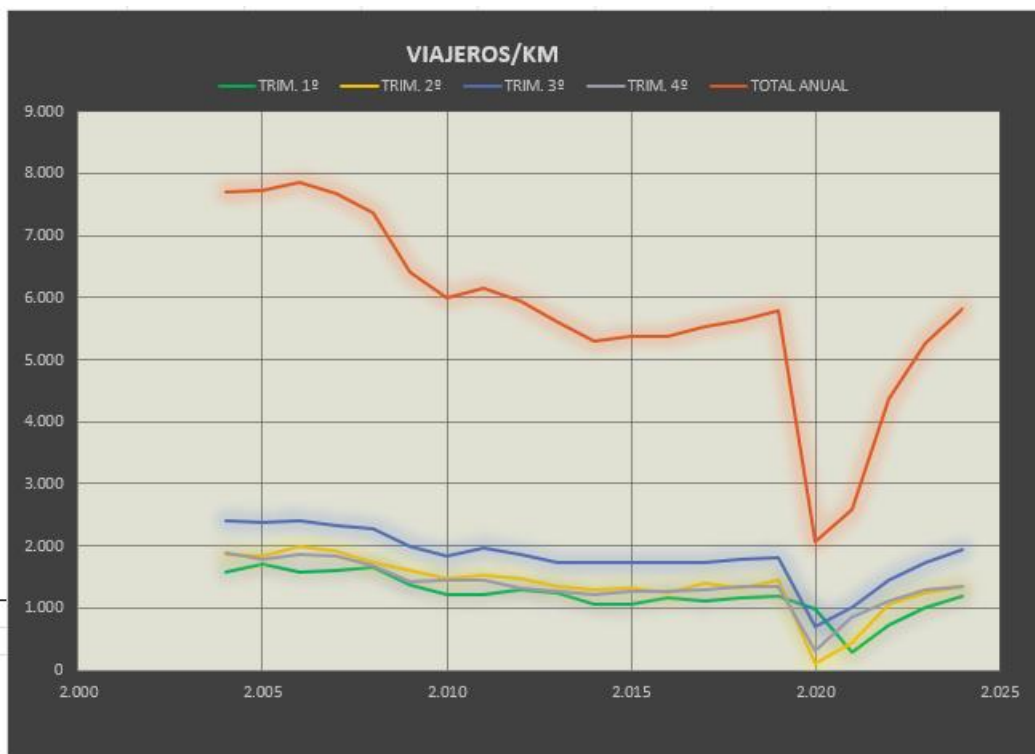
Tabla 5.. Viajeros-kilometro

| VIAJEROS-KM DE LOS CONTRATOS DE GESTION ESTATALES | | | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| VIAJEROS-KM (millones) | | | | | |
| AÑO | TRIM. 1° | TRIM. 2° | TRIM. 3° | TRIM. 4° | TOTAL ANUAL |
| 2.004 | 1.568 | 1.852 | 2.408 | 1.878 | 7.706 |
| 2.005 | 1.715 | 1.844 | 2.389 | 1.789 | 7.737 |
| 2.006 | 1.575 | 1.995 | 2.415 | 1.859 | 7.845 |
| 2.007 | 1.608 | 1.911 | 2.335 | 1.826 | 7.680 |
| 2.008 | 1.659 | 1.733 | 2.282 | 1.690 | 7.365 |
| 2.009 | 1.382 | 1.609 | 1.979 | 1.426 | 6.396 |
| 2.010 | 1.212 | 1.487 | 1.849 | 1.456 | 6.004 |
| 2.011 | 1.216 | 1.517 | 1.976 | 1.441 | 6.150 |
| 2.012 | 1.284 | 1.488 | 1.857 | 1.317 | 5.946 |
| 2.013 | 1.241 | 1.345 | 1.741 | 1.272 | 5.599 |
| 2.014 | 1.055 | 1.286 | 1.723 | 1.225 | 5.289 |
| 2.015 | 1.065 | 1.316 | 1.738 | 1.267 | 5.386 |
| 2.016 | 1.160 | 1.237 | 1.728 | 1.263 | 5.387 |
| 2.017 | 1.115 | 1.401 | 1.734 | 1.291 | 5.541 |
| 2.018 | 1.163 | 1.329 | 1.792 | 1.341 | 5.625 |
| 2.019 | 1.185 | 1.442 | 1.814 | 1.355 | 5.796 |
| 2.020 | 976 | 96 | 697 | 308 | 2.077 |
| 2.021 | 282 | 454 | 1.010 | 845 | 2.592 |
| 2.022 | 735 | 1.061 | 1.450 | 1.112 | 4.357 |
| 2.023 | 1.006 | 1.233 | 1.743 | 1.284 | 5.266 |
| 2.024 | 1.187 | 1.346 | 1.932 | 1.343 | 5.807 |

| DISTRIBUCION DEL TRAFICO POR TRIMESTRES | | | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| AÑO | TRIM. 1° | TRIM. 2° | TRIM. 3° | TRIM. 4° | TOTAL ANUAL |
| 2004 | 20,3% | 24,0% | 31,2% | 24,4% | 100% |
| 2005 | 22,2% | 23,8% | 30,9% | 23,1% | 100% |
| 2006 | 20,1% | 25,4% | 30,8% | 23,7% | 100% |
| 2007 | 20,9% | 24,9% | 30,4% | 23,8% | 100% |
| 2008 | 22,5% | 23,5% | 31,0% | 22,9% | 100% |
| 2009 | 21,6% | 25,2% | 30,9% | 22,3% | 100% |
| 2010 | 20,2% | 24,8% | 30,8% | 24,3% | 100% |
| 2011 | 19,8% | 24,7% | 32,1% | 23,4% | 100% |
| 2012 | 21,6% | 25,0% | 31,2% | 22,2% | 100% |
| 2013 | 22,2% | 24,0% | 31,1% | 22,7% | 100% |
| 2014 | 19,9% | 24,3% | 32,6% | 23,2% | 100% |
| 2015 | 19,8% | 24,4% | 32,3% | 23,5% | 100% |
| 2016 | 21,5% | 23,0% | 32,1% | 23,4% | 100% |
| 2017 | 20,1% | 25,3% | 31,3% | 23,3% | 100% |
| 2018 | 20,7% | 23,6% | 31,9% | 23,8% | 100% |
| 2019 | 20,5% | 24,9% | 31,3% | 23,4% | 100% |
| 2020 | 47,0% | 4,6% | 33,6% | 14,8% | 100% |
| 2021 | 10,9% | 17,5% | 39,0% | 32,6% | 100% |
| 2022 | 16,9% | 24,3% | 33,3% | 25,5% | 100% |
| 2023 | 19,1% | 23,4% | 33,1% | 24,4% | 100% |
| 2024 | 20,4% | 23,2% | 33,3% | 23,1% | 100% |

| VARIACIONES RESPECTO AL MISMO PERIODO DEL AÑO ANTERIOR | | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|-------------|
| AÑO | TRIM. 1° | TRIM. 2° | TRIM. 3° | TRIM. 4° | TOTAL ANUAL |
| 2004 | 5,0% | -0,4% | 3,9% | 7,5% | 3,9% |
| 2005 | 9,4% | -0,4% | -0,8% | -4,7% | 0,4% |
| 2006 | -8,2% | 8,2% | 1,1% | 3,9% | 1,4% |
| 2007 | 2,1% | -4,2% | -3,3% | -1,8% | -2,1% |
| 2008 | 3,2% | -9,3% | -2,3% | -7,4% | -4,1% |
| 2009 | -16,7% | -7,2% | -13,3% | -15,6% | -13,2% |
| 2010 | -12,3% | -7,6% | -6,6% | 2,1% | -6,1% |
| 2011 | 0,3% | 2,0% | 6,9% | -1,0% | 2,4% |
| 2012 | 5,6% | -1,9% | -6,0% | -8,6% | -3,3% |
| 2013 | -3,3% | -9,6% | -6,2% | -3,4% | -5,8% |
| 2014 | -15,0% | -4,4% | -1,0% | -3,7% | -5,5% |
| 2015 | 0,9% | 2,3% | 0,9% | 3,4% | 1,8% |
| 2016 | 8,9% | -6,0% | -0,6% | -0,3% | 0,0% |
| 2017 | -3,9% | 13,3% | 0,3% | 2,2% | 2,8% |
| 2018 | 4,3% | -5,2% | 3,4% | 3,9% | 1,5% |
| 2019 | 1,9% | 8,5% | 1,2% | 1,1% | 3,0% |
| 2020 | -17,6% | -93,4% | -61,6% | -77,3% | -64,2% |
| 2021 | -71,1% | 375,2% | 45,0% | 174,1% | 24,8% |
| 2022 | 160,6% | 133,4% | 43,5% | 31,6% | 68,1% |
| 2023 | 37,0% | 16,2% | 20,2% | 15,5% | 20,9% |
| 2024 | 17,9% | 9,2% | 10,8% | 4,6% | 10,3% |

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril



Se observa un aumento significativo en todos los trimestres respecto al ejercicio anterior, situándose este en un 10,3% de media anual.

2.5. Recorridos medios por viajero y ocupación media

En los contratos de titularidad estatal, el recorrido medio anual de cada viajero ha tendido a aumentar paulatinamente desde los 79 Km en 1991 hasta los 192 Km en 2017, cuando alcanzó su valor máximo, la causa de este incremento se debió esencialmente a que permanecen dependiendo de la Administración General del Estado los contratos de mayor recorrido. Esta tendencia se vio frenada por los efectos del Covid-19 en el año 2020 reduciéndose hasta los 171 km. A lo largo del año 2024 esta cifra se ha situado en **181 km** de media, encontrándose este dato en valores ligeramente inferiores a los de los años previos a la aparición de la pandemia.

En el año 2024, al igual que en toda la serie histórica analizada, el trimestre con el recorrido medio por viajero mayor fue el 3er. trimestre, alcanzando un valor de **213 km**, lo que supuso un 27,54% superior al recorrido medio del primer trimestre, un 23,12% sobre el segundo, un 28,31% sobre el 4º trimestre, y un 17,68% superior al recorrido medio del año.

En cuanto a la ocupación media, también ha permanecido bastante estable a lo largo de los últimos años, con una ligera subida paralela al crecimiento de número de viajeros. En 2020 no tuvo una bajada tan marcada como otros parámetros. En 2021 se recuperó alcanzando un valor de 25,65 viajeros por vehículo que se sitúa en valores similares a 2019, mientras que dicho valor alcanzó para 2022 una media de 28,52 viajeros, el mayor de la serie histórica, disminuyendo hasta los 27,84 viajeros de media anual para 2023 y aumentando ligeramente hasta los 28,12 en 2024. Los valores para los años 2021 y 2022 se explicarían por la disminución producida en las expediciones ofertadas por las empresas explotadoras al amparo del artículo 17 de la Ley 2/2021, de 29 de marzo, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, por el cual los operadores debían ajustar los niveles de oferta a la evolución de la recuperación de la demanda, con objeto de garantizar una adecuada prestación del servicio (derivado del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio). En este sentido, hay que señalar que la disposición adicional centésima séptima de la Ley

31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, estableció que los concesionarios de los servicios de transporte regular de viajeros por carretera competencia de la Administración General del Estado debían reponer la totalidad de la oferta de servicios recogida en el contrato antes del 1 de marzo de 2023.

Si se considera que los vehículos adscritos a los distintos servicios tienen una capacidad media de 55,10 plazas por autobús, esto supondría un grado de ocupación del **51,03 %**.

Al igual que en años anteriores, el periodo con mayor ocupación fue el del tercer trimestre, con un promedio de 30,19 viajeros por vehículo, mientras que la menor ocupación se produjo en el primer trimestre, con 25,92 viajeros por vehículo.

Los siguientes cuadros exponen, en cifras y mediante gráficos, los datos de los recorridos y ocupación medios por trimestres, entre los años 2004 y 2024.

Reseñar que, en el primer trimestre, así como en la media anual de 2024 se alcanzó la segunda mayor ocupación registrada en la serie disponible, mientras que en el cuarto trimestre el valor se situó en el máximo de la serie histórica, con 27,85 viajeros de promedio.

Esta mejora de la ocupación se debe en gran parte a la prórroga en 2024 de las medidas de fomento del uso del transporte público como la bonificación del 100% en los abonos y títulos multiviaje para viajeros recurrentes establecidas en el Real Decreto-ley 9/2024, de 23 de diciembre, así como la extensión de las bonificaciones para jóvenes, reguladas a través del Real Decreto-ley 3/2024 de 4 de junio

Tabla 6. Recorridos medios

| RECORRIDOS MEDIOS (KM) | | | | | |
|------------------------|----------|----------|----------|----------|-------------|
| AÑO | TRIM. 1º | TRIM. 2º | TRIM. 3º | TRIM. 4º | MEDIA ANUAL |
| 2004 | 105 | 116 | 139 | 114 | 119 |
| 2005 | 112 | 108 | 136 | 109 | 117 |
| 2006 | 102 | 116 | 138 | 111 | 117 |
| 2007 | 100 | 113 | 135 | 111 | 115 |
| 2008 | 104 | 105 | 136 | 108 | 113 |
| 2009 | 100 | 150 | 170 | 150 | 140 |
| 2010 | 143 | 155 | 198 | 167 | 166 |
| 2011 | 151 | 180 | 204 | 169 | 177 |
| 2012 | 167 | 184 | 212 | 173 | 185 |
| 2013 | 173 | 173 | 207 | 170 | 181 |
| 2014 | 159 | 171 | 211 | 174 | 180 |
| 2015 | 170 | 183 | 218 | 179 | 189 |
| 2016 | 178 | 179 | 220 | 181 | 191 |
| 2017 | 169 | 193 | 221 | 181 | 192 |
| 2018 | 174 | 183 | 216 | 181 | 190 |
| 2019 | 166 | 185 | 214 | 182 | 188 |
| 2020 | 173 | 136 | 203 | 128 | 171 |
| 2021 | 129 | 148 | 211 | 177 | 175 |
| 2022 | 163 | 188 | 214 | 174 | 187 |
| 2023 | 165 | 180 | 214 | 172 | 184 |
| 2024 | 167 | 173 | 213 | 166 | 181 |

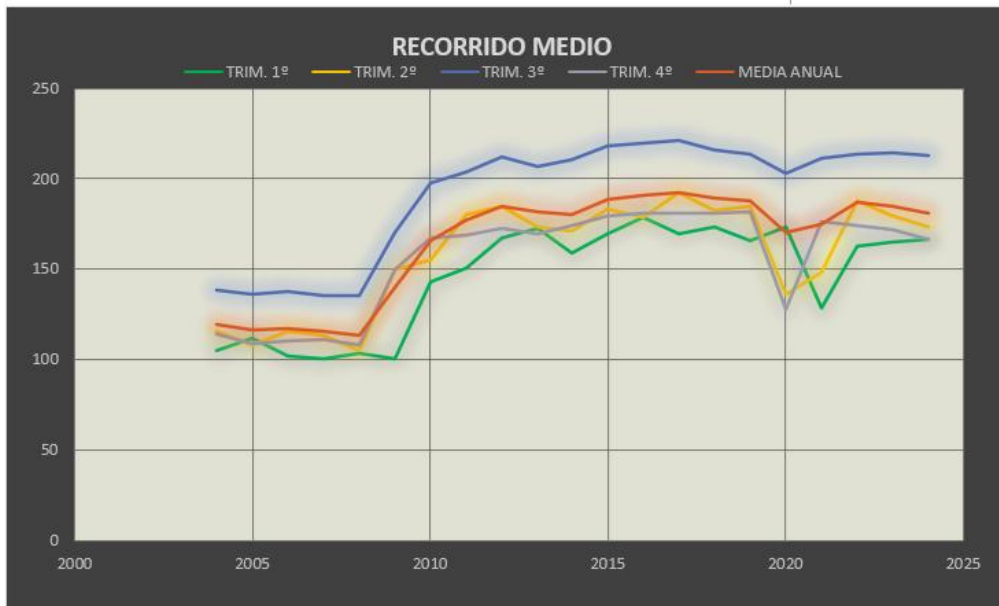
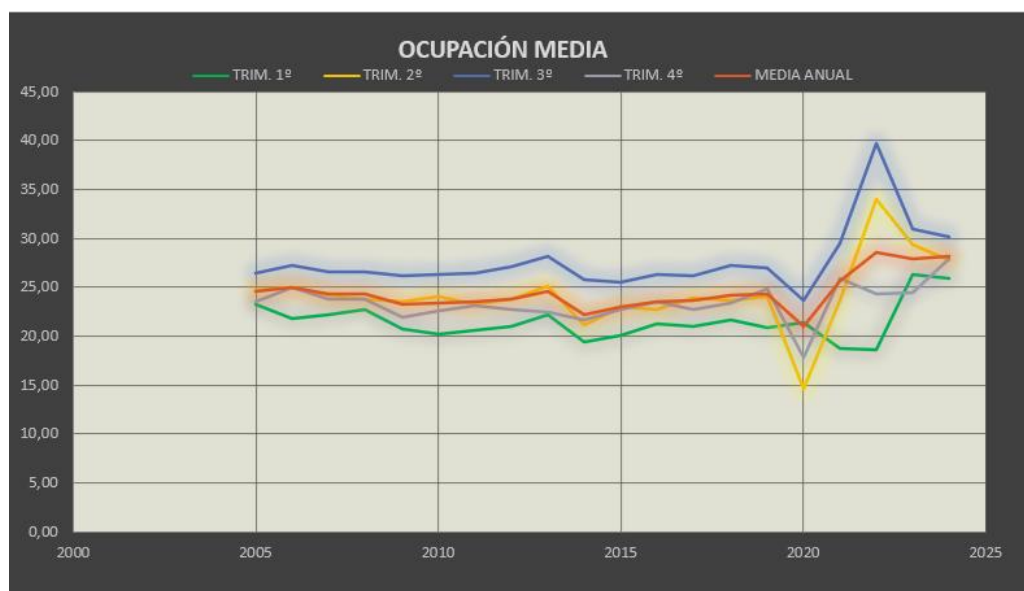


Tabla 7. Ocupación de los vehículos

| OCUPACIÓN MEDIA DE LOS VEHÍCULOS (Nº PASAJEROS) | | | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| AÑO | TRIM. 1º | TRIM. 2º | TRIM. 3º | TRIM. 4º | MEDIA ANUAL |
| 2004 | 22,39 | 24,04 | 26,77 | 24,01 | 24,44 |
| 2005 | 23,24 | 24,74 | 26,42 | 23,45 | 24,56 |
| 2006 | 21,82 | 24,98 | 27,29 | 25,03 | 24,92 |
| 2007 | 22,14 | 24,17 | 26,60 | 23,82 | 24,29 |
| 2008 | 22,66 | 23,76 | 26,52 | 23,80 | 24,29 |
| 2009 | 20,74 | 23,48 | 26,22 | 21,90 | 23,20 |
| 2010 | 20,20 | 24,01 | 26,28 | 22,56 | 23,38 |
| 2011 | 20,54 | 23,23 | 26,42 | 23,05 | 23,49 |
| 2012 | 21,04 | 23,82 | 27,11 | 22,69 | 23,78 |
| 2013 | 22,25 | 25,11 | 28,16 | 22,51 | 24,63 |
| 2014 | 19,39 | 21,16 | 25,71 | 21,70 | 22,16 |
| 2015 | 20,02 | 22,93 | 25,50 | 22,75 | 22,97 |
| 2016 | 21,29 | 22,70 | 26,27 | 23,52 | 23,55 |
| 2017 | 20,95 | 23,97 | 26,15 | 22,75 | 23,61 |
| 2018 | 21,69 | 23,70 | 27,19 | 23,32 | 24,13 |
| 2019 | 20,90 | 24,02 | 26,92 | 24,80 | 24,28 |
| 2020 | 21,39 | 14,60 | 23,62 | 17,75 | 20,97 |
| 2021 | 18,79 | 23,69 | 29,46 | 25,95 | 25,65 |
| 2022 | 18,66 | 33,98 | 39,66 | 24,35 | 28,52 |
| 2023 | 26,34 | 29,39 | 30,92 | 24,40 | 27,84 |
| 2024 | 25,92 | 27,73 | 30,19 | 27,85 | 28,12 |

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera v Ferrocarril



2.6. Vehículos/kilómetro

De acuerdo con lo previsto en la normativa actual, para hacer frente a la demanda de tráfico que no pueda ser atendida por los vehículos adscritos al servicio, podrán utilizarse otros vehículos, ya sean propios del gestor del servicio o bien cedidos por otros transportistas a través de cualquier fórmula jurídica válida.

La utilización de los citados vehículos (no adscritos al contrato de gestión) estará condicionada a que la misma se haga por vía de refuerzo, utilizándose en cada expedición, al menos, un vehículo adscrito a la concesión y el volumen de tráfico, medido en vehículos-kilómetro, servido a través de dicho procedimiento no podrá exceder anualmente del 30 por 100 del tráfico total.

Por tanto, las empresas concesionarias de líneas regulares deben poseer un número mínimo de vehículos para atender dicho servicio, pudiendo en momentos de mayor demanda contratar los servicios de otras empresas transportistas para atender puntas de demanda. Esta contingencia para reforzar la actividad se conoce con el nombre de “colaboración”.

De acuerdo con los datos estadísticos facilitados por las empresas concesionarias, el número de vehículos/km realizados con vehículos propios (adscritos y no adscritos a los contratos) ha pasado de 163,06 millones durante el año 2023 a **174,48 millones** en 2024. Además, se realizaron **32,06 millones** con vehículos en “colaboración”, lo que hace un total de **206,53 millones de vehículos-km**. Estos vehículos en “colaboración”, pasan a denominarse de “refuerzo” según lo hace el artículo 97 de la LOTT.

La distribución de los vehículos-km realizados con vehículos propios frente a los realizados mediante vehículo de colaboradores, en los últimos años, se mantuvo en una proporción, hasta 2011, aproximada de 90% (propios) a 10% (colaboradores), observándose una estabilización en los últimos años, algo superior al 90% de vehículos propios. En 2020 y 2021, al usar menos vehículos, al no precisarse tantos refuerzos, este índice disminuyó hasta el 5%, mientras que en 2022 ese valor aumentó hasta el 8%, alcanzando en 2023 el 14% y en 2024 el **15,5%** de los vehículos-km totales, el valor más

alto de la serie histórica.

En los datos siguientes se puede observar la evolución de estas colaboraciones, con valores que se habían estabilizado hasta la llegada de la pandemia y el aumento considerable producido en los años 2023 y 2024 en la utilización de esta fórmula de “colaboración”.

Tabla 8. Vehículos-kilometro

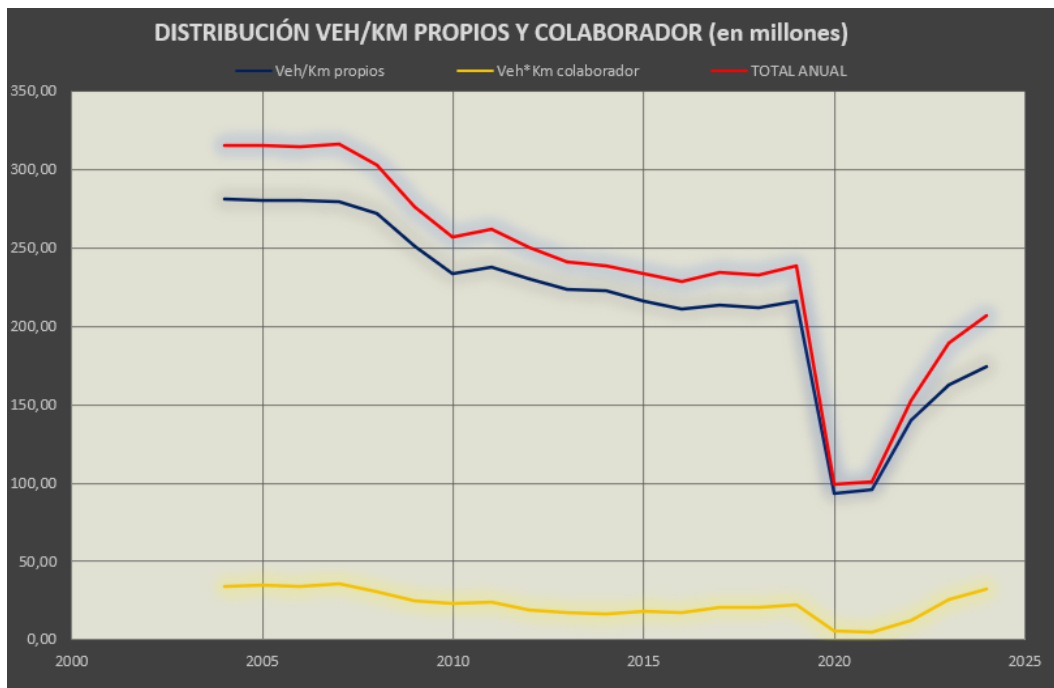
| VEHÍCULOS/KM VEHÍCULOS PROPIOS (Adscritos + No Adscritos) (millones) | | | | | |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| AÑO | TRIM. 1º | TRIM. 2º | TRIM. 3º | TRIM. 4º | TOTAL ANUAL |
| 2004 | 64,86 | 68,61 | 77,95 | 69,54 | 280,96 |
| 2005 | 65,69 | 67,53 | 78,34 | 68,43 | 279,99 |
| 2006 | 66,52 | 70,38 | 77,53 | 66,06 | 280,49 |
| 2007 | 66,94 | 70,36 | 77,15 | 65,44 | 279,89 |
| 2008 | 65,93 | 66,74 | 74,49 | 65,09 | 272,25 |
| 2009 | 62,68 | 61,46 | 67,23 | 59,76 | 251,13 |
| 2010 | 55,96 | 56,57 | 62,38 | 58,51 | 233,42 |
| 2011 | 55,43 | 58,69 | 66,31 | 57,38 | 237,81 |
| 2012 | 56,93 | 57,15 | 62,39 | 54,12 | 230,59 |
| 2013 | 53,91 | 55,57 | 59,92 | 54,58 | 223,98 |
| 2014 | 52,39 | 56,34 | 61,08 | 52,56 | 222,37 |
| 2015 | 50,56 | 52,86 | 61,23 | 51,09 | 215,74 |
| 2016 | 50,70 | 51,51 | 59,21 | 49,23 | 210,64 |
| 2017 | 50,34 | 53,06 | 59,35 | 51,30 | 214,05 |
| 2018 | 49,96 | 51,96 | 58,65 | 51,70 | 212,27 |
| 2019 | 53,16 | 54,46 | 59,81 | 48,53 | 215,95 |
| 2020 | 42,33 | 6,14 | 28,49 | 16,77 | 93,72 |
| 2021 | 14,65 | 18,70 | 32,28 | 30,33 | 95,96 |
| 2022 | 36,24 | 29,73 | 33,48 | 40,72 | 140,17 |
| 2023 | 35,52 | 38,71 | 45,95 | 42,89 | 163,06 |
| 2024 | 39,10 | 40,99 | 53,26 | 41,13 | 174,48 |

| VEHÍCULOS/KM CON VEHÍCULOS DE COLABORADOR (millones) | | | | | |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| AÑO | TRIM. 1° | TRIM. 2° | TRIM. 3° | TRIM. 4° | TOTAL ANUAL |
| 2004 | 5,17 | 8,43 | 12,00 | 8,68 | 34,28 |
| 2005 | 8,11 | 7,02 | 12,07 | 7,85 | 35,04 |
| 2006 | 5,65 | 9,48 | 10,99 | 8,21 | 34,33 |
| 2007 | 5,69 | 8,72 | 10,62 | 11,21 | 36,24 |
| 2008 | 7,30 | 6,20 | 11,58 | 5,93 | 31,01 |
| 2009 | 3,94 | 7,07 | 8,25 | 5,36 | 24,62 |
| 2010 | 4,03 | 5,36 | 7,98 | 6,04 | 23,41 |
| 2011 | 3,76 | 6,61 | 8,50 | 5,15 | 24,02 |
| 2012 | 4,10 | 5,31 | 6,11 | 3,92 | 19,45 |
| 2013 | 3,80 | 3,70 | 6,03 | 3,93 | 17,46 |
| 2014 | 2,03 | 4,43 | 5,92 | 3,88 | 16,26 |
| 2015 | 2,49 | 4,41 | 6,82 | 4,46 | 18,18 |
| 2016 | 3,79 | 2,96 | 6,57 | 4,48 | 17,80 |
| 2017 | 2,87 | 5,40 | 6,94 | 5,43 | 20,64 |
| 2018 | 3,67 | 4,12 | 7,25 | 5,79 | 20,83 |
| 2019 | 3,55 | 5,57 | 7,57 | 6,10 | 22,79 |
| 2020 | 3,32 | 0,41 | 1,01 | 0,59 | 5,33 |
| 2021 | 0,35 | 0,48 | 2,02 | 2,23 | 5,08 |
| 2022 | 3,13 | 1,47 | 3,08 | 4,95 | 12,63 |
| 2023 | 2,68 | 3,25 | 10,43 | 9,74 | 26,10 |
| 2024 | 6,70 | 7,54 | 10,72 | 7,10 | 32,06 |

| VEHÍCULOS/KM TOTALES (Propios + Colaborador) (millones) | | | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------|
| AÑO | TRIM. 1° | TRIM. 2° | TRIM. 3° | TRIM. 4° | TOTAL ANUAL |
| 2004 | 70,03 | 77,04 | 89,95 | 78,22 | 315,24 |
| 2005 | 73,79 | 74,55 | 90,41 | 76,28 | 315,03 |
| 2006 | 72,17 | 79,86 | 88,51 | 74,27 | 314,81 |
| 2007 | 72,63 | 79,08 | 87,78 | 76,65 | 316,14 |
| 2008 | 73,22 | 72,94 | 86,06 | 71,02 | 303,24 |
| 2009 | 66,62 | 68,52 | 75,48 | 65,12 | 275,74 |
| 2010 | 59,99 | 61,93 | 70,36 | 64,55 | 256,83 |
| 2011 | 59,19 | 65,30 | 74,81 | 62,53 | 261,83 |
| 2012 | 61,04 | 62,46 | 68,50 | 58,04 | 250,04 |
| 2013 | 57,71 | 59,27 | 65,95 | 58,52 | 241,45 |
| 2014 | 54,42 | 60,77 | 67,00 | 56,44 | 238,63 |
| 2015 | 53,05 | 57,27 | 68,05 | 55,55 | 233,92 |
| 2016 | 54,49 | 54,47 | 65,78 | 53,71 | 228,44 |
| 2017 | 53,21 | 58,46 | 66,29 | 56,73 | 234,69 |
| 2018 | 53,63 | 56,08 | 65,90 | 57,49 | 233,11 |
| 2019 | 56,71 | 60,03 | 67,37 | 54,64 | 238,74 |
| 2020 | 45,64 | 6,55 | 29,50 | 17,36 | 99,05 |
| 2021 | 15,00 | 19,18 | 34,29 | 32,56 | 101,04 |
| 2022 | 39,37 | 31,21 | 36,56 | 45,66 | 152,80 |
| 2023 | 38,20 | 41,95 | 56,38 | 52,63 | 189,16 |
| 2024 | 45,80 | 48,53 | 63,98 | 48,23 | 206,53 |

| DISTRIBUCIÓN DE VEHICULOS/KM PROPIOS Y COLABORADORES | | | | | |
|---|-----------------------|----------|---------------------------|----------|--------------------|
| AÑO | Veh/Km propios | | Veh*Km colaborador | | TOTAL ANUAL |
| | millones | % | millones | % | millones |
| 2004 | 280,96 | 89% | 34,28 | 11% | 315,24 |
| 2005 | 279,99 | 89% | 35,04 | 11% | 315,03 |
| 2006 | 280,49 | 89% | 34,33 | 11% | 314,82 |
| 2007 | 279,89 | 89% | 36,24 | 11% | 316,13 |
| 2008 | 272,25 | 90% | 31,01 | 10% | 303,26 |
| 2009 | 251,13 | 91% | 24,62 | 9% | 275,75 |
| 2010 | 233,42 | 91% | 23,41 | 9% | 256,83 |
| 2011 | 237,81 | 91% | 24,02 | 9% | 261,83 |
| 2012 | 230,59 | 92% | 19,45 | 8% | 250,04 |
| 2013 | 223,99 | 93% | 17,46 | 7% | 241,45 |
| 2014 | 222,37 | 93% | 16,26 | 7% | 238,63 |
| 2015 | 215,74 | 92% | 18,18 | 8% | 233,92 |
| 2016 | 211,00 | 92% | 17,80 | 8% | 228,44 |
| 2017 | 213,83 | 91% | 20,64 | 9% | 234,47 |
| 2018 | 212,27 | 91% | 20,83 | 9% | 233,11 |
| 2019 | 215,95 | 90% | 22,79 | 10% | 238,74 |
| 2020 | 93,72 | 95% | 5,33 | 5% | 99,05 |
| 2021 | 95,96 | 95% | 5,08 | 5% | 101,04 |
| 2022 | 140,17 | 92% | 12,63 | 8% | 152,80 |
| 2023 | 163,06 | 86% | 26,10 | 14% | 189,16 |
| 2024 | 174,48 | 84% | 32,06 | 16% | 206,53 |

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera v Ferrocarril



2.7. Recaudación

La recaudación total de los servicios públicos de transporte regular permanente de viajeros por carretera, en régimen de contrato de gestión de servicios y titularidad de la Administración General del Estado, según datos facilitados por las propias empresas concesionarias se ha recuperado sustancialmente después del gran descenso sufrido en 2020, hasta alcanzar en 2024 el mayor valor de la serie histórica con **413.976.733€**, un 15,36% superior a la recaudación del año 2023.

Esta cifra responde a una recaudación media anual por contrato de **5.447.062,28€**.

Las mayores recaudaciones se dan habitualmente en el tercer trimestre, debido al mayor número de viajeros-km realizado, representando el 34,36% del total, mientras que dicho valor en el primer trimestre apenas alcanzó el 19,78 % del total.

La recaudación media por viajero fue de **12,92€**, mientras que la recaudación media por vehículo-km ascendió a **2,004€** y la de viajeros-km a **0,0713€**, aumentando en un 4,61% respecto a la del ejercicio anterior.

En los cuadros y gráficos siguientes se realiza un resumen de los resultados económicos de la actividad del servicio público regular permanente de transporte de viajeros por carretera en régimen de contrato de gestión de servicios.

Tabla 9. Recaudación total

| RECAUDACION TOTAL (miles de euros) | | | | | | |
|------------------------------------|----------|----------|----------|----------|---------|---------|
| AÑO | TRIM. 1º | TRIM. 2º | TRIM. 3º | TRIM. 4º | TOTAL | V anual |
| 2004 | 73.581 | 89.456 | 117.867 | 95.047 | 375.951 | 8,13% |
| 2005 | 85.973 | 92.819 | 121.520 | 98.124 | 398.436 | 5,98% |
| 2006 | 76.227 | 98.236 | 121.817 | 91.559 | 387.839 | -2,66% |
| 2007 | 77.708 | 96.093 | 120.944 | 92.067 | 386.811 | -0,27% |
| 2008 | 82.492 | 88.217 | 124.270 | 89.156 | 384.135 | -0,69% |
| 2009 | 72.334 | 87.296 | 109.815 | 77.627 | 347.072 | -9,65% |
| 2010 | 66.461 | 80.897 | 103.625 | 87.220 | 338.202 | -2,56% |
| 2011 | 66.855 | 85.477 | 115.251 | 88.787 | 350.370 | 3,60% |
| 2012 | 77.593 | 88.368 | 110.535 | 78.419 | 354.915 | 1,30% |
| 2013 | 76.190 | 85.217 | 110.408 | 81.916 | 353.731 | -0,33% |
| 2014 | 67.608 | 83.291 | 107.623 | 76.280 | 334.802 | -5,35% |
| 2015 | 66.390 | 81.260 | 106.942 | 77.387 | 331.979 | -0,84% |
| 2016 | 70.189 | 75.365 | 103.993 | 76.624 | 326.172 | -1,75% |
| 2017 | 66.457 | 83.182 | 103.812 | 77.089 | 330.539 | 1,34% |
| 2018 | 68.868 | 80.109 | 107.608 | 79.790 | 336.374 | 1,77% |
| 2019 | 69.565 | 86.495 | 109.886 | 82.169 | 348.115 | 3,49% |
| 2020 | 58.613 | 5.955 | 43.101 | 18.522 | 126.191 | -63,75% |
| 2021 | 16.659 | 26.694 | 61.929 | 52.523 | 157.805 | 25,05% |
| 2022 | 45.111 | 66.705 | 92.442 | 70.438 | 274.695 | 74,07% |
| 2023 | 63.349 | 84.024 | 122.829 | 88.658 | 358.859 | 30,64% |
| 2024 | 81.876 | 94.847 | 142.243 | 95.011 | 413.976 | 15,36% |

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

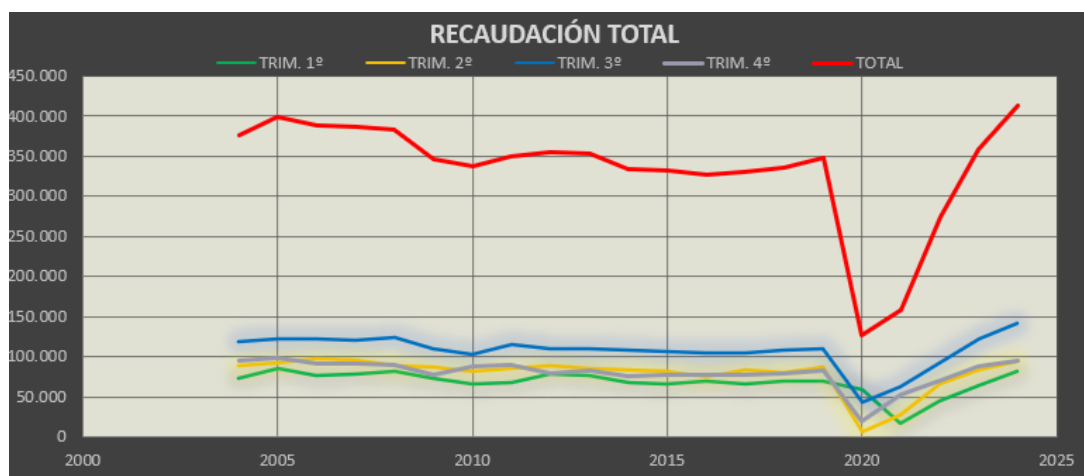


Tabla 10. Recaudación media

| RECAUDACIÓN MEDIA POR CONTRATO | | | | |
|---------------------------------------|--------------------|----------------|------------------|----------------|
| Año | Recaudación | Nº VACs | Recd.med. | Δ en % |
| 2004 | 375.950.603,00 | 110 | 3.417.732,75 | 11,08% |
| 2005 | 398.435.516,00 | 110 | 3.622.141,05 | 5,98% |
| 2006 | 387.838.873,57 | 108 | 3.591.100,68 | -0,86% |
| 2007 | 386.811.221,26 | 103 | 3.755.448,75 | 4,58% |
| 2008 | 384.135.166,63 | 102 | 3.766.031,05 | 0,28% |
| 2009 | 347.072.198,50 | 103 | 3.369.633,00 | -10,53% |
| 2010 | 338.202.027,50 | 101 | 3.348.534,93 | -0,63% |
| 2011 | 350.370.201,57 | 100 | 3.503.702,02 | 4,63% |
| 2012 | 354.915.357,21 | 95 | 3.735.951,13 | 6,63% |
| 2013 | 353.731.104,46 | 90 | 3.930.345,61 | 5,20% |
| 2014 | 334.802.518,71 | 86 | 3.893.052,54 | -0,95% |
| 2015 | 331.978.942,28 | 86 | 3.860.220,26 | -0,84% |
| 2016 | 326.102.316,93 | 83 | 3.928.943,58 | 1,78% |
| 2017 | 330.539.070,25 | 82 | 4.030.964,27 | 2,60% |
| 2018 | 336.374.305,82 | 82 | 4.102.125,68 | 1,77% |
| 2019 | 348.115.275,25 | 80 | 4.351.440,94 | 6,08% |
| 2020 | 126.190.627,65 | 77 | 1.638.839,32 | -62,34% |
| 2021 | 157.805.458,31 | 77 | 2.049.421,54 | 25,05% |
| 2022 | 274.695.343,93 | 77 | 3.567.472,00 | 74,07% |
| 2023 | 358.859.169,49 | 77 | 4.660.508,69 | 30,64% |
| 2024 | 413.976.733,00 | 76 | 5.447.062,28 | 16,88% |



Tabla 11. Recaudación por viajero

| RECAUDACION POR VIAJERO (euros / viajero) | | | | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|-------|---------|
| AÑO | TRIM. 1º | TRIM. 2º | TRIM. 3º | TRIM. 4º | MEDIA | V anual |
| 2004 | 4,94 | 5,58 | 6,80 | 5,79 | 5,81 | 5,65% |
| 2005 | 5,63 | 5,45 | 6,93 | 5,97 | 6,01 | 3,40% |
| 2006 | 4,92 | 5,70 | 6,95 | 5,46 | 5,79 | -3,72% |
| 2007 | 4,84 | 5,71 | 7,01 | 5,61 | 5,81 | 0,46% |
| 2008 | 5,16 | 5,34 | 7,38 | 5,70 | 5,91 | 1,71% |
| 2009 | 5,26 | 8,14 | 9,44 | 8,17 | 7,61 | 28,68% |
| 2010 | 7,81 | 8,44 | 11,07 | 10,02 | 9,35 | 22,89% |
| 2011 | 8,33 | 10,15 | 11,89 | 10,39 | 10,10 | 8,04% |
| 2012 | 10,09 | 10,95 | 12,61 | 10,28 | 11,04 | 9,27% |
| 2013 | 10,61 | 10,99 | 13,10 | 10,94 | 11,46 | 3,84% |
| 2014 | 10,17 | 11,07 | 13,18 | 10,83 | 11,40 | -0,59% |
| 2015 | 10,56 | 11,27 | 13,40 | 10,94 | 11,63 | 2,03% |
| 2016 | 10,80 | 10,90 | 13,23 | 10,96 | 11,53 | -0,81% |
| 2017 | 10,09 | 11,44 | 13,23 | 10,81 | 11,46 | -0,62% |
| 2018 | 10,29 | 11,02 | 12,97 | 10,75 | 11,33 | -1,12% |
| 2019 | 9,74 | 11,07 | 12,97 | 11,02 | 11,27 | -0,54% |
| 2020 | 10,41 | 8,49 | 12,54 | 7,69 | 10,37 | -8,04% |
| 2021 | 7,62 | 8,71 | 12,95 | 10,97 | 10,65 | 2,74% |
| 2022 | 10,01 | 11,83 | 13,65 | 11,04 | 11,79 | 10,73% |
| 2023 | 10,41 | 12,25 | 15,09 | 11,87 | 12,57 | 6,60% |
| 2024 | 11,51 | 12,21 | 15,65 | 11,76 | 12,92 | 2,78% |

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril



Tabla 12. Recaudación por viajero-kilometro

| RECAUDACION POR VIAJERO/KM (euros/viajero-km) | | | | | | |
|---|----------|----------|----------|----------|--------|---------|
| AÑO | TRIM. 1º | TRIM. 2º | TRIM. 3º | TRIM. 4º | MEDIA | V anual |
| 2004 | 0,0469 | 0,0483 | 0,0489 | 0,0506 | 0,0488 | 4,09% |
| 2005 | 0,0501 | 0,0503 | 0,0509 | 0,0548 | 0,0515 | 5,56% |
| 2006 | 0,0484 | 0,0492 | 0,0504 | 0,0493 | 0,0494 | -4,00% |
| 2007 | 0,0483 | 0,0503 | 0,0518 | 0,0504 | 0,0504 | 1,88% |
| 2008 | 0,0497 | 0,0509 | 0,0545 | 0,0528 | 0,0522 | 3,56% |
| 2009 | 0,0523 | 0,0543 | 0,0555 | 0,0544 | 0,0543 | 4,04% |
| 2010 | 0,0548 | 0,0544 | 0,0560 | 0,0599 | 0,0563 | 3,81% |
| 2011 | 0,0550 | 0,0563 | 0,0583 | 0,0616 | 0,0570 | 1,14% |
| 2012 | 0,0604 | 0,0594 | 0,0595 | 0,0595 | 0,0597 | 4,77% |
| 2013 | 0,0614 | 0,0634 | 0,0634 | 0,0644 | 0,0632 | 5,84% |
| 2014 | 0,0640 | 0,0648 | 0,0625 | 0,0623 | 0,0633 | 0,20% |
| 2015 | 0,0624 | 0,0617 | 0,0615 | 0,0611 | 0,0616 | -2,63% |
| 2016 | 0,0605 | 0,0609 | 0,0603 | 0,0607 | 0,0605 | -1,78% |
| 2017 | 0,0596 | 0,0594 | 0,0599 | 0,0597 | 0,0597 | -1,46% |
| 2018 | 0,0592 | 0,0603 | 0,0600 | 0,0595 | 0,0598 | 0,24% |
| 2019 | 0,0598 | 0,0651 | 0,0613 | 0,0613 | 0,0619 | 3,49% |
| 2020 | 0,0600 | 0,0623 | 0,0619 | 0,0601 | 0,0608 | -1,82% |
| 2021 | 0,0591 | 0,0587 | 0,0613 | 0,0622 | 0,0609 | 0,21% |
| 2022 | 0,0614 | 0,0629 | 0,0638 | 0,0633 | 0,0630 | 3,55% |
| 2023 | 0,0629 | 0,0682 | 0,0705 | 0,0690 | 0,0681 | 8,08% |
| 2024 | 0,0690 | 0,0705 | 0,0736 | 0,0707 | 0,0713 | 4,61% |

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

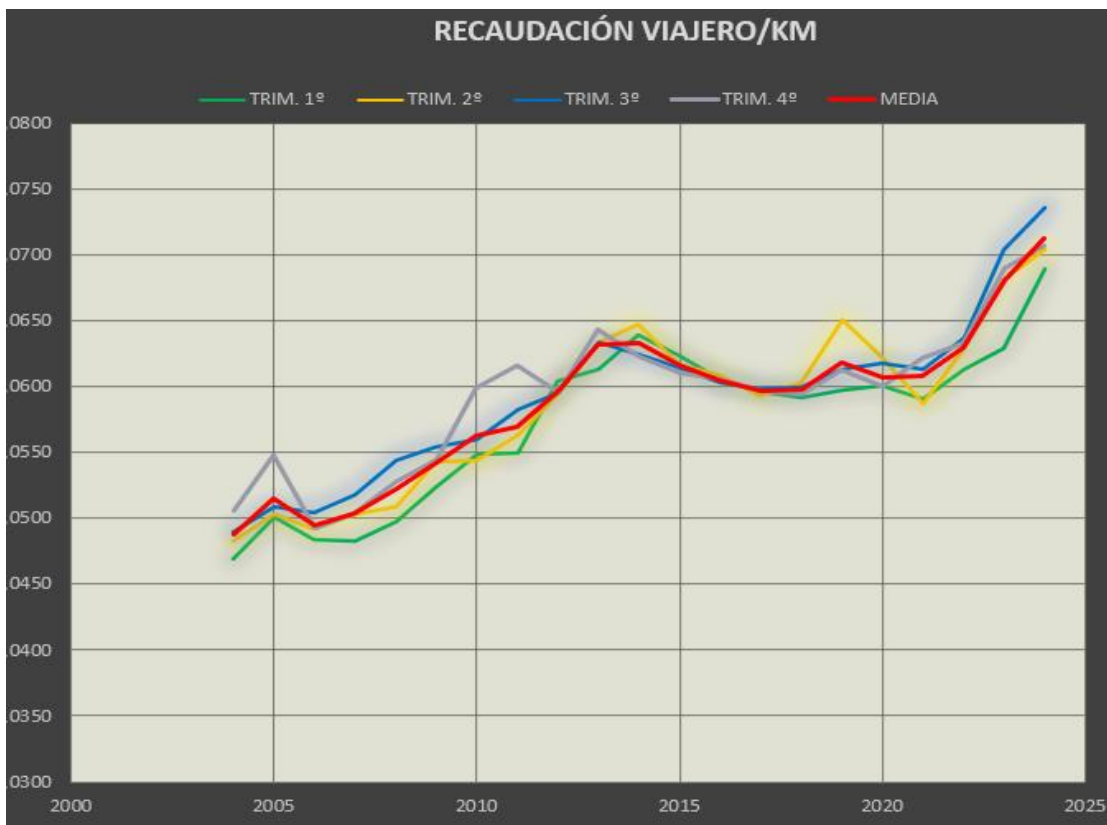
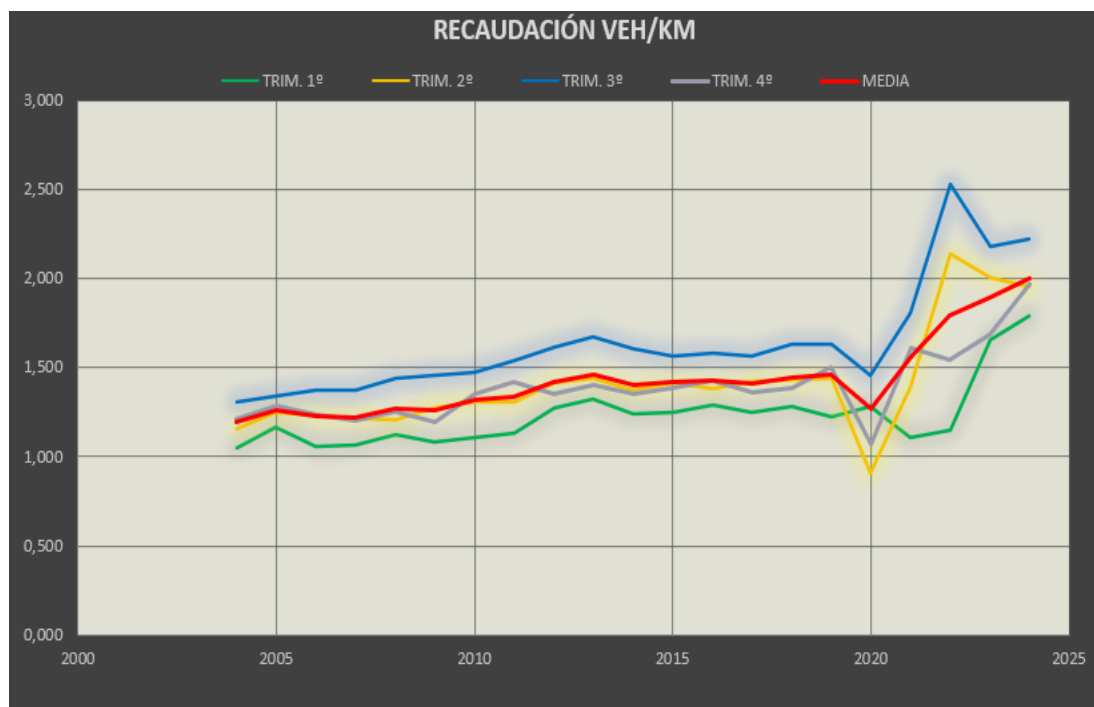


Tabla 13. Recaudación por vehículo-kilometro

| RECAUDACIÓN POR VEHÍCULO/KM (euros/veh-km) | | | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|-------|---------|
| AÑO | TRIM. 1º | TRIM. 2º | TRIM. 3º | TRIM. 4º | MEDIA | V anual |
| 2004 | 1,051 | 1,161 | 1,310 | 1,215 | 1,193 | 7,41% |
| 2005 | 1,165 | 1,245 | 1,344 | 1,286 | 1,265 | 6,05% |
| 2006 | 1,056 | 1,230 | 1,376 | 1,233 | 1,232 | -2,59% |
| 2007 | 1,070 | 1,215 | 1,378 | 1,201 | 1,224 | -0,68% |
| 2008 | 1,127 | 1,209 | 1,444 | 1,255 | 1,267 | 3,53% |
| 2009 | 1,086 | 1,274 | 1,455 | 1,192 | 1,259 | -0,64% |
| 2010 | 1,108 | 1,306 | 1,473 | 1,351 | 1,317 | 4,62% |
| 2011 | 1,129 | 1,309 | 1,541 | 1,420 | 1,338 | 1,62% |
| 2012 | 1,271 | 1,415 | 1,614 | 1,351 | 1,419 | 6,07% |
| 2013 | 1,320 | 1,438 | 1,674 | 1,400 | 1,465 | 3,21% |
| 2014 | 1,242 | 1,370 | 1,606 | 1,352 | 1,403 | -4,23% |
| 2015 | 1,249 | 1,416 | 1,569 | 1,390 | 1,417 | 0,97% |
| 2016 | 1,288 | 1,384 | 1,581 | 1,427 | 1,428 | 0,79% |
| 2017 | 1,249 | 1,423 | 1,566 | 1,359 | 1,408 | -1,36% |
| 2018 | 1,284 | 1,429 | 1,633 | 1,388 | 1,443 | 2,46% |
| 2019 | 1,227 | 1,441 | 1,631 | 1,504 | 1,458 | 1,05% |
| 2020 | 1,284 | 0,909 | 1,461 | 1,067 | 1,274 | -12,63% |
| 2021 | 1,110 | 1,392 | 1,806 | 1,613 | 1,562 | 22,59% |
| 2022 | 1,146 | 2,137 | 2,529 | 1,543 | 1,798 | 15,11% |
| 2023 | 1,658 | 2,003 | 2,179 | 1,684 | 1,897 | 5,52% |
| 2024 | 1,788 | 1,954 | 2,223 | 1,970 | 2,004 | 5,66% |

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril



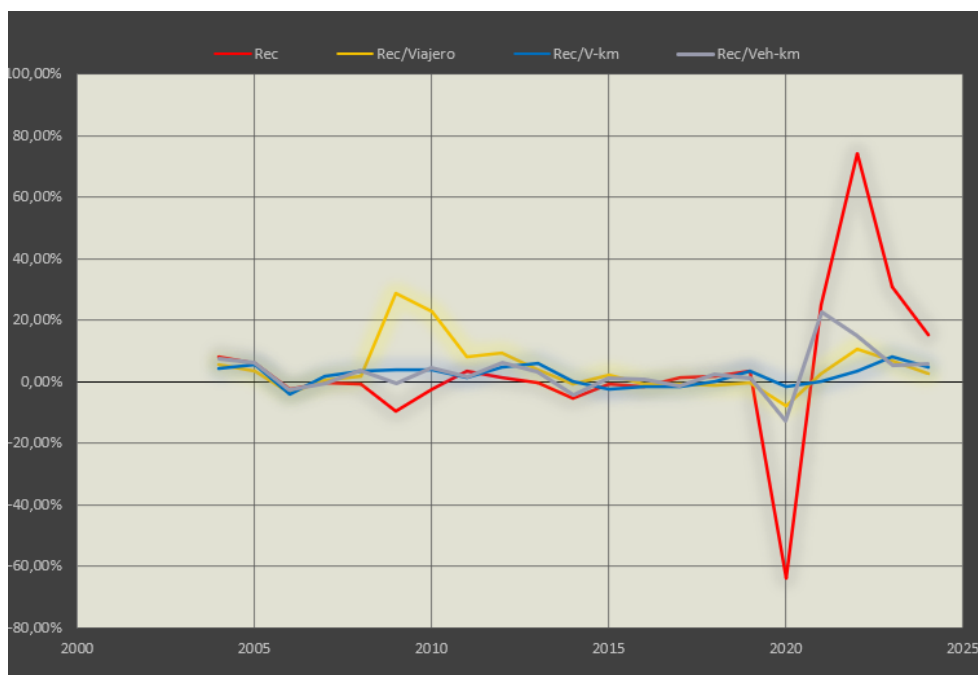
El siguiente cuadro muestra las variaciones sobre el año anterior, en la recaudación anual declarada por las empresas concesionarias de contratos de servicio de transporte de viajeros por carretera. También figuran otros indicadores que ayudan a explicar la

evolución de la recaudación.

Tabla 14. Variaciones anuales de Recaudación

| VARIACIONES ANUALES (%) | | | | |
|--------------------------------|------------|--------------------|-----------------|-------------------|
| AÑO | Rec | Rec/Viajero | Rec/V-km | Rec/Veh-km |
| 2004 | 8,13% | 5,65% | 4,09% | 7,41% |
| 2005 | 5,98% | 3,40% | 5,56% | 6,05% |
| 2006 | -2,66% | -3,72% | -4,00% | -2,59% |
| 2007 | -0,27% | 0,46% | 1,88% | -0,68% |
| 2008 | -0,69% | 1,71% | 3,56% | 3,53% |
| 2009 | -9,65% | 28,68% | 4,04% | -0,64% |
| 2010 | -2,56% | 22,89% | 3,81% | 4,62% |
| 2011 | 3,60% | 8,04% | 1,14% | 1,62% |
| 2012 | 1,30% | 9,27% | 4,77% | 6,07% |
| 2013 | -0,33% | 3,84% | 5,84% | 3,21% |
| 2014 | -5,35% | -0,59% | 0,20% | -4,23% |
| 2015 | -0,84% | 2,03% | -2,63% | 0,97% |
| 2016 | -1,75% | -0,81% | -1,78% | 0,79% |
| 2017 | 1,34% | -0,62% | -1,46% | -1,36% |
| 2018 | 1,77% | -1,12% | 0,24% | 2,46% |
| 2019 | 3,49% | -0,54% | 3,49% | 1,05% |
| 2020 | -63,75% | -8,04% | -1,82% | -12,63% |
| 2021 | 25,05% | 2,74% | 0,21% | 22,59% |
| 2022 | 74,07% | 10,73% | 3,55% | 15,11% |
| 2023 | 30,64% | 6,60% | 8,08% | 5,52% |
| 2024 | 15,36% | 2,78% | 4,61% | 5,66% |

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril



2.8. Tarifa usuario media y ponderada en los servicios de transporte de viajeros de competencia estatal.

La tarifa usuario media, que aparece en el cuadro siguiente, se ha obtenido por media aritmética de las tarifas de todas los contratos de gestión vigentes a fin de año. Se han ponderado las tarifas de cada contrato por el número de viajeros-km realizados en cada uno de ellos, obteniéndose una tarifa usuario media ponderada.

De este modo se puede comparar el grado de actividad de cada contrato en función de su tarifa, esto quiere decir, que los contratos que tienen tarifas más bajas de la tarifa media realizan más tráfico (en viajeros-km) que los que tienen tarifas más altas.

Las tarifas vigentes se vienen actualizando en los últimos años en función de las distintas formulas contenidas en los contratos con las diferentes concesiones:

- Hasta la VAC-220 mediante la tasa de variación de los índices medios del Índice de Precios de Consumo (IPC), de acuerdo a los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística. Estas tarifas se actualizan dentro del segundo trimestre de cada año.

- De la VAC-221 a la VAC-224 mediante una fórmula polinómica en función de los distintos costes y su repercusión sobre el coste total. Estas tarifas se actualizan también dentro del segundo trimestre de cada año.

- De la VAC-225 a la VAC-247 mediante la tasa de variación anual de la media del Índice nacional de la subclase Transporte por Carretera sobre la misma media del año precedente. Esta actualización se realiza anualmente, transcurridos dos años desde la formalización del contrato.

- De la VAC-248 hasta la VAC-258 no han sido actualizadas por diferentes razones. Las VAC-248, VAC-249 y VAC-254 fueron suscritas como medida de emergencia por un periodo de dos años, sin considerar la revisión tarifaria en sus condiciones contractuales. Por su parte, las VAC-256, VAC-257, VAC-258 y VAC-260 se firmaron por vía de adjudicación directa; estos contratos incluyen una compensación económica por la prestación del servicio, pero tampoco contemplan la revisión de tarifas. Finalmente, las

VAC-255, VAC-259 y VAC-261 no actualizaron sus tarifas durante el año 2024, ya que, conforme a las cláusulas estipuladas en sus respectivos contratos, aún no había transcurrido el plazo establecido para proceder a la actualización correspondiente.

En el siguiente cuadro quedan reflejadas esas tarifas usuario media y ponderada, junto con una comparación entre ambas.

Tabla 15. Variación de tarifas

| AÑO | TARIFA USUARIO MEDIA (1) | VARIACION I.P.C. MEDIO | TARIFA USUARIO PONDERADA (2) | DIFERENCIA (1) - (2) | Variacion Tarifa Usuario Ponderada en % | Variación IPC general en el año |
|------|--------------------------|------------------------|------------------------------|----------------------|---|---------------------------------|
| 2004 | 0,052720 | 3,00 | 0,049140 | 0,003580 | 3,71% | 3,2% |
| 2005 | 0,054610 | 3,00 | 0,050440 | 0,004170 | 2,65% | 3,7% |
| 2006 | 0,056180 | 3,37 | 0,052040 | 0,004140 | 3,17% | 2,7% |
| 2007 | 0,060030 | 3,52 | 0,055659 | 0,004371 | 6,95% | 4,2% |
| 2008 | 0,061310 | 2,79 | 0,057530 | 0,003780 | 3,36% | 1,4% |
| 2009 | 0,063477 | 4,08 | 0,059880 | 0,003597 | 4,08% | 0,8% |
| 2010 | 0,063666 | -0,29 | 0,059385 | 0,004281 | -0,83% | 3,0% |
| 2011 | 0,066769 | 1,80 | 0,061998 | 0,004771 | 4,40% | 2,4% |
| 2012 | 0,068005 | 3,20 | 0,062945 | 0,005060 | 1,53% | 2,9% |
| 2013 | 0,071906 | 2,45 | 0,064404 | 0,007502 | 2,32% | 0,3% |
| 2014 | 0,072549 | 1,41 | 0,066479 | 0,006070 | 3,22% | -1,0% |
| 2015 | 0,072322 | -0,15 | 0,066563 | 0,005759 | 0,13% | 0,0% |
| 2016 | 0,072113 | -0,50 | 0,066148 | 0,005965 | -0,62% | 1,6% |
| 2017 | 0,071303 | -0,22 | 0,064750 | 0,006553 | -2,11% | 1,1% |
| 2018 | 0,071100 | 1,96 | 0,064640 | 0,006460 | -0,17% | 1,2% |
| 2019 | 0,074163 | 1,68 | 0,065610 | 0,008553 | 1,50% | 0,8% |
| 2020 | 0,072043 | 0,70 | 0,066262 | 0,005781 | 0,99% | -0,5% |
| 2021 | 0,072639 | -0,32 | 0,066863 | 0,005776 | 0,91% | 6,5% |
| 2022 | 0,074111 | 3,11 | 0,068818 | 0,005293 | 2,92% | 5,7% |
| 2023 | 0,078566 | 8,43 | 0,075632 | 0,002934 | 9,90% | 3,1% |
| 2024 | 0,079885 | 3,50 | 0,078735 | 0,001149 | 4,10% | 2,8% |

Datos I.P.C. de INE un solo decimal

2.9 Resumen de explotación de los contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de titularidad de la Administración General del Estado

Se resume en la Tabla 16 los principales datos de explotación del año 2024, sobre el que se realizan las siguientes aclaraciones:

- El número de contratos vigentes es el de los que se encontraban en esa situación a 31/12/2024.
- La diferencia entre poblaciones atendidas y paradas netas consiste en que éstas últimas incluyen además de las poblaciones otros lugares atendidos

como cruces de carretera, puentes, fábricas, hospitales, ermitas, centros docentes y militares y otros lugares de interés histórico artístico.

- Cuando un lugar es atendido por dos o más contratos distintos se contabiliza como una única parada neta y en cambio, en paradas totales se cuenta el número total para todos los contratos que realizan dicha parada.
- En cuanto a la tarifa usuario media, la tarifa usuario media ponderada por los viajero/km y recaudación media por viajero-km están analizados en el apartado 2.8.
- La antigüedad media de los vehículos adscritos es de **6,38** años, inferior a la antigüedad media máxima de 9,04 años exigida para el conjunto del parque de autobuses adscritos a los distintos contratos. La antigüedad media del parque nacional de autobuses, según Dirección General de Tráfico y computada a partir de fechas de matriculación, era a 31 de diciembre de 2023 de **15** años.

Tabla 16. Cuadro Resumen

| CUADRO RESUMEN DE EXPLOTACIÓN DE LOS CONTRATOS DE GESTION DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS DE TITULARIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO. | |
|--|----------------------|
| Situación a fecha 31/12/2024 | |
| <i>Número de contratos vigentes</i> | 76 |
| <i>Número de municipios atendidos</i> | 1.814 |
| <i>Número de poblaciones atendidas</i> | 2.369 |
| <i>Número de paradas netas</i> | 2.898 |
| <i>Número de paradas totales</i> | 4.136 |
| <i>Número medio de paradas por contrato</i> | 54,42 |
| <i>Número de vehículos adscritos</i> | 992 |
| <i>Edad media de los vehículos adscritos (años)</i> | 6,38 |
| <i>Kilómetros cubiertos (km)</i> | 67.616 |
| <i>Viajeros transportados</i> | 32.044.021 |
| <i>Viajeros-kilómetro</i> | 5.807.389.438 |
| <i>Kilómetros recorridos por los vehículos (veh-km)</i> | 206.526.561 |
| <i>Recaudación total (€)</i> | 413.976.733 |
| <i>Tarifa usuario media (€/viajero.km)</i> | 0,079885 |
| <i>Tarifa usuario media ponderada por viajero-km (€/viajero.km)</i> | 0,078735 |
| <i>Recaudación/viajero-km (€/viajero.km)</i> | 0,0712845 |
| <i>Recaudación/vehículo-km (€/veh.km)</i> | 2,00447 |
| <i>Ocupación media (viajeros/vehículo)</i> | 28,12 |
| <i>Recorrido medio del viajero (km)</i> | 181 |
| <i>Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril</i> | |

3. ESTRUCTURA EMPRESARIAL DE LAS CONCESIONARIAS DE CONTRATOS DE GESTIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE COMPETENCIA ESTATAL

El tipo de estructura empresarial en la que se configuran las distintas empresas, el número de contratos de estas así como su actividad en 2024, en cuanto a número de viajeros, viajeros/km y vehículos/km para el año 2024 quedan reflejados en los cuadros siguientes:

Tabla 17. Relación por tipo de empresa

| | Empresas | | Contrato gestión | |
|---------------|-----------------|--------------|-------------------------|--------------|
| | Nº | % | Nº | % |
| S.A. | 16 | 40,0 | 33 | 43,4 |
| S.L. | 14 | 35,0 | 20 | 26,3 |
| S.A.U. | 4 | 10,0 | 8 | 10,5 |
| S.L.U. | 6 | 15,0 | 15 | 19,7 |
| | 40 | 100,0 | 76 | 100,0 |

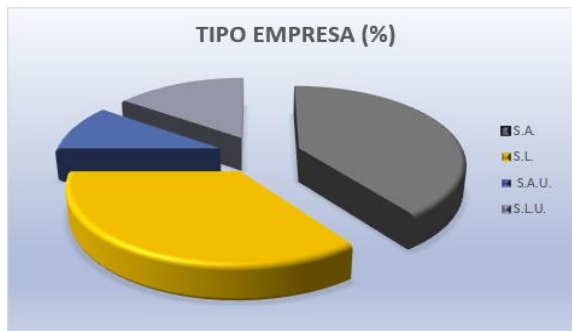


Tabla 18. Actividad por Empresas

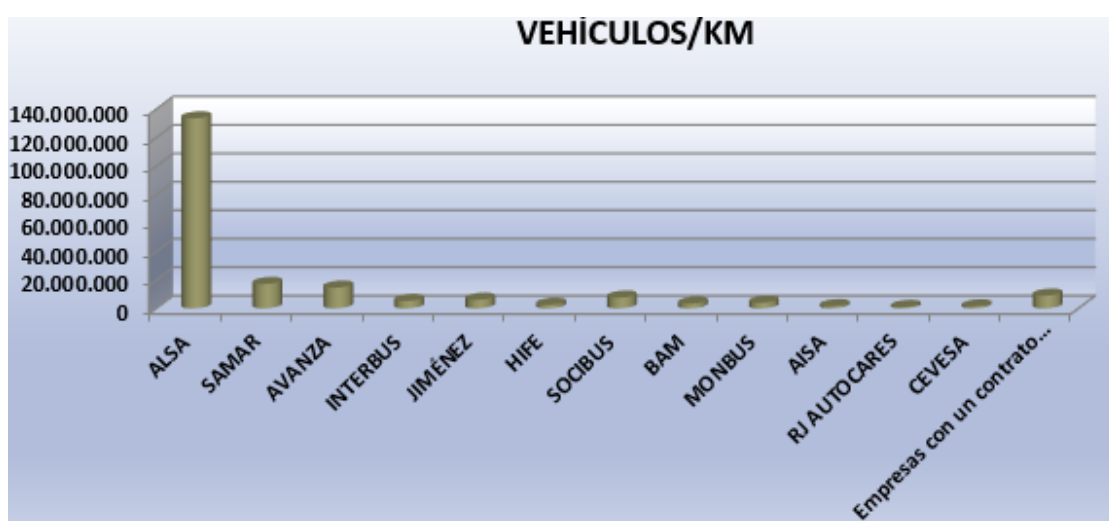
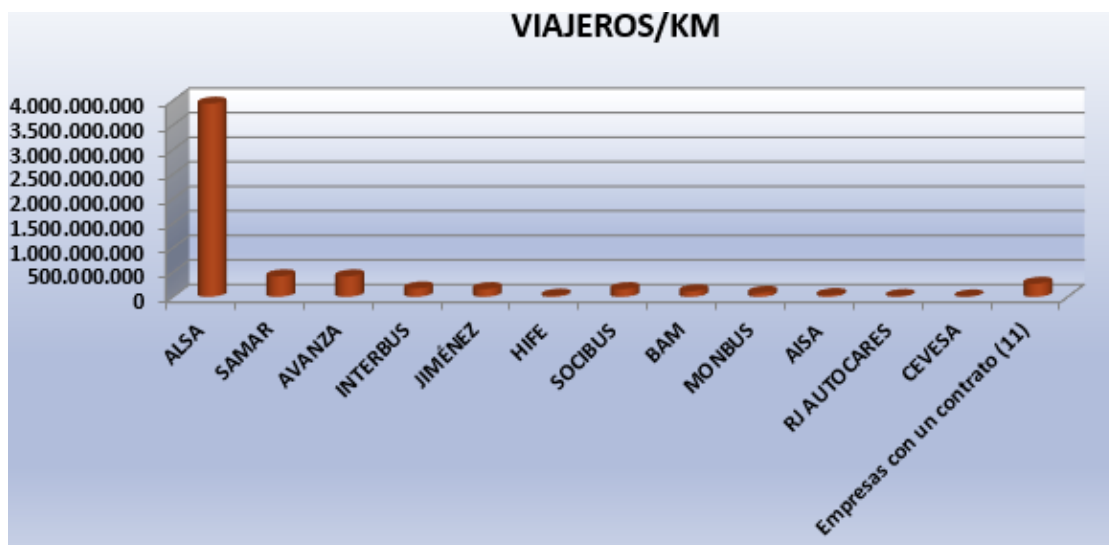
| <i>Grupo /empresa con más de un contrato</i> | Viajeros | % | Viajeros*km. | % | Vehículos*km | % |
|--|-------------------|--------|----------------------|--------|--------------------|--------|
| ALSA | 16.619.847 | 51,87% | 3.938.295.948 | 67,82% | 133.529.851 | 64,66% |
| SAMAR | 5.983.688 | 18,67% | 418.521.889 | 7,21% | 17.105.346 | 8,28% |
| AVANZA | 3.099.477 | 9,67% | 416.847.747 | 7,18% | 14.573.595 | 7,06% |
| INTERBUS | 1.676.777 | 5,23% | 170.326.845 | 2,93% | 5.243.834 | 2,54% |
| JIMÉNEZ | 958.316 | 2,99% | 158.179.555 | 2,72% | 6.060.029 | 2,93% |
| HIFE | 471.677 | 1,47% | 25.604.871 | 0,44% | 2.524.593 | 1,22% |
| SOCIBUS | 314.644 | 0,98% | 157.303.156 | 2,71% | 7.553.978 | 3,66% |
| BAM | 299.526 | 0,93% | 113.036.534 | 1,95% | 3.229.439 | 1,56% |
| MONBUS | 273.743 | 0,85% | 81.446.508 | 1,40% | 3.949.945 | 1,91% |
| AISA | 245.027 | 0,76% | 36.798.058 | 0,63% | 1.507.911 | 0,73% |
| RJ AUTOCARES | 134.064 | 0,42% | 15.626.773 | 0,27% | 932.659 | 0,45% |
| CEVESA | 91.687 | 0,29% | 7.977.481 | 0,14% | 1.386.364 | 0,67% |
| Empresas con un contrato (11) | 1.875.548 | 5,85% | 267.424.073 | 4,60% | 8.929.017 | 4,32% |
| TOTALES | 32.044.021 | | 5.807.389.438 | | 206.526.561 | |

| <i>Empresas con un contrato</i> | Viajeros | % | Viajeros*km. | % | Vehículos*km | % |
|---------------------------------|------------------|-------|--------------------|-------|------------------|-------|
| IRB | 1.032.437 | 3,22% | 39.603.817 | 0,68% | 1.159.351 | 0,56% |
| BILMAN BUS | 251.950 | 0,79% | 172.375.571 | 2,97% | 4.631.442 | 2,24% |
| LAX | 203.184 | 0,63% | 4.477.271 | 0,08% | 303.052 | 0,15% |
| LEDA | 111.195 | 0,35% | 17.136.179 | 0,30% | 596.933 | 0,29% |
| SAN SEBASTIÁN | 86.675 | 0,27% | 6.303.788 | 0,11% | 517.384 | 0,25% |
| THERPASA | 75.746 | 0,24% | 10.187.603 | 0,18% | 441.000 | 0,21% |
| BADAJOS-SEVILLA BUS | 65.165 | 0,20% | 11.456.614 | 0,20% | 401.834 | 0,19% |
| MOLINERO | 20.583 | 0,06% | 788.776 | 0,01% | 61.325 | 0,03% |
| LINECAR | 17.530 | 0,05% | 3.872.590 | 0,07% | 741.294 | 0,36% |
| LA BURUNDESA | 11.083 | 0,03% | 1.221.864 | 0,02% | 75.402 | 0,04% |
| EUGENIO DÍEZ (*) | 0 | 0,00% | 0 | 0,00% | 0 | 0,00% |
| TOTALES | 1.875.548 | | 267.424.073 | | 8.929.017 | |

(*) No aportan datos

Los siguientes diagramas dan una expresión gráfica de la situación expuesta en los cuadros anteriores, donde queda de manifiesto el peso de los diferentes grupos empresariales:





3.1. Clasificación de contratos por volúmenes de actividad

Atendiendo a unas divisiones por volúmenes de actividad, medidos en viajeros-km y recaudación total, se obtendrían las distribuciones que se reflejan en los cuadros y gráficos siguientes:

Tabla 19. Distribución de los contratos por Viajero-kilometro

| Nº VAC's | Viajeros-km (V-km) | Viajeros | V-km | Veh-km | Recaudación (€) |
|-------------------|--------------------|------------|---------------|-------------|-----------------|
| 8 | V-km<1M | 54.026 | 2.336.069 | 416.619 | 203.488,35 |
| 15 | 1M<V-km<5M | 725.971 | 38.032.453 | 5.424.605 | 3.412.861,30 |
| 10 | 5M<V-km<15M | 927.754 | 92.567.748 | 5.047.254 | 6.601.972,20 |
| 11 | 15M<V-km<30M | 3.258.838 | 264.965.374 | 12.881.139 | 17.991.860,78 |
| 11 | 30M<V-km<50M | 2.798.861 | 428.972.028 | 20.925.319 | 28.269.848,15 |
| 7 | 50M<V-km<100m | 4.760.371 | 501.754.405 | 19.557.368 | 33.499.064,05 |
| 9 | 100M<V-km<200M | 9.450.393 | 1.252.619.764 | 39.183.017 | 76.254.306,25 |
| 4 | 200M<V-km<400M | 4.057.529 | 1.250.397.127 | 38.052.192 | 79.658.314,52 |
| 4 | V-km>400M | 6.010.278 | 1.975.744.470 | 65.039.048 | 168.085.017,37 |
| 79 ⁽¹⁾ | | 32.044.021 | 5.807.389.438 | 206.526.561 | 413.976.732,97 |

(*) Total de empresas que prestaron servicio en 2024

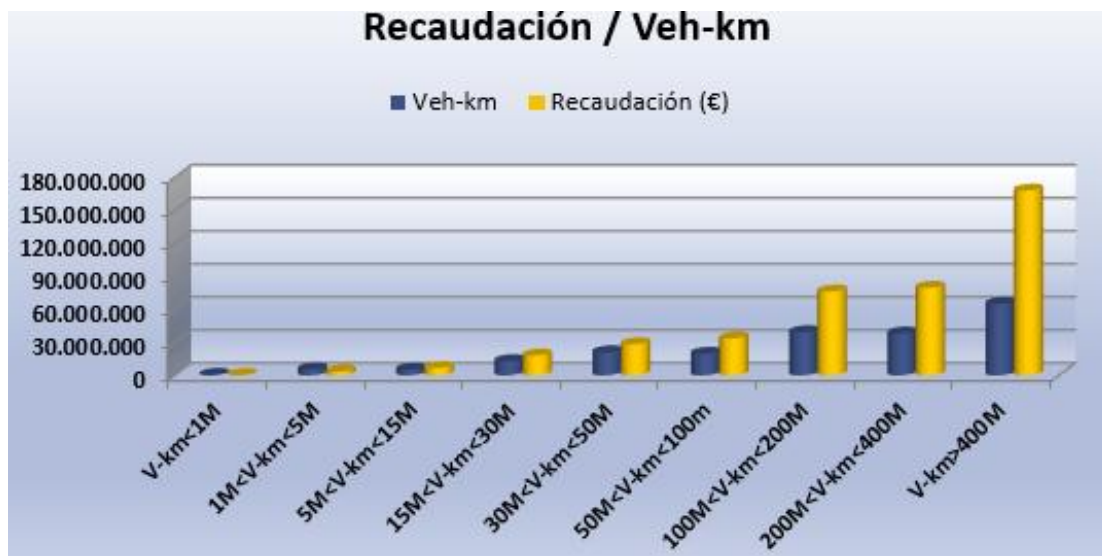
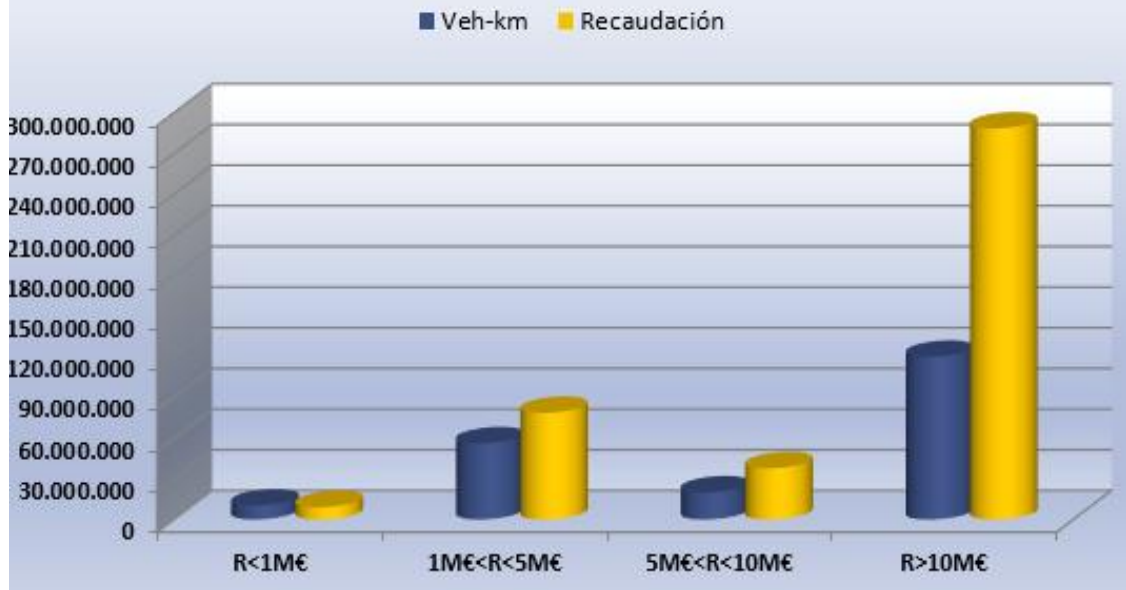


Tabla 20. Distribución de los contratos por Recaudación

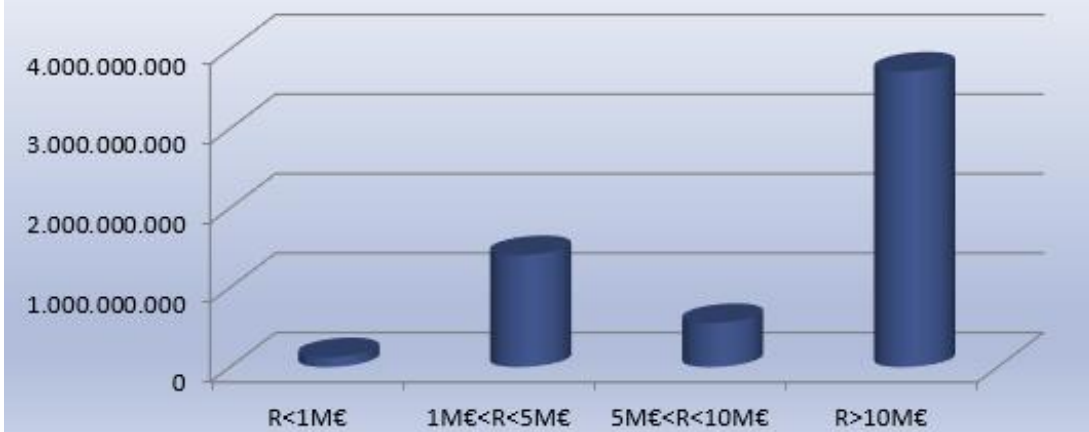
| Nº VAC's | Recaudación (R) | Viajeros | V-km | Veh-km | Recaudación (€) |
|-------------------|-----------------|------------|---------------|-------------|-----------------|
| 32 | R<1M€ | 1.418.856 | 124.079.405 | 10.330.047 | 9.011.170,38 |
| 31 | 1M€<R<5M€ | 11.612.076 | 1.409.326.392 | 56.192.056 | 78.690.265,06 |
| 5 | 5M€<R<10M€ | 2.669.827 | 554.552.921 | 19.987.633 | 37.758.099,62 |
| 11 | R>10M€ | 16.343.262 | 3.719.430.720 | 120.016.825 | 288.517.197,91 |
| 79 ^(*) | TOTAL | 32.044.021 | 5.807.389.438 | 206.526.561 | 413.976.732,97 |

(*) Total de empresas que prestaron servicio en 2024

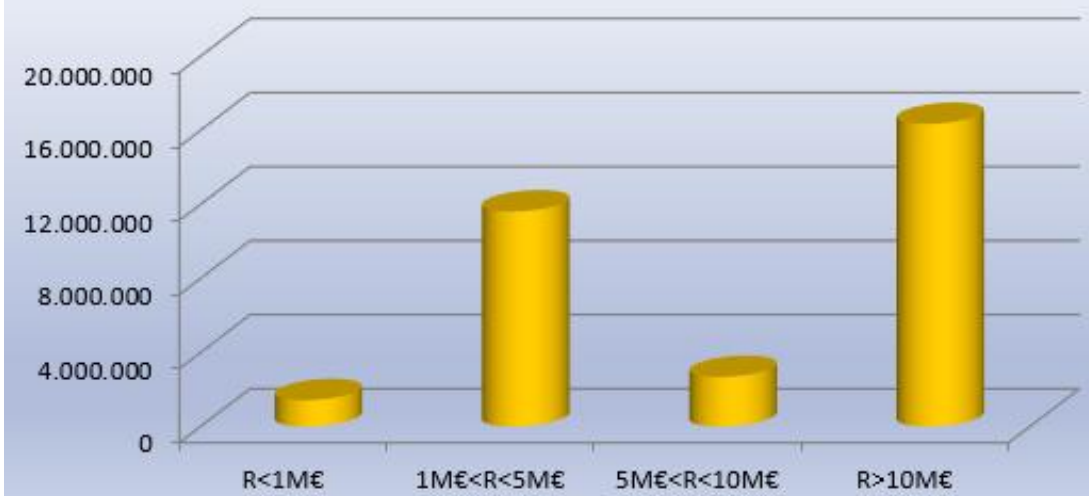
Veh-km y Recaudación/Recaudación



Viajeros-km/Recaudación



Viajeros/Recaudación



3.2. Vehículos adscritos a los diferentes contratos de gestión de servicios de transporte de viajeros por carretera de ámbito estatal

El artículo 83 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestre) establece que los vehículos que el licitador adscriba a la prestación del servicio deberán cumplir la totalidad de las condiciones técnicas y de habitabilidad y confort señaladas en el pliego del contrato y en ningún caso podrán superar la antigüedad máxima señalada en dicho pliego.

El número de empresas en 2024 con al menos una concesión se situó en 41, de estas un total de 11 empresas gestionaron un único contrato, la totalidad de estas empresas se agrupaban en 23 grupos empresariales, alcanzando entre todos ellos una oferta de **54.662 plazas** con una flota de **992** vehículos. El **87,00%** de los autobuses disponían de medidas para facilitar el acceso y transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida, porcentaje que se va incrementando (en 2013 era de 32% y en 2023 del 78%) a medida que se renuevan los contratos, con mayor exigencia a este respecto.

Se puede observar una gran concentración en el número de vehículos y plazas, donde tres grupos empresariales, Alsa, Samar y Avanza, ofertaron el 65,52% del total de vehículos adscritos, lo que representó a su vez el 66,24% del total del número de plazas.

Es evidente, sin embargo, la participación de un mayor número de vehículos que los nominalmente adscritos. Basta con ver el apartado de vehículos en colaboración o de refuerzo, además de la existencia de expediciones "*de calidad*", que sin ser descritas como obligatorias en los contratos, si son ofertadas por las diferentes empresas concesionarias y servidas por vehículos distintos de los adscritos, con características especiales en cuanto a confort, número de plazas por vehículo, servicios disponibles a bordo, atenciones al usuario y otras mejoras, lo que hace que se incremente el número de autobuses que prestan servicio en los distintos itinerarios de transporte de viajeros por carretera de titularidad de la Administración General del Estado.

Tabla 21. Estructura empresarial

| GRUPO/EMPRESA | NÚMERO | | | | ACCESO PMR | | Antigüedad media | | Porcentaje | |
|----------------|-----------|-----------|------------|---------------|---------------|---------------|------------------|-------------|----------------|----------------|
| | Empresas | Contratos | Vehículos | Plazas | SÍ | NO | Vehículos | Máxima | Vehículos | Plazas |
| ALSA | 10 | 22 | 382 | 22.012 | 364 | 18 | 3,96 | 7,44 | 38,51% | 40,27% |
| SAMAR | 2 | 11 | 156 | 8.626 | 135 | 21 | 8,38 | 14,47 | 15,73% | 15,78% |
| AVANZA | 2 | 4 | 112 | 5.570 | 58 | 54 | 10,60 | 8,99 | 11,29% | 10,19% |
| MONBUS | 3 | 5 | 67 | 3.727 | 66 | 1 | 5,43 | 8,50 | 6,75% | 6,82% |
| AISA | 1 | 2 | 13 | 665 | 12 | 1 | 11,06 | 10,10 | 1,31% | 1,22% |
| INTERBUS | 2 | 3 | 48 | 2.879 | 48 | 0 | 5,08 | 7,68 | 4,84% | 5,27% |
| JIMÉNEZ | 4 | 4 | 38 | 2.070 | 35 | 3 | 7,42 | 7,91 | 3,83% | 3,79% |
| SAN SEBASTIÁN | 1 | 1 | 4 | 196 | 4 | 0 | 9,09 | 11,25 | 0,40% | 0,36% |
| SECORBUS SL | 2 | 3 | 45 | 2.162 | 45 | 0 | 6,37 | 5,43 | 4,54% | 3,96% |
| LEDA | 1 | 1 | 6 | 342 | 6 | 0 | 8,22 | 8,25 | 0,60% | 0,63% |
| HIFE | 1 | 3 | 27 | 1.431 | 13 | 14 | 7,97 | 10,55 | 2,72% | 2,62% |
| BILMAN BUS | 1 | 1 | 20 | 1.131 | 20 | 0 | 2,78 | 5,25 | 2,02% | 2,07% |
| CEVESA | 1 | 3 | 12 | 634 | 9 | 3 | 7,23 | 11,75 | 1,21% | 1,16% |
| IRB | 1 | 1 | 10 | 575 | 10 | 0 | 10,11 | 7,25 | 1,01% | 1,05% |
| LAX | 1 | 1 | 7 | 362 | 3 | 4 | 18,71 | 16,25 | 0,71% | 0,66% |
| LINECAR | 1 | 1 | 7 | 350 | 0 | 7 | 10,86 | 13,25 | 0,71% | 0,64% |
| BAM | 1 | 3 | 10 | 526 | 10 | 0 | 6,19 | 7,85 | 1,01% | 0,96% |
| THERPASA | 1 | 1 | 5 | 275 | 2 | 3 | 7,69 | 11,25 | 0,50% | 0,50% |
| BASEBUS | 1 | 1 | 10 | 507 | 10 | 0 | 6,36 | 9,25 | 1,01% | 0,93% |
| RJ AUTOCARES | 1 | 2 | 10 | 459 | 10 | 0 | 5,18 | 8,25 | 1,01% | 0,84% |
| MOLINERO | 1 | 1 | 1 | 52 | 1 | 0 | 16,10 | 12,00 | 0,10% | 0,10% |
| EUG DIAZ | 1 | 1 | 1 | 63 | 1 | 0 | 8,49 | 9,25 | 0,10% | 0,12% |
| LA BURUNDESA | 1 | 1 | 1 | 48 | 1 | 0 | 9,20 | 9,25 | 0,10% | 0,09% |
| TOTALES | 41 | 76 | 992 | 54.662 | 863 | 129 | 6,38 | 9,04 | 100,00% | 100,00% |
| | | | | | 87,00% | 13,00% | | | | |

En la siguiente tabla se analiza el número de plazas y dimensiones de los vehículos adscritos a cada grupo empresarial, en él se puede observar que en la composición de la flota, el mayor número de unidades se da entre aquellas de más capacidad, 50-59 plazas (467 unidades) y 60-69 plazas (321 unidades), esta es una tendencia que parece dirigirse hacia una homogenización en las características de los vehículos adscritos, intentando conseguir mayor capacidad y dimensiones, condiciones necesarias y exigidas para líneas de largo y medio recorrido, buscando disponer de amplios espacios interiores con instalaciones que aporten más y mejores condiciones de comodidad, seguridad y servicio a los usuarios, y claro está, aumentar la oferta.

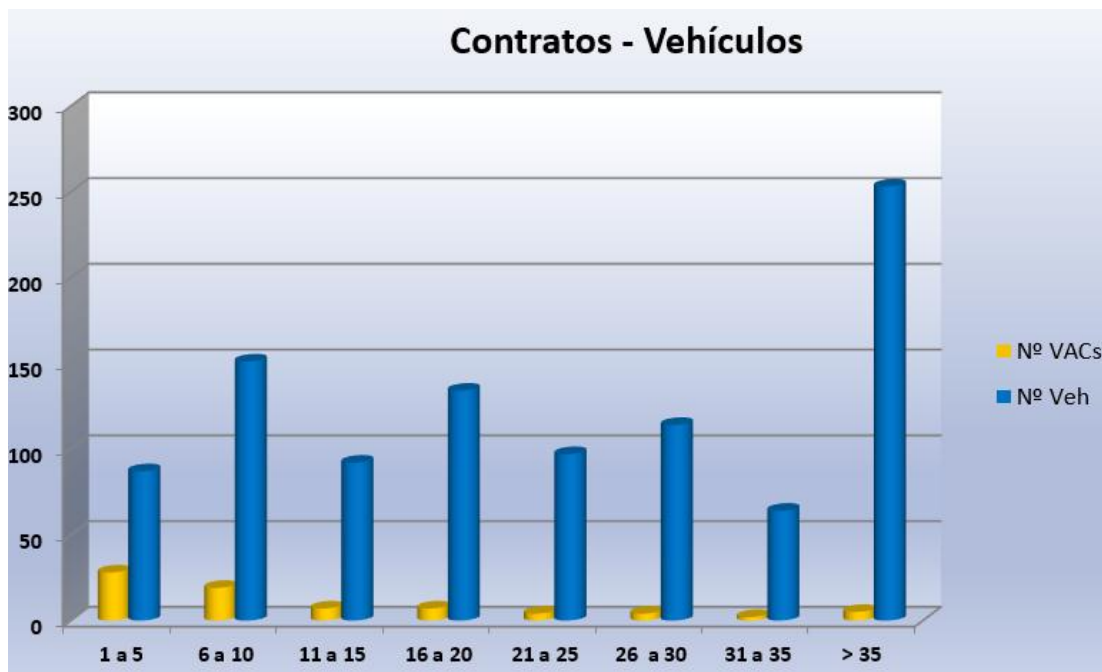
Tabla 22. Vehículos, plazas y dimensiones

| GRUPO/EMPRESA | POR NÚMERO DE PLAZAS | | | | | | VEHÍCULOS | POR DIMENSIONES (en m) | | | | | TOTAL |
|---------------------|----------------------|-----------|------------|------------|------------|-----------|------------|------------------------|------------|-----------|------------|----------|------------|
| | ≤ 30 | 31>35 | 40>49 | 50>59 | 60>69 | >70 | | ≤12 | 12,01-13 | 13,01-14 | 14,01-15 | 15,01-18 | |
| ALSA | 1 | 2 | 49 | 92 | 216 | 22 | 382 | 2 | 51 | 36 | 293 | - | 382 |
| SAMAR | 1 | 0 | 7 | 119 | 29 | 0 | 156 | 7 | 109 | 15 | 25 | - | 156 |
| AVANZA | 0 | 8 | 51 | 41 | 12 | 0 | 112 | 0 | 93 | 1 | 18 | - | 112 |
| MONBÚS | 0 | 0 | 0 | 52 | 15 | 0 | 67 | 0 | 28 | 21 | 18 | - | 67 |
| INTERUR. AUTOBUSE | 0 | 0 | 0 | 20 | 26 | 2 | 48 | 0 | 15 | 5 | 26 | 2 | 48 |
| SOCIBÚS | 1 | 0 | 29 | 8 | 7 | 0 | 45 | 0 | 18 | 3 | 24 | - | 45 |
| JIMÉNEZ | 0 | 0 | 5 | 29 | 4 | 0 | 38 | 1 | 5 | 5 | 27 | - | 38 |
| HIFE | 0 | 0 | 0 | 27 | 0 | 0 | 27 | 0 | 24 | 0 | 3 | - | 27 |
| BILMAN BÚS | 0 | 0 | 0 | 20 | 0 | 0 | 20 | 0 | 0 | 0 | 20 | - | 20 |
| AISA | 0 | 2 | 1 | 9 | 1 | 0 | 13 | 0 | 7 | 0 | 6 | - | 13 |
| CEYESA | 0 | 0 | 4 | 7 | 1 | 0 | 12 | 3 | 4 | 4 | 1 | - | 12 |
| I.R.BÚS | 1 | 0 | 0 | 2 | 7 | 0 | 10 | 1 | 2 | 0 | 7 | - | 10 |
| BASEBUS | 0 | 1 | 4 | 3 | 2 | 0 | 10 | 1 | 4 | 3 | 2 | - | 10 |
| BÚS MADRID-ALMER | 0 | 0 | 2 | 8 | 0 | 0 | 10 | 0 | 10 | 0 | 0 | - | 10 |
| RJ AUTOCARES SL | 0 | 0 | 7 | 3 | 0 | 0 | 10 | 0 | 6 | 4 | 0 | - | 10 |
| LAX | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 7 | 4 | 3 | 0 | 0 | - | 7 |
| LINECAR | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 7 | 1 | 6 | 0 | 0 | - | 7 |
| LEDA | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 | 0 | - | 6 |
| THERPASA | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 5 | 1 | 4 | 0 | 0 | - | 5 |
| A. T. SAN SEBASTIAN | 0 | 0 | 3 | 1 | - | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 0 | - | 4 |
| MOLINERO | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | - | 1 |
| EUGENIO DIAZ SA | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | - | 1 |
| LA BURUNDESA | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | - | 1 |
| TOTAL | 4 | 13 | 163 | 467 | 321 | 24 | 992 | 21 | 401 | 97 | 471 | 2 | 992 |
| | 0,4% | 1,3% | 16,4% | 47,1% | 32,4% | 2,4% | 100,0% | 2,1% | 40,4% | 9,8% | 47,5% | 0,2% | 100,0% |

Si analizamos el número de vehículos adscritos de cada contrato, así como el número de plazas de dichos vehículos, podemos observar que el 61,8% de los VACS tienen asignados un número de vehículos entre 1 y 10, mientras que el mayor número de plazas se da en las cinco concesiones con un mayor número de vehículos, superior a 35, las cuales disponen de 253 vehículos, 25,5% del total, que ofertaron 13.570 plazas, lo que representó un 24,8% del total de plazas.

Tabla 23. Vehículos adscritos por contrato

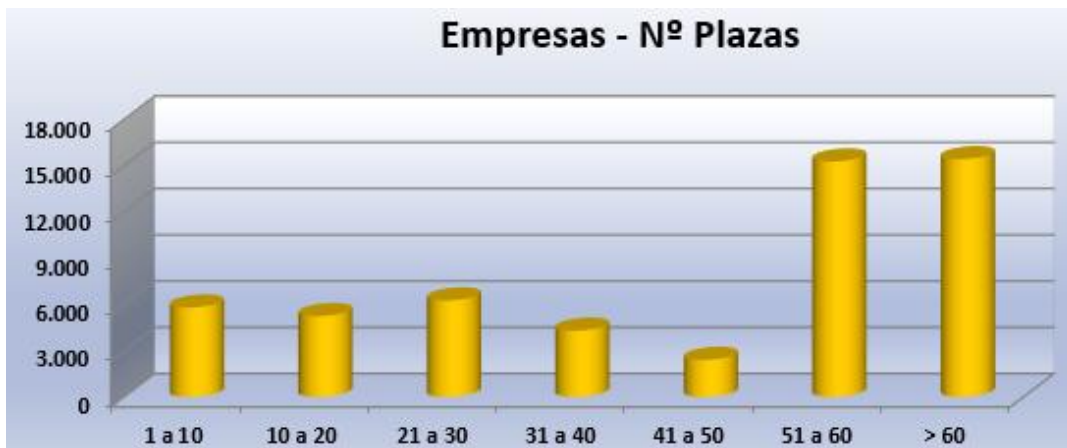
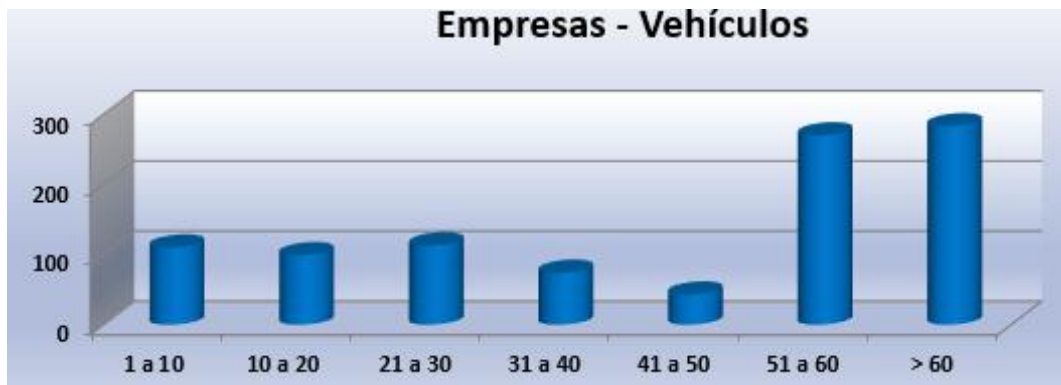
| Nº veh. del contrato | Nº VACs | % | Nº Veh | % | Nº plazas | % |
|----------------------|-----------|-------------|------------|-------------|---------------|-------------|
| 1 a 5 | 28 | 36,8% | 87 | 8,8% | 4.579 | 8,4% |
| 6 a 10 | 19 | 25,0% | 151 | 15,2% | 8.021 | 14,7% |
| 11 a 15 | 7 | 9,2% | 92 | 9,3% | 5.499 | 10,1% |
| 16 a 20 | 7 | 9,2% | 134 | 13,5% | 7.532 | 13,8% |
| 21 a 25 | 4 | 5,3% | 97 | 9,8% | 5.332 | 9,8% |
| 26 a 30 | 4 | 5,3% | 114 | 11,5% | 6.379 | 11,7% |
| 31 a 35 | 2 | 2,6% | 64 | 6,5% | 3.750 | 6,9% |
| > 35 | 5 | 6,6% | 253 | 25,5% | 13.570 | 24,8% |
| TOTAL | 76 | 100% | 992 | 100% | 54.662 | 100% |



Si este análisis lo realizamos en función de las 41 empresas que tienen al menos una concesión administrativa de transporte regular de viajeros por carretera, podemos ver que el 46% de las empresas disponían de un número de vehículos entre 1 y 10, representando estas el 11% del número de vehículos así como igual porcentaje en el número de plazas, mientras que habría 8 empresas, 19% del total, con más de 50 vehículos cada una, que dispusieron de una oferta de 553 vehículos, 56% del total, con un número de plazas ofertadas de 30.696, lo que representó un 56% del total de plazas.

Tabla 24. Vehículos adscritos por empresa

| Nº veh. del contrato | Nº Empresas | % | Nº Veh | % | Nº plazas | % |
|----------------------|-------------|-------------|------------|-------------|---------------|-------------|
| 1 a 10 | 19 | 46% | 110 | 11% | 5.793 | 11% |
| 10 a 20 | 7 | 17% | 99 | 10% | 5.234 | 10% |
| 21 a 30 | 4 | 10% | 113 | 11% | 6.252 | 11% |
| 31 a 40 | 2 | 5% | 74 | 7% | 4.291 | 8% |
| 41 a 50 | 1 | 2% | 43 | 4% | 2.396 | 4% |
| 51 a 60 | 5 | 12% | 270 | 27% | 15.272 | 28% |
| > 60 | 3 | 7% | 283 | 29% | 15.424 | 28% |
| TOTAL | 41 | 100% | 992 | 100% | 54.662 | 100% |



3.3. Tipo de combustible y emisiones de los vehículos

En esta edición 2024 del Observatorio se ha realizado por segundo año consecutivo un análisis relativo al tipo de combustible que utilizaron los 992 vehículos adscritos a las diferentes concesiones a lo largo de 2024, así como del cumplimiento de las normativas de emisiones establecidas por la Unión Europea para limitar las emisiones contaminantes de los vehículos.

De la totalidad de vehículos, **970** que representarían el **97,78%**, utilizaron como combustible el diésel, 16 vehículos (1,61%) utilizaron como combustible el Eco-diésel GLP, combinación de diésel y gas licuado del petróleo mientras que 6 vehículos serían híbridos (0,6%) combinando un motor de combustión interna (diésel) con un motor eléctrico.

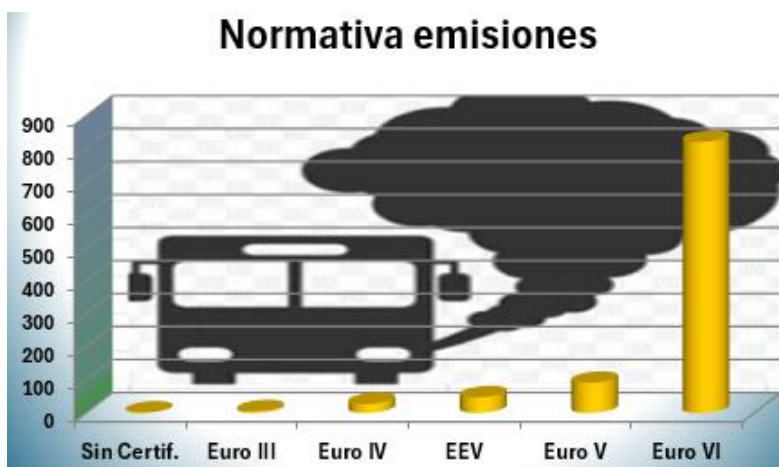
| Combustible | Vehículos | Porcentaje |
|-----------------------|-----------|------------|
| Diésel | 970 | 97,78% |
| Eco-diésel GLP | 16 | 1,61% |
| Híbrido | 6 | 0,60% |

Las normativas o estándares de emisiones obligatorias para vehículos que se han ido implementando de manera progresiva en la Unión Europea han sido las siguientes:

- Euro 3: Entró en vigor en 2001 para vehículos diésel. Estableció límites más estrictos para el óxido de nitrógeno (NOx)
- Euro 4: Implementada en 2005 reduciendo significativamente las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC) y óxidos de nitrógeno (NOx) tanto en vehículos de gasolina como diésel
- EEV: (Enhanced environmentally friendly vehicle): A diferencia del resto, esta es una clasificación voluntaria introducida en 2005 a través de la Directiva 2005/55/CE para promover vehículos más limpios estableciendo límites de emisiones más exigentes que la Euro 4.
- Euro 5: Entró en vigor en 2009, con límites aún más estrictos, especialmente para las emisiones de partículas (PM) y óxidos de nitrógeno (NOx) de vehículos diésel
- Euro 6: Implementada en 2014, este estándar redujo aún más las emisiones de NOx, tanto en vehículos de gasolina como diésel.
- Euro 7: Aprobada el 24/04/2024 por Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo y publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea el 10 de mayo de 2024. Este reglamento establece nuevos estándares de emisiones para vehículos a motor con entrada en vigor para turismos y furgonetas en 2027 y para camiones y autobuses en 2029.

En resumen, cada nivel Euro representaría límites de emisiones más estrictos que el anterior con el objetivo de reducir la contaminación del aire causada por los vehículos. Euro 6 es el estándar más reciente y exigente actualmente en vigor. De los 992 vehículos adscritos a las concesiones en 2024, un total de 821 (**82,76%** del total) cumplían con esta certificación.

| | 2023 | | 2024 | |
|--------------|------------|----------------|------------|----------------|
| Normativa | Vehículos | Porcentaje | Vehículos | Porcentaje |
| Sin Certif. | 7 | 0,71% | 1 | 0,10% |
| Euro III | 5 | 0,51% | 5 | 0,50% |
| Euro IV | 45 | 4,59% | 27 | 2,72% |
| EEV | 64 | 6,52% | 47 | 4,74% |
| Euro V | 171 | 17,43% | 91 | 9,17% |
| Euro VI | 689 | 70,23% | 821 | 82,76% |
| TOTAL | 981 | 100,00% | 992 | 100,00% |



4. CALIDAD DEL SERVICIO Y GRADO DE SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS

Desde el año 2000 y con periodicidad bienal, la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril ha venido llevando a cabo la medición de la calidad del servicio percibida por los usuarios, así como el análisis de la evolución temporal de los índices globales de la calidad (o atributos de la calidad), en relación con los contratos de gestión de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera. Por razones de disponibilidad presupuestaria este estudio se interrumpió en el año 2008, retomándose su realización en 2015 y 2019 con el mismo proceso metodológico, atributos de calidad y valoración. En el mes de septiembre de 2023 se comenzó la realización de un nuevo Estudio de Calidad que finalizó en el mes de abril de 2024.

El Estudio de Calidad se realizó mediante la formulación de **11.496** encuestas a viajeros tanto de subida como de bajada en las estaciones de autobuses, así como a bordo de los mismos, al objeto de:

- Medir la calidad esperada y observada por los usuarios de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera, competencia de la Administración General del Estado
- Obtener un inventario de los servicios, equipamientos e infraestructura de las estaciones de autobuses.
- Dar continuidad a los estudios realizados en 2000, 2002, 2004, 2006, 2008, 2015 y 2019, obteniendo así la evolución en la calidad del servicio.

4.1. Características de la muestra obtenida

4.1.1. Según características sociodemográficas de los usuarios

Tabla 25. Encuestas realizadas según sexo

| Género | Encuestas | % muestra |
|--------------|---------------|-------------|
| Hombre | 5.172 | 45% |
| Mujer | 6.324 | 55% |
| Total | 11.496 | 100% |

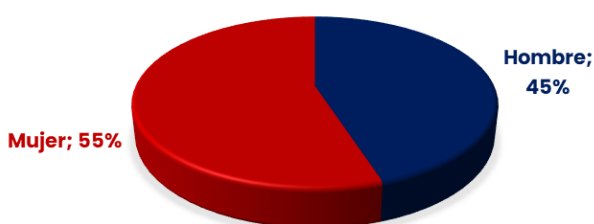


Tabla 26. Encuestas realizadas según edad

| Edad | Encuestas | % muestra |
|-----------------|---------------|-------------|
| De 16 a 24 años | 2.985 | 26% |
| De 25 a 34 años | 2.548 | 22% |
| De 35 a 44 años | 2.179 | 19% |
| De 45 a 54 años | 1.757 | 15% |
| De 55 a 64 años | 1.052 | 9% |
| 65 años o más | 975 | 8% |
| Total | 11.496 | 100% |

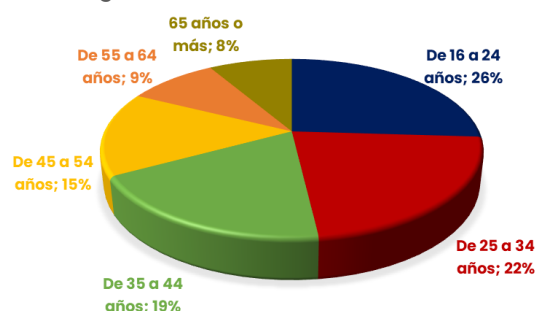
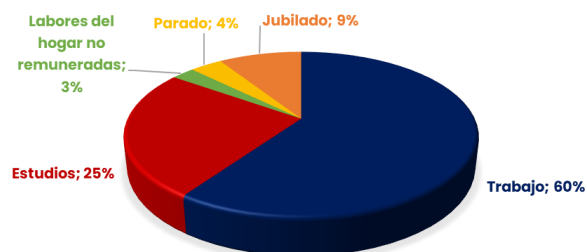


Tabla 27. Encuestas realizadas según ocupación

| Ocupación | Encuestas | % muestra |
|----------------------------------|---------------|-------------|
| Trabajo | 6.867 | 60% |
| Estudios | 2.885 | 25% |
| Labores del hogar no remuneradas | 290 | 3% |
| Parado | 408 | 4% |
| Jubilado | 1.046 | 9% |
| Total | 11.496 | 100% |



4.1.2. Según hábitos de viaje de los usuarios

Tabla 28. Encuestas realizadas según motivo de viaje

| Motivo de viaje | Encuestas | % muestra |
|-----------------|---------------|-------------|
| Trabajo | 2.788 | 24% |
| Estudios | 1.699 | 15% |
| Médico | 283 | 2% |
| Ocio | 1.725 | 15% |
| Gestiones | 239 | 2% |
| Personal | 3.878 | 34% |
| Compras | 206 | 2% |
| Fin de semana | 678 | 6% |
| Total | 11.496 | 100% |

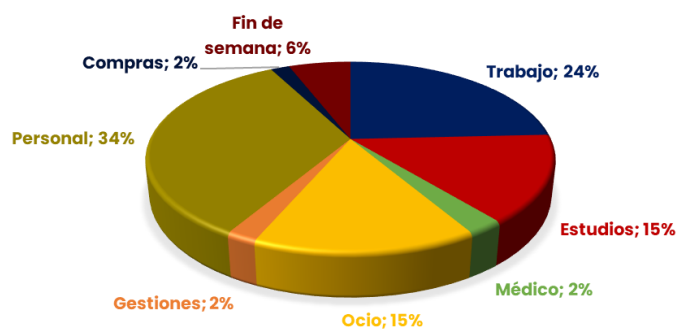


Tabla 29. Encuestas según frecuencia de viaje

| Frecuencia de viaje | Encuestas | % muestra |
|---------------------|---------------|-------------|
| Semanal | 3.971 | 35% |
| Quincenal | 1.482 | 13% |
| Mensual | 1.890 | 16% |
| Trimestral | 1.405 | 12% |
| Semestral | 461 | 4% |
| Ocasional | 2.287 | 20% |
| Total | 11.496 | 100% |

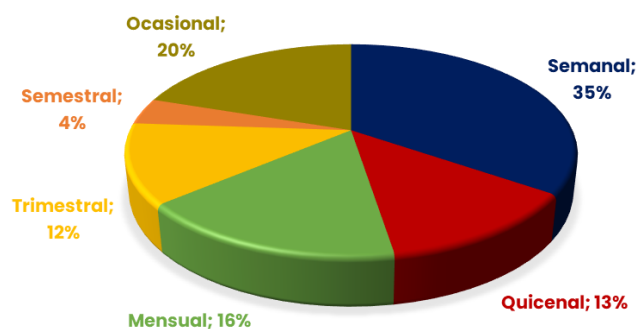


Tabla 30. Encuestas según lugar de compra del billete

| Lugar de compra del billete | Encuestas | % muestra |
|-----------------------------|---------------|-------------|
| Taquilla | 3.252 | 28,3% |
| Teléfono | 27 | 0,2% |
| Internet | 4.303 | 37,4% |
| Agencia de viajes | 90 | 0,8% |
| A bordo | 568 | 4,9% |
| App móvil | 2.322 | 20,2% |
| Máquina expendedora | 934 | 8,1% |
| Total | 11.496 | 100% |

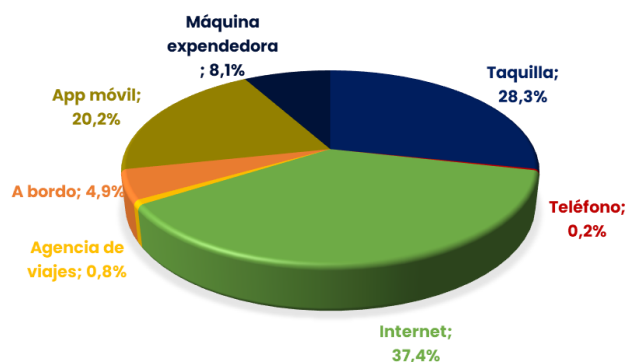
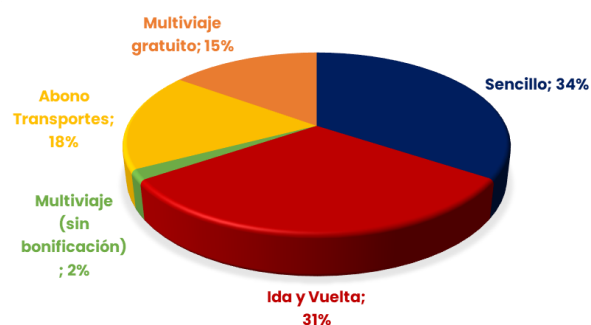


Tabla 31. Encuestas según tipo de billete

| Tipo de billete | Encuestas | % muestra |
|-------------------------------|---------------|-------------|
| Sencillo | 3.941 | 34% |
| Ida y Vuelta | 3.593 | 31% |
| Multiviaje (sin bonificación) | 209 | 2% |
| Abono Transportes | 2.030 | 18% |
| Multiviaje gratuito | 1.722 | 15% |
| Total | 11.496 | 100% |



4.2. VALORACIÓN DE LOS ATRIBUTOS DE CALIDAD

La escala utilizada, para la calificación de cada uno de los atributos es una escala cualitativa con cinco posibilidades: Muy bueno, Bueno, Normal, Malo o Muy malo.

A cada nivel de la escala se le asigna un valor:

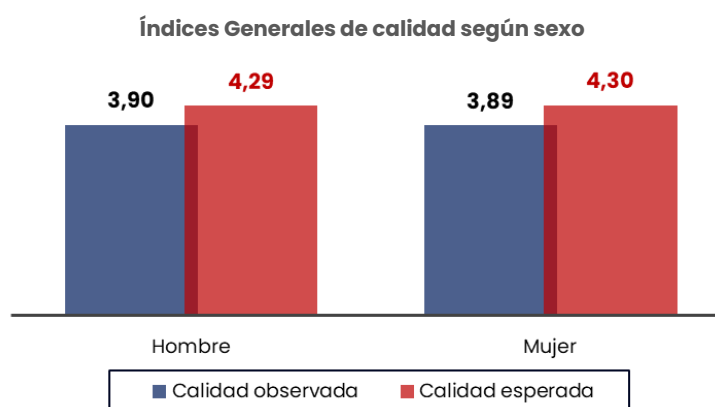
| | |
|-----------|---|
| Muy bueno | 5 |
| Bueno | 4 |
| Normal | 3 |
| Malo | 2 |
| Muy malo | 1 |

4.2.1. Valoración según características sociodemográficas de los usuarios

Índices según sexo: las diferencias en las puntuaciones entre hombres y mujeres fueron poco significativas. Si bien en la calidad observada los hombres puntuaron una centésima más que las mujeres, mientras que en la calidad esperada puntuaron una centésima menos.

Tabla 32. Índices Generales de calidad según sexo

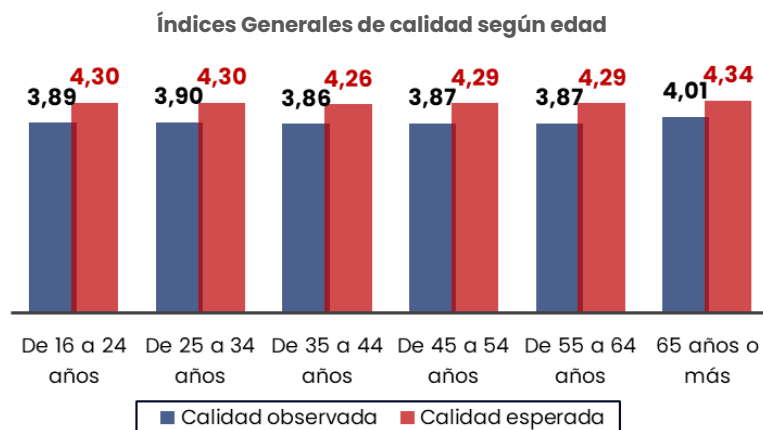
| Sexo | Calidad observada | Calidad esperada | Dif. Esperada/ Observada | % muestra |
|--------|-------------------|------------------|--------------------------|-----------|
| Hombre | 3,90 | 4,29 | 0,39 | 45% |
| Mujer | 3,89 | 4,30 | 0,41 | 55% |



Índices según edad: la calidad esperada entre los distintos grupos de edad varía ligeramente entre 4,26 y 4,34, correspondiendo la más alta a los mayores de 65 años. La calidad observada también es mayor entre los mayores de 65 años, con una puntuación de 4,01, dejando así la diferencia entre ambas calidades en su menor valor, de 0,33. La calidad observada en el resto de grupos etarios fluctúa entre 3,86 y 3,90 y la calidad esperada entre 4,26 y 4,30.

Tabla 33. Índices Generales de calidad según edad

| Edad | Calidad observada | Calidad esperada | Dif. Esperada/ Observada | % muestra |
|-----------------|-------------------|------------------|--------------------------|-----------|
| De 16 a 24 años | 3,89 | 4,30 | 0,41 | 26% |
| De 25 a 34 años | 3,90 | 4,30 | 0,40 | 22% |
| De 35 a 44 años | 3,86 | 4,26 | 0,40 | 19% |
| De 45 a 54 años | 3,87 | 4,29 | 0,42 | 15% |
| De 55 a 64 años | 3,87 | 4,29 | 0,42 | 9% |
| 65 años o más | 4,01 | 4,34 | 0,33 | 8% |

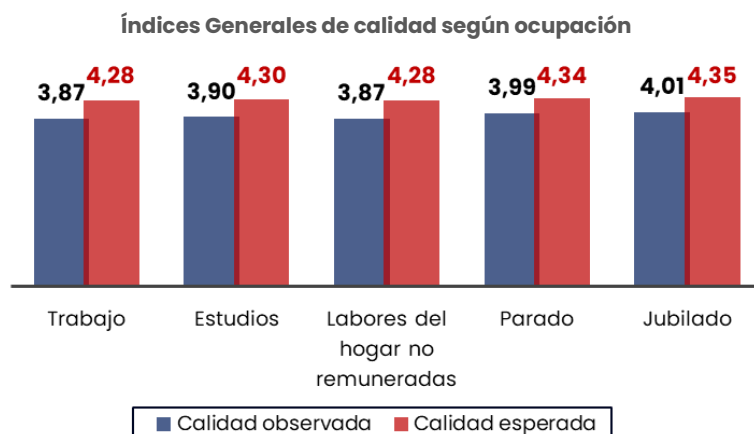


Índices según ocupación: analizando a los viajeros según su ocupación, se pone de manifiesto que los jubilados son los que mayor valoración otorgan al servicio (4,01) y del mismo modo, son los que mayor calidad esperan del mismo (4,35).

Las personas dedicadas a labores del hogar no remuneradas y los trabajadores conforman los grupos con menor índice de calidad observada (3,87) y calidad esperada del 4,28, por lo que la diferencia entre ambos valores es de 0,41 puntos. Los estudiantes presentan un índice de satisfacción tres centésimas mayor que los trabajadores, 3,90.

Tabla 34. Índices Generales de calidad según ocupación

| Ocupación | Calidad observada | Calidad esperada | Dif. Esperada/ Observada | % muestra |
|----------------------------------|-------------------|------------------|--------------------------|-----------|
| Trabajo | 3,87 | 4,28 | 0,41 | 60% |
| Estudios | 3,90 | 4,30 | 0,40 | 25% |
| Labores del hogar no remuneradas | 3,87 | 4,28 | 0,41 | 3% |
| Parado | 3,99 | 4,34 | 0,35 | 4% |
| Jubilado | 4,01 | 4,35 | 0,34 | 9% |

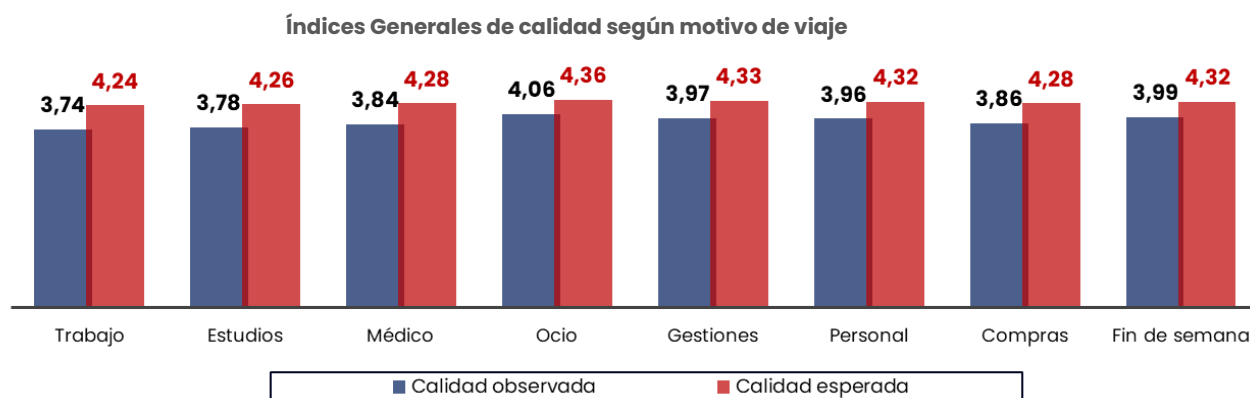


4.2.2. Valoración según hábitos de viaje de los usuarios

Índices según motivo del viaje: los usuarios que viajan por motivos de trabajo son los más insatisfechos con el servicio, seguidos por los viajeros que se desplazan por motivo de estudios. Estos dos motivos, los de movilidad obligada, presentan las menores calidades observadas, de 3,74 y 3,78 respectivamente, así como las menores esperadas, de 4,24 y 4,26. Estos grupos de movilidad representan casi el 40% de los viajeros encuestados por lo que supone un peso importante en los indicadores de calidad. Aquellos que viajan por ocio son los que presentan las mayores valoraciones de calidad observada y esperada, 4,06 y 4,36 siendo el diferencial el menor entre todos los motivos de viaje.

Tabla 35. Índices Generales de calidad según motivo de viaje

| Motivo de viaje | Calidad observada | Calidad esperada | Dif. Esperada/ Observada | % muestra |
|-----------------|-------------------|------------------|--------------------------|-----------|
| Trabajo | 3,74 | 4,24 | 0,50 | 24% |
| Estudios | 3,78 | 4,26 | 0,48 | 15% |
| Médico | 3,84 | 4,28 | 0,44 | 2% |
| Ocio | 4,06 | 4,36 | 0,30 | 15% |
| Gestiones | 3,97 | 4,33 | 0,36 | 2% |
| Personal | 3,96 | 4,32 | 0,36 | 34% |
| Compras | 3,86 | 4,28 | 0,42 | 2% |
| Fin de semana | 3,99 | 4,32 | 0,33 | 6% |

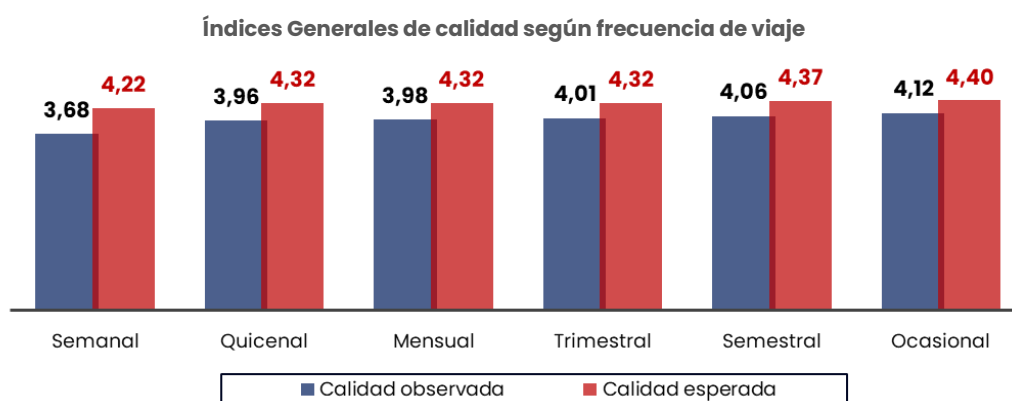


Índices según frecuencia de viaje: se observa como el grado de satisfacción del viajero es inversamente proporcional a la frecuencia de viaje, de forma que los viajeros más satisfechos son los ocasionales (4,12), valor que va descendiendo paulatinamente a la par que aumenta la frecuencia del viaje, hasta llegar a 3,68 entre los viajeros que viajan 1 o más días a la semana. La calidad esperada presenta el mismo patrón que la

observada, correspondiendo la más alta a los viajeros ocasionales. La diferencia entre ambos valores es mayor entre los viajeros con frecuencia semanal, 0,54 valor que desciende hasta los 0,28 entre los viajeros ocasionales.

Tabla 36. Índices Generales de calidad según frecuencia de viaje

| Frecuencia de viaje | Calidad observada | Calidad esperada | Dif. Esperada/ Observada | % muestra |
|---------------------|-------------------|------------------|--------------------------|-----------|
| Semanal | 3,68 | 4,22 | 0,54 | 35% |
| Quincenal | 3,96 | 4,32 | 0,36 | 13% |
| Mensual | 3,98 | 4,32 | 0,34 | 16% |
| Trimestral | 4,01 | 4,32 | 0,31 | 12% |
| Semestral | 4,06 | 4,37 | 0,31 | 4% |
| Ocasional | 4,12 | 4,40 | 0,28 | 20% |



Índices según lugar de compra del billete: los usuarios que adquieren su billete a través de la agencia de viajes son los que mejor valoración otorgan y a su vez los más satisfechos. No obstante, estos viajeros solo representan el 0,8% de la muestra, por lo que los usuarios de este canal no son significativos dentro del conjunto, al igual que el canal de venta telefónico, usado exclusivamente por el 0,2% de los mismos.

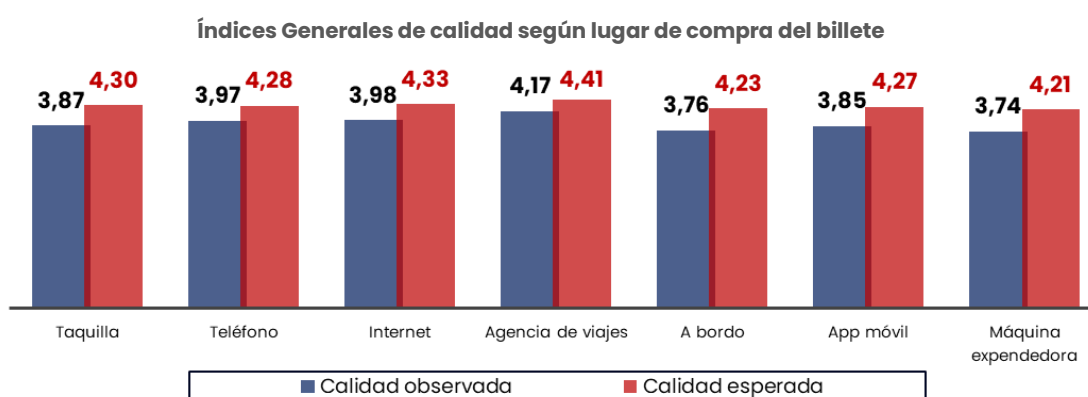
En el lado opuesto, los usuarios que adquieren su billete en una máquina expendedora (8,1% de la muestra) son los que menor puntuación obtienen en ambos índices, 3,74 y 4,21, presentando la mayor diferencia entre la esperada y la observada, 0,47 puntos, la misma diferencia obtenida entre los usuarios que compran el billete a bordo.

Las siguientes valoraciones más bajas corresponden a los viajeros que compran el billete en taquilla (28,3%), con una diferencia de 0,43, seguidos de los viajeros que compran su billete a través de la app móvil, diferencia un punto menor.

La mayoría de los viajeros, el **37%**, adquieren su billete por Internet, otorgando la segunda mayor calidad observada (3,98) entre los diferentes canales de venta.

Tabla 37. Índices Generales de calidad según lugar de compra del billete

| Lugar de compra del billete | Calidad observada | Calidad esperada | Dif. Esperada/ Observada | % muestra |
|-----------------------------|-------------------|------------------|--------------------------|-----------|
| Taquilla | 3,87 | 4,30 | 0,43 | 28,3% |
| Teléfono | 3,97 | 4,28 | 0,31 | 0,2% |
| Internet | 3,98 | 4,33 | 0,35 | 37,4% |
| Agencia de viajes | 4,17 | 4,41 | 0,24 | 0,8% |
| A bordo | 3,76 | 4,23 | 0,47 | 4,9% |
| App móvil | 3,85 | 4,27 | 0,42 | 20,2% |
| Máquina expendedora | 3,74 | 4,21 | 0,47 | 8,1% |



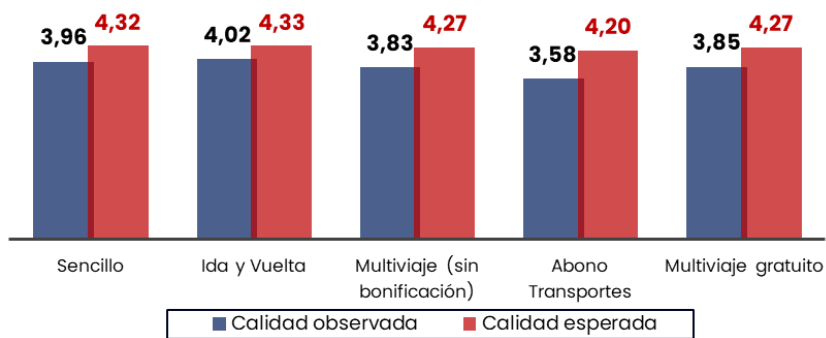
Índices según el tipo de billete utilizado: los usuarios menos satisfechos y que valoran en menor grado el servicio son aquellos que utilizan Abono Transportes. Este tipo de usuarios representa un 18% de la muestra, y se asocian a un mayor carácter recurrente, siguiendo así la dinámica observada en los puntos anteriores.

El conjunto de viajeros que utiliza billete sencillo o de ida y vuelta, califican el servicio con los índices máximos de calidad observada y son los más satisfechos con una diferencia de entre 0,36 y 0,31 puntos.

Tabla 38. Índices Generales de calidad según tipo de billete

| Tipo de billete | Calidad observada | Calidad esperada | Dif. Esperada/ Observada | % muestra |
|-------------------------------|-------------------|------------------|--------------------------|-----------|
| Sencillo | 3,96 | 4,32 | 0,36 | 34% |
| Ida y Vuelta | 4,02 | 4,33 | 0,31 | 31% |
| Multiviaje (sin bonificación) | 3,83 | 4,27 | 0,44 | 2% |
| Abono Transportes | 3,58 | 4,20 | 0,62 | 18% |
| Multiviaje gratuito | 3,85 | 4,27 | 0,42 | 15% |

Índices Generales de calidad según tipo de billete



Fuente: elaboración propia

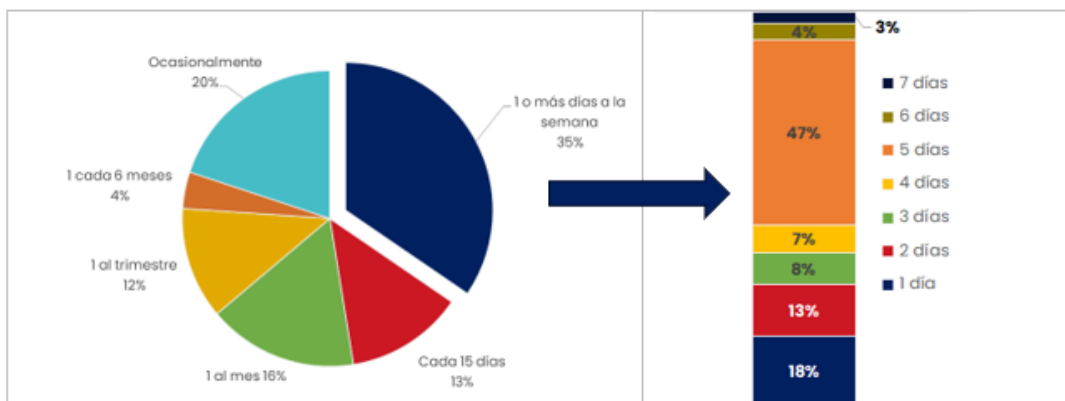
4.3. Caracterización de los viajes

4.3.1. Frecuencia de realización del viaje

La mayoría de los viajeros realizan sus viajes con una frecuencia semanal, con más de un tercio de estos desplazándose en autobús al menos un día a la semana.

Del 35% de viajeros con frecuencia semanal, casi la mitad realiza el viaje 5 días a la semana, un 18% realiza el viaje un día en semana y el 13% dos días. Se observa que existen viajeros que realizan el mismo viaje seis y siete días en semana, 4% y 3% respectivamente.

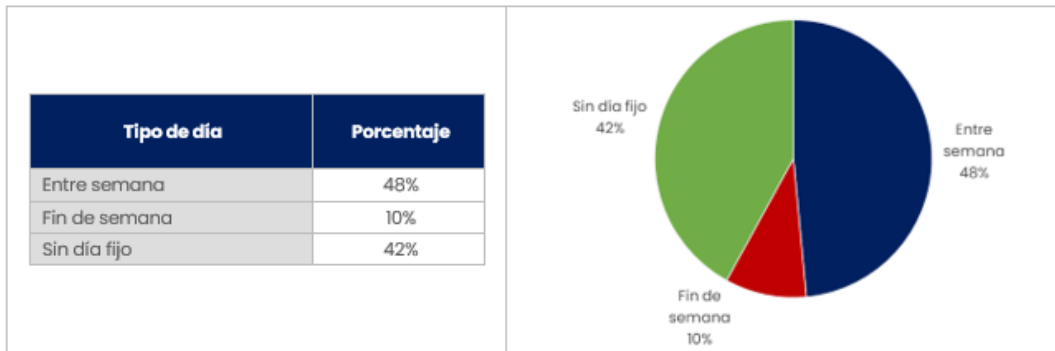
Figura 32. Frecuencia de realización del viaje



4.3.2. Tipo de realización del viaje

El 42% de las personas encuestadas declara no tener un día fijo, mientras que el 48% lo realiza entre semana y el 10% restante en fin de semana.

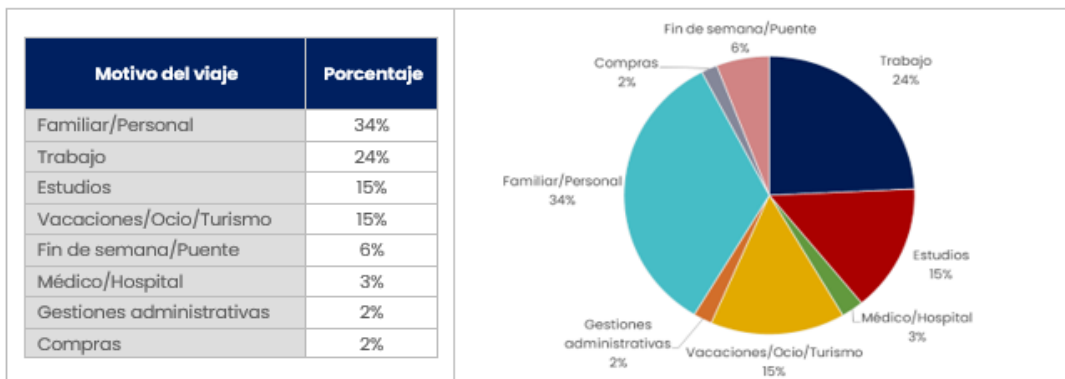
Figura 33. Tipo de día de realización del viaje



4.3.3. Motivo del viaje

Un tercio de los viajeros se desplazan por motivos familiares o personales, un 25% lo hace por trabajo. Los estudios y las vacaciones, ocio, turismo representan un 15% cada uno. Los tres motivos restantes, médico, compras y gestiones administrativas se sitúan en torno al 2-3%

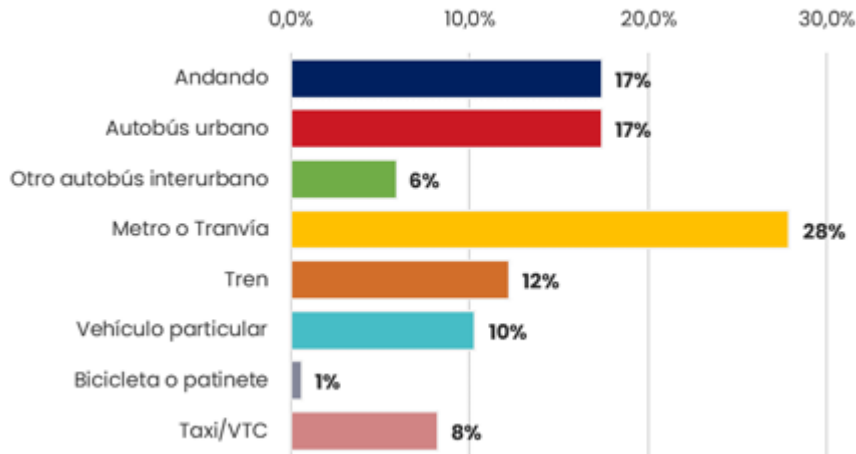
Figura 34. Motivo del viaje



4.3.4. Modo de acceso o dispersión a la estación

El modo de transporte mayoritario es el metro o tranvía, 28%, le siguen el autobús urbano y el andando con un 17% cada uno, un 12% lo hace en tren y el 10% en vehículo privado.

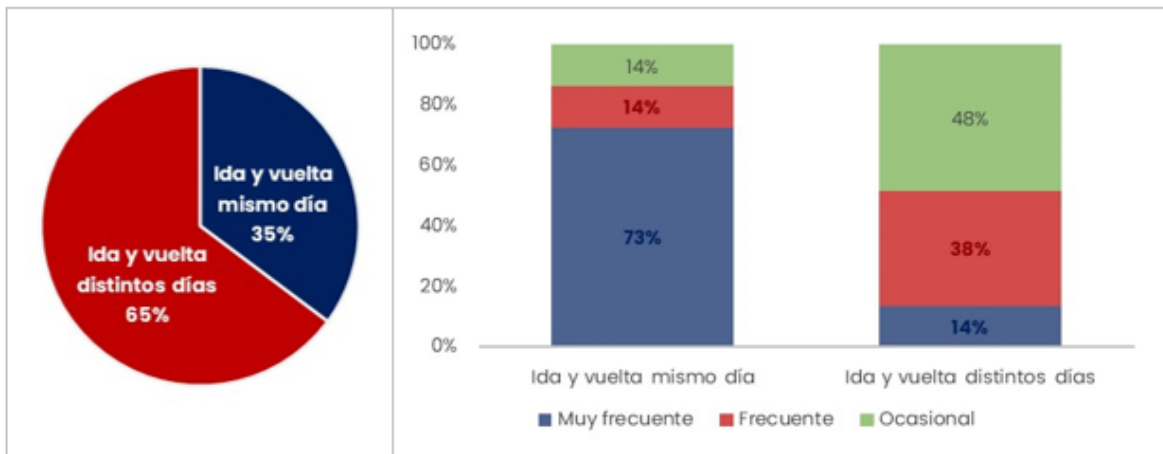
Figura 35. Modo de acceso o dispersión a la estación



4.3.5. Ida y vuelta en el mismo día

Los viajes cuya ida y vuelta se realiza en el mismo día suponen el 35%, frente al 65% que se realizan en días diferentes. De los primeros el 73% son viajes muy frecuentes y de los segundo únicamente el 14%.

Figura 36. Ida y vuelta en el mismo día por frecuencia de realización del viaje



4.3.6. Motivos utilización autobús

El 47% afirma que lo hace por el precio, el 37% declara no tener alternativa posible para el viaje, un 35% cita la comodidad y el 20% los horarios de los autobuses. Esta pregunta es de respuesta múltiple por lo que el porcentaje representa el total de viajeros que han citado cada uno de los motivos.

Figura 37. Motivos de utilización del autobús



4.4. Valoración de los atributos de calidad

El objeto de esta investigación era conocer la valoración que los usuarios hacen de los diferentes aspectos del servicio de transporte público de viajeros por carretera, su percepción con la calidad ofrecida por las diferentes empresas y estaciones de origen o destino. Se decidió en esta medición de 2023 introducir algunos cambios en la redacción de los atributos e introducir los siguientes:

Los nuevos atributos añadidos fueron: Disponibilidad de plazas, comodidad en la espera en la estación de autobuses, información recibida sobre retrasos e incidencias, funcionamiento del sistema de quejas, sugerencias y reclamaciones.

De este modo, los 23 atributos de calidad estudiados fueron los siguientes :

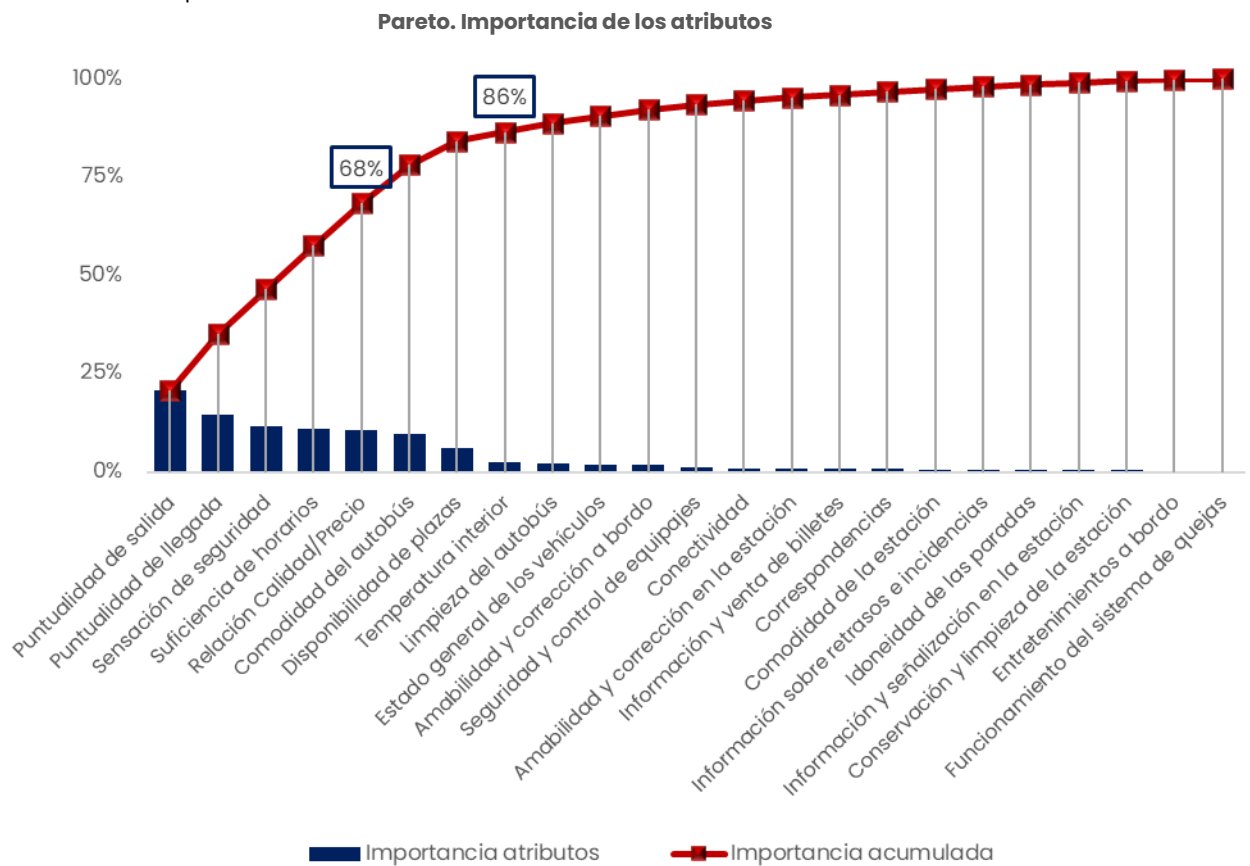
| |
|---|
| Puntualidad de salida |
| Puntualidad de llegada |
| Suficiencia de horarios |
| Disponibilidad de plazas |
| Correspondencia con otras líneas y medios de transporte |
| Idoneidad de las paradas |
| Información recibida sobre retrasos e incidencias |
| Comodidad del autobús |
| Temperatura interior |
| Amabilidad y corrección del personal en la estación y taquillas |
| Amabilidad y corrección del personal de conducción |
| Limpieza interior y exterior del autobús |
| Sensación de seguridad durante el viaje |

| |
|---|
| Estado general de los vehículos |
| Seguridad y control de equipajes |
| Información y señalización en la estación de origen |
| Estado de conservación y limpieza de la estación de origen |
| Comodidad en la espera en la estación de autobuses |
| Información y venta de billetes |
| Relación Calidad/Precio |
| Funcionamiento del sistema de quejas, sugerencias y reclamaciones |
| Conectividad (wifi, enchufes de recarga dispositivos móviles...) |
| Entretenimientos a bordo |

Mediante la siguiente figura (Pareto), se puede observar el reparto del número de respuestas otorgadas a los atributos considerados de mayor importancia, donde se aprecia que el 68% de las menciones se concentran en torno a 5 atributos: Puntualidad de salida, Puntualidad de llegada, Sensación de seguridad durante el viaje, Suficiencia de horarios y Relación calidad/precio.

Adicionalmente, el 86% de las respuestas congregan hasta 8 atributos, incluyendo, además de los 5 aspectos indicados anteriormente: Comodidad del autobús, Disponibilidad de plazas y Temperatura interior.

Tabla 39. Pareto. Importancia de los atributos



Fuente: elaboración propia

4.5. Índices de calidad y su evolución en el periodo 2000-2023

Los índices de calidad determinados hacen referencia a la calidad observada y a la calidad esperada y estos índices serán analizados según las variables sociodemográficas y los hábitos de viaje de los usuarios. Asimismo, se analizan las diferencias entre ambos índices de calidad, obteniendo así una relación directa entre la valoración media estimada por el usuario en relación con la calidad esperada.

Según esta descripción, se exponen en la siguiente tabla los indicadores obtenidos para cada uno de los aspectos de calidad definidos en el estudio.

Tabla 40. Índices de calidad de atributos e Índices Globales

| Atributo | Observada | Esperada | Diferencia Esperada/ Observada |
|---|------------------|-----------------|---------------------------------------|
| Puntualidad de salida | 4,07 | 4,64 | 0,57 |
| Puntualidad de llegada | 3,98 | 4,44 | 0,46 |
| Suficiencia de horarios | 3,43 | 4,15 | 0,72 |
| Disponibilidad de plazas | 3,71 | 4,08 | 0,37 |
| Correspondencia con otras líneas y medios de transporte | 3,99 | 3,95 | -0,04 |
| Idoneidad de las paradas | 3,81 | 3,75 | -0,06 |
| Información recibida sobre retrasos e incidencias | 3,28 | 3,47 | 0,19 |
| Comodidad del autobús | 3,82 | 4,19 | 0,37 |
| Temperatura interior | 3,79 | 3,90 | 0,11 |
| Amabilidad y corrección del personal en la estación y taquillas | 4,01 | 3,88 | -0,13 |
| Amabilidad y corrección del personal de conducción | 4,11 | 4,11 | 0,00 |
| Limpieza interior y exterior del autobús | 3,92 | 4,03 | 0,11 |
| Sensación de seguridad durante el viaje | 4,14 | 4,43 | 0,29 |
| Estado general de los vehículos | 3,88 | 3,97 | 0,09 |
| Seguridad y control de equipajes | 3,86 | 3,87 | 0,01 |
| Información y señalización en la estación de origen | 3,85 | 3,89 | 0,04 |
| Estado de conservación y limpieza de la estación de origen | 3,68 | 3,80 | 0,12 |
| Comodidad en la espera en la estación de autobuses | 3,36 | 3,59 | 0,23 |
| Información y venta de billetes | 3,86 | 3,84 | -0,02 |
| Relación Calidad/Precio | 3,95 | 4,29 | 0,34 |
| Funcionamiento del sistema de quejas, sugerencias y reclamaciones | 3,31 | 3,31 | 0,00 |
| Conectividad (wifi, enchufes de recarga dispositivos móviles...) | 3,27 | 3,35 | 0,08 |
| Entretenimiento a bordo | 3,14 | 3,23 | 0,09 |
| IGCO/IGCE | 3,89 | 4,29 | 0,40 |

La característica mejor valorada es la Sensación de seguridad durante el viaje, con una puntuación de 4,14. Tres atributos más presentan calidades observadas con una puntuación superior a 4: La Puntualidad de salida (4,07) y la Amabilidad y corrección del personal tanto de la estación y taquillas (4,01) como del personal de conducción (4,11).

Los dos atributos relacionados con la puntualidad del autobús, Puntualidades de salida y llegada, son los que presentan una mayor calidad esperada (4,64) y (4,44), y una mayor diferencia con la calidad observada (0,57) y (0,46), por lo tanto se encuentran entre aquellos atributos que generan una mayor insatisfacción entre los viajeros.

La Suficiencia de horarios es el atributo que más grado de insatisfacción genera entre los viajeros, con una diferencia de 0,72 puntos entre las calidades esperada y observada.

Los atributos peor valorados por los viajeros son: el Entretenimiento a bordo (3,14), la Conectividad (wifi, enchufes de recarga dispositivos móviles...) (3,27) y la Información recibida sobre retrasos e incidencias (3,28).

En cuanto a los atributos con los que más satisfechos se encuentran los viajeros, aquellos que presentan un índice de calidad observada superior al de la calidad esperada, se encuentran cuatro relacionados de las características del viaje: la Amabilidad y corrección del personal de la estación y taquillas (-0,13), la Idoneidad de las paradas (-0,06), la Correspondencia con otras líneas y medios de transporte (-0,04) y la Información y venta de billetes (-0,02).

Examinando la serie histórica desde el año 2002 de la calidad observada, todos los atributos especificados han obtenido una valoración superior en esta edición del estudio que la otorgada en ediciones anteriores.

El mayor aumento de valoración otorgada se produce en la Relación calidad precio, que pasa de 3,10 a 3,95 (+0,85), en segundo lugar el atributo de Correspondencia con otras líneas y medios de transporte, aumenta casi medio punto (+0,47). Este atributo ha mantenido una tendencia al alza desde el año 2002, pasando de 3,26 al 3,99 actual.

El atributo de Seguridad y control de equipajes también presentan una evolución positiva año a año, pasando de 3,19 a 3,86, lo que supone un aumento de 0,42 puntos.

De los atributos con comparación los que menor aumento presentan con el año 2002, 0,27-0,29 puntos se encuentran, Comodidad del autobús, Suficiencia de horarios y

Limpieza del autobús

El Índice Global de Calidad Observada se sitúa en 3,89 mientras que el Índice Global de Calidad Esperada es 4,29. La diferencia entre ambos valores es de 0,40.

Comparación 2023/2019:

Todos los índices de calidad percibida han evolucionado al alza, el Índice General de Calidad Observada sube 0,19 y los atributos entre 0,07 y 0,47, este último valor corresponde a Correspondencia con otras líneas y medios de transporte; el atributo Seguridad y control de equipajes sube 0,42 y la Relación calidad/precio 0,38.

Los que presentan las subidas más atenuadas son la Puntualidad de salida 0,07 y la Amabilidad y corrección del personal. En esta oleada este atributo se convirtió en dos, uno para el personal de la estación (4,01) y otra para el personal de a bordo (4,11), en 2019 la valoración de ambos en conjunto fue de 3,91.

En lo que se refiere a la importancia otorgada por los viajeros a cada uno de los atributos, es de destacar el cambio significativo que ha experimentado la Suficiencia de horarios, pasando del puesto número 18 a la cuarta posición. En el sentido inverso la Amabilidad y corrección del personal pasa de la tercera posición a los puestos 11 y 14 en esta oleada, ya que se ha desdoblado tal y como se detalla más arriba.

Evolución 2002-2023:

El Índice global de calidad observada (IGCO) presenta una tendencia al alza, en las cuatro primeras oleadas, 2000-2008 se sitúa entre 3,54 y 3,57, en las dos siguientes, 2015 y 2019 se sitúa en 3,70-3,72, para situarse en 3,89 en la presente edición. Entre el valor más bajo (3,54) y el actual existen 0,35 centésimas de diferencia.

El Índice global de calidad esperada (IGCE) se comporta de forma similar al anterior, la evolución en el periodo 2002-2023 es al alza, existiendo una diferencia de 0,34 centésimas entre el menor valor, 3,93 en 2008 y el mayor, obtenido en la presente oleada de 2023, 4,29.

5. FUENTES DE DATOS CONSULTADAS

Para la elaboración de este estudio se han utilizado las siguientes fuentes de datos:

- ✓ Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible).
- ✓ Estudio de calidad del servicio y grado de satisfacción de los usuarios de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera, competencia de la Administración General del Estado Año 2023 (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible).
- ✓ Instituto Nacional de Estadística.
- ✓ Dirección General de Tráfico

- **Índice de Tablas:**

| | |
|---|-----------|
| Tabla 1. Evolución del número de contratos..... | 8 |
| Tabla 2. Histórico número de paradas y longitud..... | 20 |
| Tabla 3. Viajeros transportados..... | 21 |
| Tabla 4. Viajeros transportados por VAC..... | 24 |
| Tabla 5. Viajeros-kilómetro..... | 26 |
| Tabla 6. Recorridos medios..... | 30 |
| Tabla 7. Ocupación de los vehículos..... | 31 |
| Tabla 8. Vehículos-kilómetro..... | 33 |
| Tabla 9. Recaudación total..... | 37 |
| Tabla 10. Recaudación media..... | 38 |
| Tabla 11. Recaudación por viajero..... | 39 |
| Tabla 12. Recaudación por viajero-kilómetro..... | 40 |
| Tabla 13. Recaudación por vehículo-kilómetro..... | 41 |
| Tabla 14. Variaciones anuales de Recaudación..... | 42 |
| Tabla 15. Variación de tarifas..... | 44 |
| Tabla 16. Cuadro Resumen..... | 45 |
| Tabla 17. Relación por tipo de empresa..... | 46 |
| Tabla 18. Actividad por empresas | 47 |
| Tabla 19. Distribución de los contratos por viajero-kilómetro..... | 48 |
| Tabla 20. Distribución de los contratos por Recaudación..... | 49 |

| | |
|---|-----------|
| Tabla 21. Estructura empresarial..... | 52 |
| Tabla 22. Vehículos, plazas y dimensiones..... | 53 |
| Tabla 23. Vehículos adscritos por contrato | 53 |
| Tabla 24. Vehículos adscritos por empresa..... | 54 |
| Tabla 25. Encuestas realizadas según sexo | 58 |
| Tabla 26. Encuestas realizadas según edad | 58 |
| Tabla 27. Encuestas realizadas según ocupación | 59 |
| Tabla 28. Encuestas realizadas según motivo de viaje | 59 |
| Tabla 29. Encuestas realizadas según frecuencia de viaje | 59 |
| Tabla 30. Encuestas realizadas según lugar de compra del billete | 60 |
| Tabla 31. Encuestas según tipo de billete | 60 |
| Tabla 32. Índices generales de calidad según sexo | 61 |
| Tabla 33. Índices generales de calidad según edad | 61 |
| Tabla 34. Índices generales de calidad según ocupación | 62 |
| Tabla 35. Índices generales de calidad según motivo del viaje..... | 63 |
| Tabla 36. Índices generales de calidad según frecuencia del viaje | 64 |
| Tabla 37. Índices generales de calidad según lugar de compra del billete | 65 |
| Tabla 38. Índices generales de calidad según tipo del billete | 65 |
| Tabla 39. Pareto. Importancia de los atributos | 70 |
| Tabla 40. Índices de calidad de atributos e Índices globales | 71 |

