



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. Contratos de gestión de la AGE 2025
Autor: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril
Año de edición: 2026

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 podrá ser reproducida ni en todo, ni en parte, ni transmitida por sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico o cualquier otro.

OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA 2025

CONTRATOS DE GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

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	6
2.1. Servicios estatales de transporte público, número y proceso administrativo.	8
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 2025.....	9
2.3. Longitud de las líneas	21
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	45
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	49
3.2. Vehículos adscritos a los diferentes contratos de gestión de servicios de transporte de viajeros por carretera de ámbito estatal.....	52
3.3. Tipo de combustible y emisiones de los vehículos	56

4. CALIDAD DEL SERVICIO Y GRADO DE SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS	59
4.1. Características de la muestra obtenida	59
4.1.1. Según características sociodemográficas de los usuarios	59
4.1.2. Según hábitos de viaje de los usuarios.....	60
4.2. VALORACIÓN DE LOS ATRIBUTOS DE CALIDAD	61
4.2.1. Valoración según características sociodemográficas de los usuarios	62
4.2.2. Valoración según hábitos de viaje de los usuarios.....	64
4.3. Caracterización de los viajes.....	68
4.3.1. Frecuencia de realización del viaje	68
4.3.2. Tipo de realización del viaje	68
4.3.3. Motivo del viaje.....	68
4.3.4. Modo de acceso o dispersión a la estación	69
4.3.5. Ida y vuelta en el mismo día	69
4.3.6. Motivos utilización autobús.....	70
4.4. Valoración de los atributos de calidad	70
4.5. Índices de calidad y su evolución en el periodo 2000-2023	72
5. FUENTES DE DATOS CONSULTADAS	75

1. INTRODUCCIÓN

El Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera del año 2025 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 2025, 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 sociedades en grupos empresariales. 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 publicar un informe anual 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 se pueden consultar datos pormenorizados:

<https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/lineas-regulares-de-transporte-de-viajeros>

- 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
- Mapa concesional estatal

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 se relacionan al final del presente documento.

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

En el año 2025, la situación del transporte regular de viajeros por carretera de competencia estatal ha continuado evolucionando de forma favorable, en un contexto ya muy alejado de los efectos más intensos de la pandemia de Covid-19. La crisis sanitaria y económica iniciada en 2020 afectó de manera notable al sector del transporte, especialmente durante los años 2020 y 2021, pero la actividad ha ido recuperándose de forma progresiva en los ejercicios posteriores, hasta consolidar en 2025 una tendencia clara de crecimiento y normalización.

En particular, en el ámbito del transporte público regular de viajeros por carretera, se han mantenido durante 2025 diversas medidas de apoyo al uso del transporte público, como las bonificaciones y descuentos aplicados a los títulos de transporte y las actuaciones dirigidas a favorecer la movilidad habitual de los usuarios. Estas medidas han contribuido a sostener la demanda y a reforzar 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”, puede observarse en 2025 una consolidación de la recuperación iniciada en años anteriores, apoyada en políticas de promoción del transporte público y en un marco regulatorio orientado a reforzar su uso y a mantener la estabilidad del sistema. Estas políticas incluyen bonificaciones aplicables a

servicios de transporte regular de viajeros por carretera de competencia estatal, con abonos gratuitos para población infantil, descuentos del 70% para jóvenes y bonificaciones del 40% y 50% en distintos títulos multiviaje y abonos mensuales. Los gráficos y cuadros de este informe reflejarán la continuidad de la recuperación y la estabilización de la actividad en niveles superiores a los de los años más críticos de la pandemia, confirmando la tendencia al alza registrada en el transporte urbano e interurbano y la robustez de la demanda de transporte público en el ciclo actual.

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

En 2025, se han prorrogado y ampliado las medidas de fomento del uso del transporte público. Destacan especialmente la prórroga hasta el 30 de junio de la bonificación del 100% en los abonos y títulos multiviaje para viajeros recurrentes, establecidas en el Real Decreto-ley 1/2025, de 29 de enero, así como desde el 1 de julio la creación de un abono de 10 viajes para un origen-destino con un descuento del 40% sobre la tarifa máxima, un abono mensual para un origen-destino con un descuento del 50% sobre la tarifa máxima, este descuento se incrementaría hasta el 70% para los jóvenes entre 15 y 26 años, y hasta el 100% para los niños hasta 14 años. Además de eso se extendieron las bonificaciones en el período estival para los jóvenes, reguladas a través del Real Decreto-ley 5/2025 de 10 de junio. En conjunto, estas actuaciones han contribuido a consolidar el incremento de la demanda en los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera, superando en numerosos casos los niveles previos a la pandemia.

La implantación y ampliación de estas bonificaciones ha tenido un impacto positivo tanto en la recuperación de la demanda como en la configuración del modelo de movilidad, al incentivar el uso del transporte público y reducir la dependencia del vehículo privado. Asimismo, han mejorado la accesibilidad al servicio, favoreciendo especialmente a jóvenes y usuarios frecuentes, y contribuyendo a reforzar la equidad y la cohesión territorial en el acceso a la movilidad.

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 Terrestres, 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 experimentado 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 solicitado la remodelación de servicios de los que eran titulares. Esta creciente demanda para modificar algunas condiciones de prestación de los servicios en determinadas concesiones 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 con 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 componen, 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 31-12-2025, el número de servicios regulares permanentes de uso general, todos ellos gestionados mediante contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de titularidad de la Administración General del Estado, era de **75**. La mayoría de los contratos adjudicados en los últimos años proceden 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 2025, de los 75 contratos gestionados por la Administración General del Estado, seis se habían declarado nulos por los tribunales, mientras que cuarenta y dos 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 2025 se produjo la extinción de los contratos VAC-130 Madrid-Fuente del Arco-Badalona, VAC-043 Lleida-Molina de Aragón por Zaragoza, VAC-256 Pedro Bernardo-Talavera de la Reina y VAC-258 Hontanares-Talavera de la Reina, y entraron en vigor otros cuatro nuevos contratos, VAC-262 Madrid-Ciudad Real-Puertollano, VAC-263 Lleida-Zaragoza-Molina de Aragón, VAC-264 Pedro Bernardo-Talavera de la Reina y VAC-265 Hontanares-Talavera de la Reina.

El 30 de octubre de 2025 se produjo la extinción de la VAC-238 Eibar-Pamplona.

Puede encontrarse un breve resumen de la situación actual en el siguiente cuadro:

Tabla 1.Evolución del número de contratos

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE CONTRATOS DE GESTIÓN								
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
2025	76	5	0	4	0	4	-1	75

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 2025

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- 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 – 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: *INTERBUS IBÉRICA, SL*

Fecha de caducidad: 15/07/2026

VAC- 232 MADRID – MÁLAGA – ALGECIRAS (CÁDIZ)

Contratista: *INTERBUS IBÉRICA, SL*

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- 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 OSMA

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

Contratista: *AUTOCARES SAMAR 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: *INTERBUS IBÉRICA, SL*

Fecha de caducidad: 06/11/2031

VAC- 262 MADRID-CIUDAD REAL-PUERTOLLANO

Contratista: AUTOCARES SAMAR, SA

Fecha de caducidad: 03/03/2027

VAC -263 LLEIDA-ZARAGOZA Y MOLINA DE ARAGÓN

Contratista: ÁGRED A BUS SL

Fecha de caducidad: 03/03/2027

VAC- 264 PEDRO BERNARDO (ÁVILA)-TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO)

Contratista: LA VELOZ SA

Fecha de caducidad: 18/09/2027

VAC -265 HONTANARES (ÁVILA) –TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO)

Contratista: LA VELOZ SA

Fecha de caducidad: 25/09/2027

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 2025 fue de **65.192 km**, con una longitud media de **869,23 kilómetros**.

Tabla 2. Histórico número de paradas y longitud

NÚMERO DE CONTRATOS, PARADAS Y LONGITUD DE LAS LÍNEAS (31-12-2025)					
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
2025	75	65.192	869,2	4.148	55,3
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 2025 fue de **32.535.634** con un incremento respecto al año anterior del 1,53 %. Los viajeros-km del año 2025 alcanzaron el valor de **5.769.924.270**, lo que representa un descenso del 0,64 % con respecto a 2024.

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

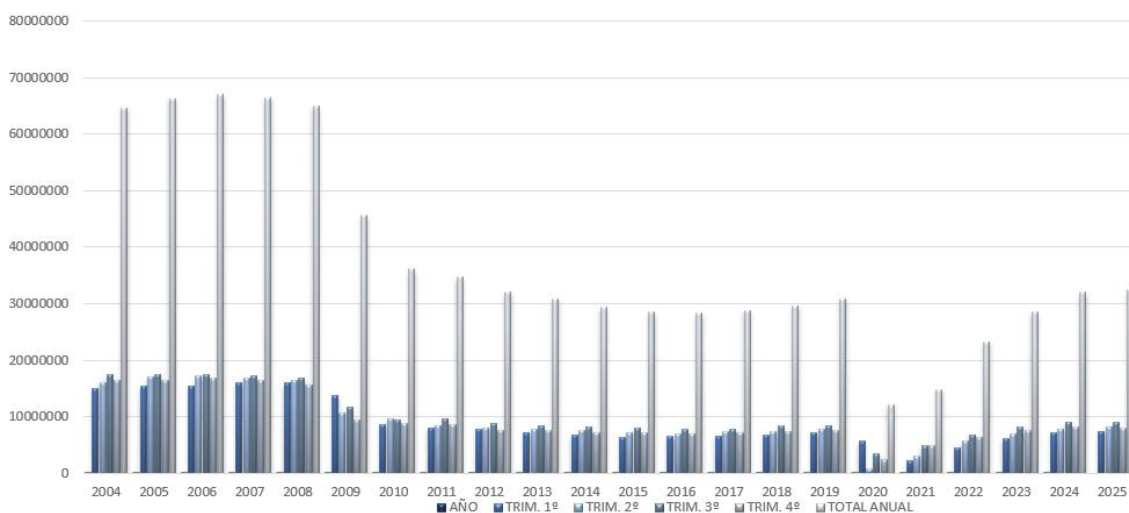
VIAJEROS TRANSPORTADOS POR LOS SERVICIOS ESTATALES					
VIAJEROS TRANSPORTADOS					
AÑO	TRIM. 1º	TRIM. 2º	TRIM. 3º	TRIM. 4º	TOTAL ANUAL
2004	14.884.499	16.030.064	17.342.262	16.417.313	64.674.138
2005	15.277.812	17.022.099	17.536.394	16.449.144	66.285.449
2006	15.482.824	17.226.907	17.521.346	16.784.041	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
2025	7.412.095	8.170.673	9.017.718	7.935.148	32.535.634

DISTRIBUCION DE LOS VIAJEROS TRANSPORTADOS EN PORCENTAJE					
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%
2025	22,8%	25,1%	27,7%	24,4%	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%
2.025	4,22%	5,19%	-0,77%	-1,75%	1,53%

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 2025.



De 2004 a 2008 se observa una tendencia a la estabilización en el número de viajeros transportados con apenas fluctuaciones en dicho periodo. Sin embargo, entre 2008 y 2009 se produjo un significativo descenso que se correspondería con una serie de segregaciones de tráfico realizadas a diferentes Comunidades Autónomas. Desde 2009 hasta 2015, la demanda continuó a la baja. Desde ese momento se podría considerar estabilizada, con una ligera tendencia al aumento de viajeros hasta el fuerte descenso provocado por la pandemia en 2020, el inicio de la recuperación en el período 2021-2023 e incluso superar en 2024 y 2025 los valores previos a la aparición de la pandemia del COVID-19.

A continuación, se incluye el resumen de los viajeros transportados por cada uno de los contratos prestados durante el año 2025.

Tabla 4. Viajeros transportados por VAC

VIAJEROS TRANSPORTADOS POR CADA CONTRATO	VIAJEROS
VAC-017 - TERUEL-BARCELONA CON HIJUELA A CASPE	9.048
VAC-022 - LOGROÑO-SORIA-MADRID CON HIJUELAS	508.804
VAC-023 - MADRID-TOLEDO CON HIJUELAS	3.486.251
VAC-025 - MURCIA-SEVILLA POR GRANADA CON HIJUELAS	196.846
VAC-031 - MURCIA-VALENCIA	228.711
VAC-034 - VIELLA-LLEIDA CON HIJUELAS	10.983
VAC-043 - LLEIDA-MOLINA DE ARAGON POR ZARAGOZA CON HIJUELAS	1.753
VAC-046 - IRUN-TUY CON HIJUELAS	644.358
VAC-051 - MADRID-BADAJOS-VALENCIA CON HIJUELAS	583.227
VAC-053 - CORIA-SALAMANCA-BARCELONA CON HIJUELAS	3.946
VAC-055 - MADRID-ALICANTE CON HIJUELAS	1.035.917
VAC-063 - MADRID-TOLEDO POR VALMOJADO CON HIJUELA POR CHOZAS CANALES	663.317
VAC-067 - BURGOS-POZA DE LA SAL-FRIAS-BRIVIESCA-LOGROÑO CON HIJUELAS	5.543
VAC-076 - SORIA-ZARAGOZA CON HIJUELAS	75.398
VAC-082 - MADRID-FUENSALIDA	35.308
VAC-087 - MADRID-MIAJADAS-DON BENITO CON HIJUELAS	2.427.808
VAC-092 - MADRID-GRANADA-ALMUÑECAR	672.933
VAC-093 - MADRID-JAEN CON HIJUELAS	421.762
VAC-099 - MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA CON HIJUELA	914.718
VAC-108 - SANTANDER-BILBAO-BARCELONA CON HIJUELA	105.996
VAC-124 - HUESCA-LLEIDA CON HIJUELAS	304.866
VAC-130 - MADRID-FUENTE DEL ARCO-BADALONA CON HIJUELAS	10.056
VAC-132 - ALICANTE-MURCIA CON HIJUELAS	380.527
VAC-133 - ZARAGOZA-MURCIA CON HIJUELAS	96.550
VAC-140 - SALAMANCA-LEON-SANTANDER-LAREDO	82.673
VAC-145 - LEON-ZARAGOZA POR VALLADOLID CON HIJUELAS	20.881
VAC-150 - SEVILLA Y MALAGA A MONTGAT Y MANRESA, CON HIJUELAS	1.224.916
VAC-152 - MADRID-PIEDRABUENA	771.811
VAC-154 - ZARAGOZA-CASTELLON DE LA PLANA POR TARRAGONA Y CASPE	352.416
VAC-157 - MADRID-IRUN CON HIJUELAS	2.239.987

VAC-158 - MADRID-CASAS IBAÑEZ-LAS LAGUNAS DE RUIDERA	1.334.502
VAC-159 - SANTIAGO DE COMPOSTELA-GIJON-IRUN-BARCELONA	1.985.003
VAC-160 - GIJON-LEON-MADRID	1.450.820
VAC-161 - SEVILLA-SALAMANCA-IRUN	421.631
VAC-201 - PUENTE GENAVE (JAEN)- ALBACETE	19.520
VAC-206 - FERROL-ALGECIRAS	68.240
VAC-208 - MADRID-PAMPLONA POR BURGOS Y LOGROÑO, CON PROLONGACION A VALCARLOS Y FRO	217.349
VAC-211 - TAMARITE DE LITERA (HUESCA)-LLEIDA	233.521
VAC-213 - SANTANDER-BILBAO-LA MANGA DEL MAR MENOR (MURCIA)	262.714
VAC-214 - MADRID-SEVILLA-AYAMONTE (HUELVA)	67.678
VAC-215 - MADRID-CORDOBA-SAN FERNANDO	167.012
VAC-216 - MADRID-ALMERIA	184.734
VAC-219 - VIGO (PONTEVEDRA), IRUN (GUIPUZCOA) Y BARCELONA	63.914
VAC-220 - BILBAO (VIZCAYA) Y CASTRO URDIALES (CANTABRIA)	1.039.474
VAC-221 - MADRID-ZAOREJAS-SIGÜENZA	59.468
VAC-222 - MADRID - PLASENCIA (CÁCERES)	35.282
VAC-223 - MADRID-AVILA	125.409
VAC-224 - MADRID-JARAIZ DE LA VERA (CÁCERES)	309.739
VAC-225 - PAMPLONA-JACA	12.669
VAC-226 - MADRID-NAVAMORCUENDE (TOLEDO)	11.418
VAC-227 - CALAHORRA (LA RIOJA)-SORIA	210.269
VAC-228 - ALMERIA-CARTAGENA	29.992
VAC-229 - MURCIA-ALMERIA	174.830
VAC-231 - MADRID-PIEDRABUENA (CIUDAD REAL)-AGUDO (CIUDAD REAL)	1.505.561
VAC-232 - MADRID-MALAGA-ALGECIRAS (CÁDIZ)	128.640
VAC-233 - FRAGA-BINEFAR-MEQUINENZA (HUESCA)-LLEIDA	62.959
VAC-234 - IRÚN (GUIPÚZCOA)-ALGECIRAS (CÁDIZ)	37.641
VAC-235 - BURGOS-ZARAGOZA	462.646
VAC-238 - EIBAR (GUIPÚZCOA)-PAMPLONA (NAVARRA)	0
VAC-240 - MERIDA (BADAJOZ)-SEVILLA	113.347
VAC-241 - BADAJOZ-SEVILLA	66.639
VAC-242 - MADRID-ARANDA DUERO (BURGOS)-EL BURGO DE OSMA (SORIA)	212.056
VAC-243 - MADRID-GUADALAJARA	1.281.145
VAC-245 - BARCELONA-HUESCA	136.814
VAC-246 - MADRID-SEGOVIA CON PROLONGACION A MELGAR DE FERNAMENTAL (BURGOS)	1.709.990
VAC-247 - ALDEANUEVA DEL CAMINO (CACERES)-MADRID	12.145
VAC-248 - PUERTOLLANO-TOMELLOSO-CUENCA-ALBACETE-VALENCIA	55.102
VAC-250 - ALICANTE-CARTAGENA-MURCIA	87.857
VAC-254 - BADAJOZ-CORDOBA CON HIJUELAS	92.526
VAC-255 - MADRID - MOLINA DE ARAGÓN - TERUEL - VALENCIA	59.070
VAC-256 - PEDRO BERNARDO (AVILA) - TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO)	2.922
VAC-257 - LA ADRADA (AVILA) - TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO)	4.103
VAC-258 - HONTANARES (AVILA) - TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO)	3.423
VAC-259 - MADRID-SALAMANCA-VIGO	413.152
VAC-260 - CUENCA-BARCELONA	15.894
VAC-261 - AYAMONTE (HUELVA)-SANTA COLOMA DE GRAMANET (BARCELONA)	31.969
VAC-262 - MADRID-CIUDAD REAL-PUERTOLLANO	23.407
VAC-263 - LLEIDA-ZARAGOZA Y MOLINA DE ARAGON	11.159
VAC-264 - PEDRO BERNARDO (AVILA) - TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO)	1.281
VAC-265 - HONTANARES (AVILA) - TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO)	1.688
TOTAL	32.535.634

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

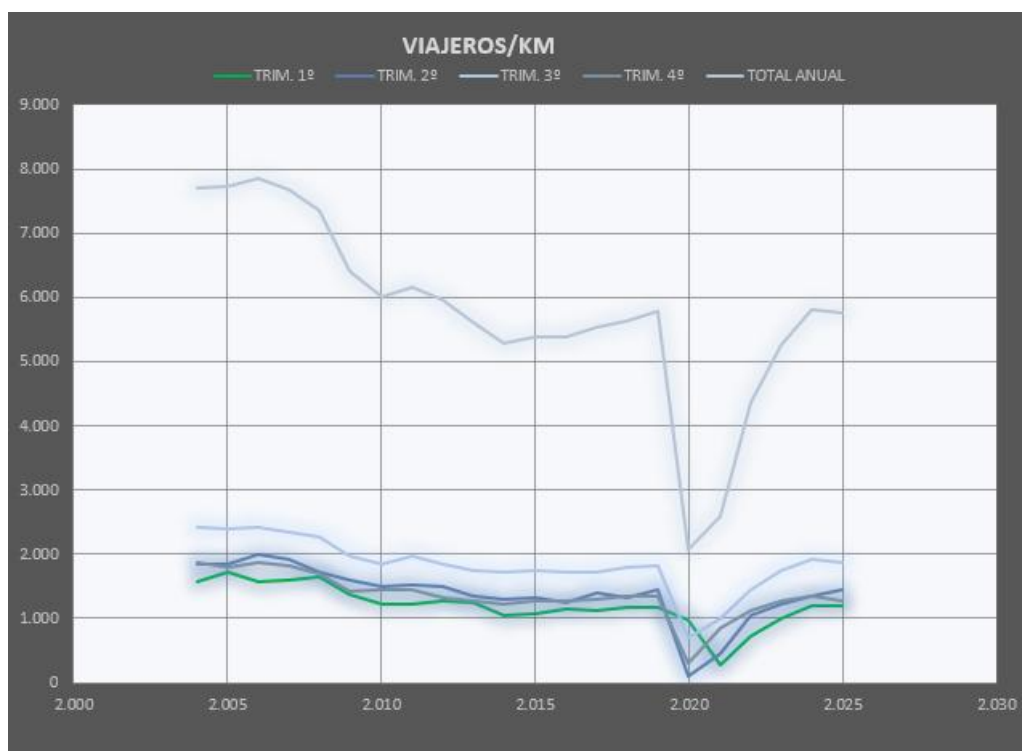
Tabla 5.. Viajeros-kilometro

VIAJEROS-KM DE LOS CONTRATOS DE GESTION ESTATALES					
VIAJEROS-KM (millones)					
AÑO	TRIM. 1º	TRIM. 2º	TRIM. 3º	TRIM. 4º	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
2.025	1.192	1.436	1.876	1.266	5.770

DISTRIBUCION DEL TRAFICO POR TRIMESTRES					
AÑO	TRIM. 1º	TRIM. 2º	TRIM. 3º	TRIM. 4º	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%
2025	20,7%	24,9%	32,5%	21,9%	100%

VARIACIONES RESPECTO AL MISMO PERIODO DEL AÑO ANTERIOR					
AÑO	TRIM. 1º	TRIM. 2º	TRIM. 3º	TRIM. 4º	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%
2025	0,4%	6,7%	-2,9%	-5,7%	-0,64%

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril



El repunte de la demanda registrado en 2024 —impulsado por la alta demanda turística pospandemia y la gratuidad sujeta a condiciones de los abonos multiviaje— experimentó una notable desaceleración y una posterior contracción durante el ejercicio 2025. Esta tendencia a la baja se agudizó en el segundo semestre, afectada principalmente por el cambio normativo del 1 de julio, fecha en la que finalizó el sistema de gratuidad de los títulos multiviaje para dar paso a un nuevo esquema de bonos con descuento, estructurado en modalidades de diez viajes y abonos mensuales. A esta contracción de la demanda se sumaron las amenazas de huelga de conductores y los paros puntuales del último trimestre, así como la pérdida sostenida de cuota de mercado en favor del sector ferroviario de alta velocidad, cuya oferta de bajo coste y competitividad tarifaria incentivaron el trasvase directo de usuarios.

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, este incremento se debió esencialmente a que siguen 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 y se redujo hasta los *171 km*. A lo largo del año 2025 esta cifra se ha situado en **177 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 2025, al igual que en toda la serie histórica analizada, el trimestre con el recorrido medio por viajero mayor fue el tercer trimestre, alcanzando un valor de **208 km**, lo que supuso un 29,19% superior al recorrido medio del primer trimestre, un 18,18% sobre el segundo, un 30,00% sobre el cuarto trimestre, y un 17,51% superior al recorrido medio anual.

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 del 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 en 2022 dicho valor alcanzó una media de 28,52 viajeros, el mayor de la serie histórica, y se situó en valores similares tanto en 2024 con 28,12 como en 2025 con 28,06 viajeros de media. 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, según 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).

Si se considera que los vehículos adscritos a los distintos servicios tienen una capacidad media de 56 plazas por autobús, lo que supondría un grado de ocupación del **50,11 %**.

Al igual que en años anteriores, el periodo con mayor ocupación fue el tercer trimestre, con un promedio de 30,36 viajeros por vehículo, mientras que la menor ocupación se produjo en el primer trimestre, con 26,32 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 2025.

Conviene señalar que, tanto en el primer como en el tercer trimestre de 2025 la ocupación media alcanzó el segundo valor más alto registrado en la serie disponible, mientras que en el segundo y cuarto trimestre así como en la media anual el valor de la ocupación media se situó en el tercer valor máximo de la serie histórica.

Estos valores de ocupación media se deben en gran parte a la prórroga durante el primer semestre de 2025 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 1/2025, de 29 de enero, y desde el 1 de julio la creación de un abono de 10 viajes para un origen-destino con un descuento del 40% sobre la tarifa máxima, un abono mensual para un origen-destino con un descuento del 50% sobre la tarifa máxima, incrementándose este descuento hasta el 70% para los jóvenes entre 15 y 26 años, y hasta el 100% para los niños hasta 14 años, así como la extensión de las bonificaciones para jóvenes, reguladas a través del Real Decreto-ley 5/2025 de 10 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
2025	161	176	208	160	177

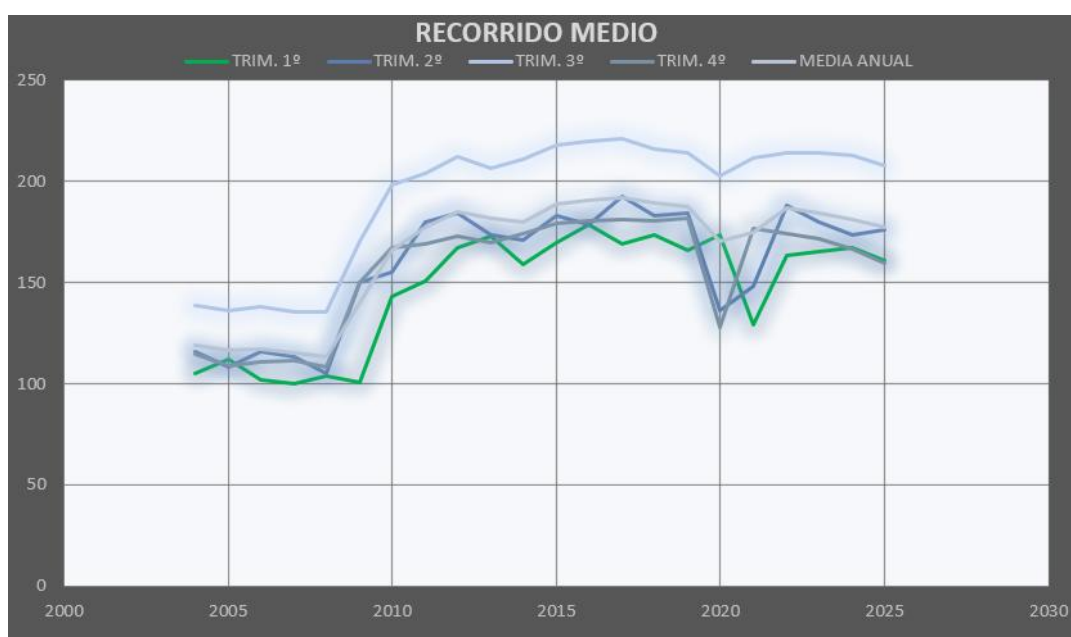
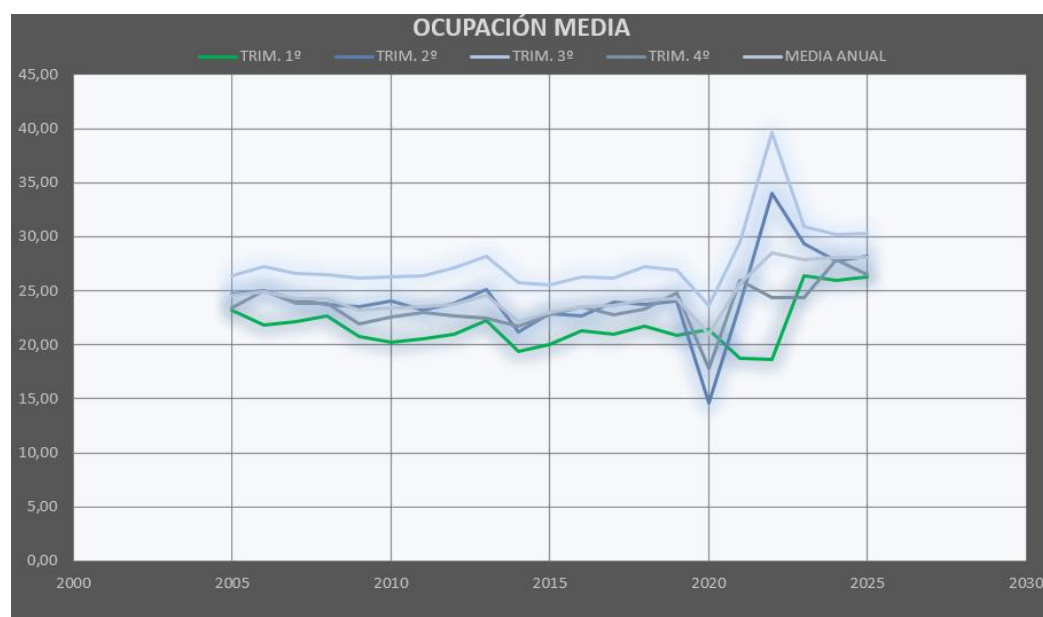


Tabla 7. Ocupación de los vehículos

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
2025	26,32	28,24	30,36	26,54	28,06

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril



2.6. Vehículos/kilómetro

De acuerdo con la normativa vigente, para hacer frente a la demanda de transporte 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 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% 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 174,48 millones durante el año 2024 a **173,18 millones** en 2025. Además, se realizaron **32,44 millones** con vehículos en “colaboración”, lo que hace un total de **205,61 millones de vehículos-km**. Estos vehículos en “colaboración” pasan a denominarse de “refuerzo” tal y como establece el artículo 97 de la LOTT.

La distribución de los vehículos-km realizados con vehículos propios frente a los realizados mediante vehículos 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%, en 2024 el 15,5%, y **en 2025 el 15,8%** 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 registrado en los años 2023, 2024 y 2025 en la utilización de esta fórmula de “colaboración”.

Tabla 8. Vehículos-kilometro

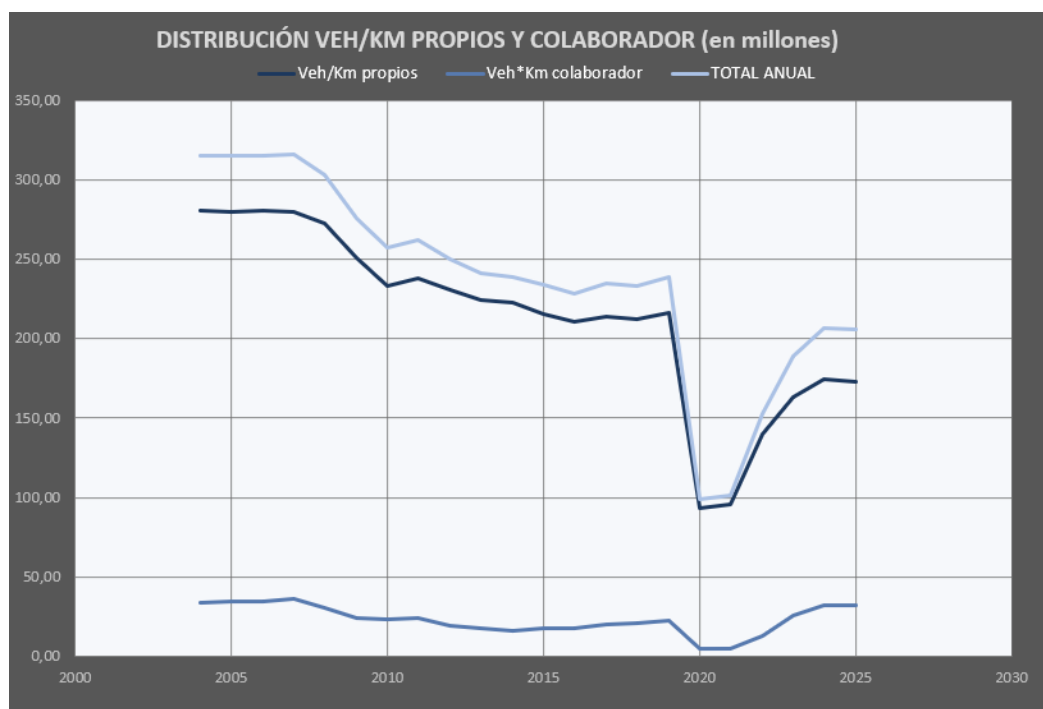
VEHÍCULOS/KM VEHÍCULOS PROPIOS (Adscritos + No Adscritos) (millones)					
AÑO	TRIM. 1º	TRIM. 2º	TRIM. 3º	TRIM. 4º	TOTAL ANUAL
2004	64,86	68,61	77,95	69,54	280,96
2005	65,69	67,53	78,34	68,43	279,99
2006	66,52	70,38	77,53	66,06	280,49
2007	66,94	70,36	77,15	65,44	279,89
2008	65,93	66,74	74,49	65,09	272,25
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
2025	39,04	41,89	51,27	40,98	173,18

VEHÍCULOS/KM CON VEHÍCULOS DE COLABORADOR (millones)					
AÑO	TRIM. 1º	TRIM. 2º	TRIM. 3º	TRIM. 4º	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
2025	6,25	8,96	10,50	6,73	32,44

VEHÍCULOS/KM TOTALES (Propios + Colaborador) (millones)					
AÑO	TRIM. 1º	TRIM. 2º	TRIM. 3º	TRIM. 4º	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
2025	45,29	50,85	61,77	47,71	205,62

DISTRIBUCIÓN DE VEHICULOS/KM PROPIOS Y COLABORADORES					
Veh/Km propios		Veh*Km colaborador			TOTAL ANUAL
AÑO	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
2025	173,19	84%	32,44	16%	205,61

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y 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 2025 el mayor valor de la serie histórica con **418.141.782 €**, un 1,01 % superior a la recaudación de 2024.

Esta cifra responde a una recaudación media anual por contrato de **5.575.223,76 €**.

Las mayores recaudaciones se producen en el tercer trimestre, debido al mayor número de viajeros-km realizado, representando el 33,58% del total, mientras en el primer trimestre dicho valor apenas alcanzó el 19,95 % del total.

La recaudación media por viajero fue de **12,85€**, mientras que la recaudación media por vehículo-km ascendió a **2,034€** y la de viajeros-km a **0,0725€**, lo que supuso un aumento del 1,66% respecto al 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%
2025	83.402	103.025	140.429	91.286	418.142	1,01%

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

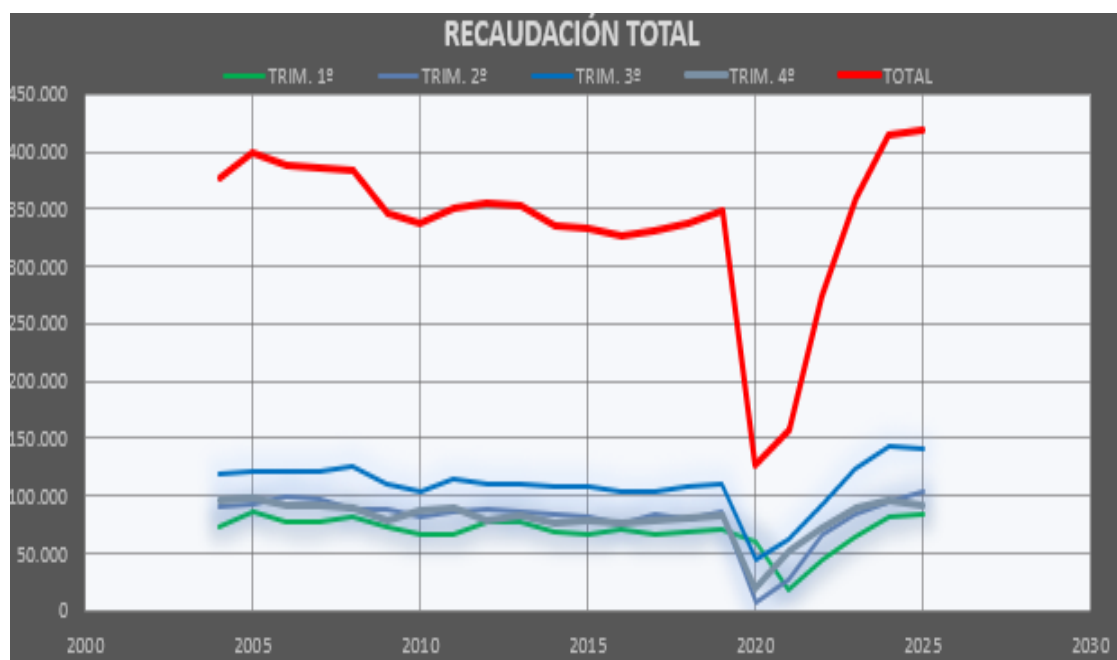


Tabla 10. Recaudación media

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%
2025	418.141.782,21	75	5.575.223,76	2,35%



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%
2025	11,25	12,61	15,57	11,50	12,85	-0,52%

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%
2025	0,0700	0,0717	0,0749	0,0721	0,0725	1,66%

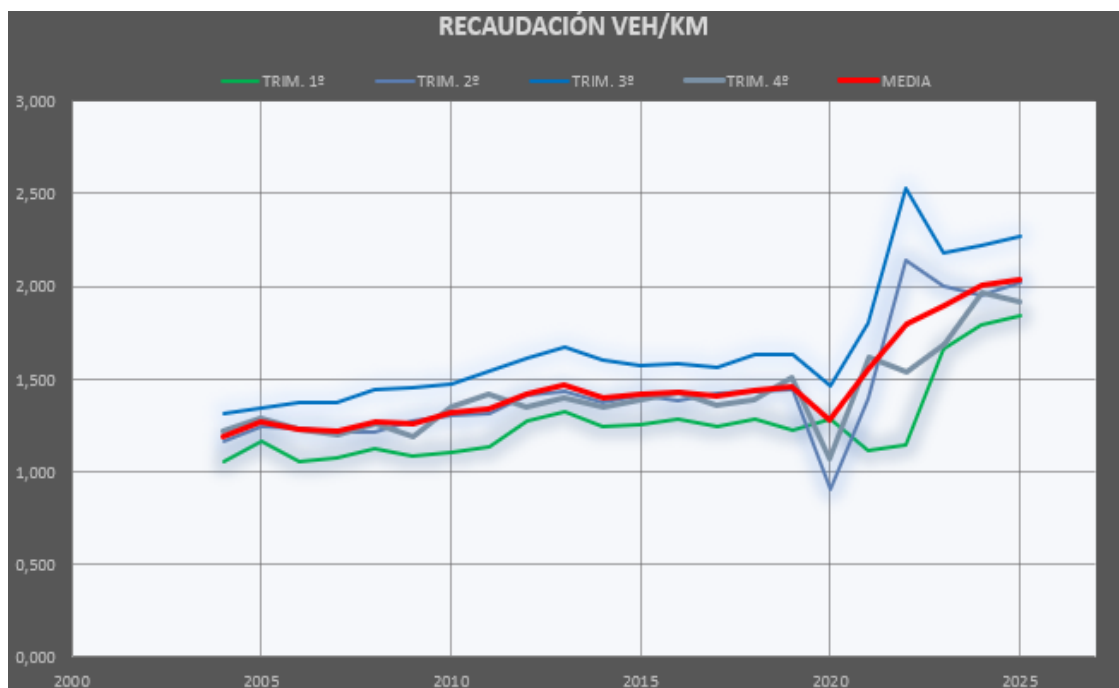
Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril



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%
2025	1,842	2,026	2,273	1,914	2,034	1,46%

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%
2025	1,01%	-0,52%	1,66%	1,46%

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 todos 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 fórmulas 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 con 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-265 no han sido actualizadas por diferentes razones. Las VAC-248, VAC-250 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-257, VAC-260, VAC-262, VAC-263, VAC-264 y VAC-265 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, las cuales actualizan sus tarifas con las fórmulas establecidas en el Real Decreto 75/2018, de 19 de febrero, por el que se establece la relación de componentes básicos de costes y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera, no actualizaron sus tarifas durante el año 2025 al no disponerse hasta el 26 de diciembre de 2025 de la Orden del Ministerio de Hacienda HAC/1520/2025, de 18 de diciembre, donde se publicaron los índices de precios de componentes de transporte de viajeros por carretera para el primer trimestre de 2025, necesarios para la revisión de precios de estos contratos.

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%
2025	0,080941	2,77	0,080723	0,000218	2,52%	2,9%

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 resumen en la Tabla 16 los principales datos de explotación del año 2025, sobre el que se realizan las siguientes aclaraciones:

- El número de contratos vigentes es el de los que se encontraban en esa situación a 31/12/2025.
- 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, 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 **6,61** años, inferior a la antigüedad media máxima de 8,90 años exigida para el conjunto del parque de autobuses adscritos a los distintos contratos. La antigüedad media del parque nacional de autobuses, según la Dirección General de Tráfico y computada a partir de fechas de matriculación, era a 31 de diciembre de 2024 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 31/12/2025	
<i>Número de contratos vigentes</i>	75
<i>Número de municipios atendidos</i>	1.774
<i>Número de poblaciones atendidas</i>	2.319
<i>Número de paradas netas</i>	2.826
<i>Número de paradas totales</i>	4.148
<i>Número medio de paradas por contrato</i>	55,31
<i>Número de vehículos adscritos</i>	989
<i>Edad media de los vehículos adscritos (años)</i>	6,61
<i>Kilómetros cubiertos (km)</i>	65.192
<i>Viajeros transportados</i>	32.535.634
<i>Viajeros-kilómetro</i>	5.769.924.270
<i>Kilómetros recorridos por los vehículos (veh-km)</i>	205.616.110
<i>Recaudación total (€)</i>	418.141.782
<i>Tarifa usuario media (€/viajero.km)</i>	0,080941
<i>Tarifa usuario media ponderada por viajero-km (€/viajero.km)</i>	0,080723
<i>Recaudación/viajero-km (€/viajero.km)</i>	0,072469
<i>Recaudación/vehículo-km (€/veh.km)</i>	2,03360
<i>Ocupación media (viajeros/vehículo)</i>	28,06
<i>Recorrido medio del viajero (km)</i>	177
<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 2025, en cuanto a número de viajeros, viajeros/km y vehículos/km para el año 2025 quedan reflejados en los cuadros siguientes:

Tabla 17. Relación por tipo de empresa

	Empresas		Contrato gestión	
	Nº	%	Nº	%
S.A.	14	37,8	31	41,3
S.L.	17	45,9	25	33,3
S.A.U.	3	8,1	7	9,3
S.L.U.	3	8,1	12	16,0
	37	100,0	75	100,0

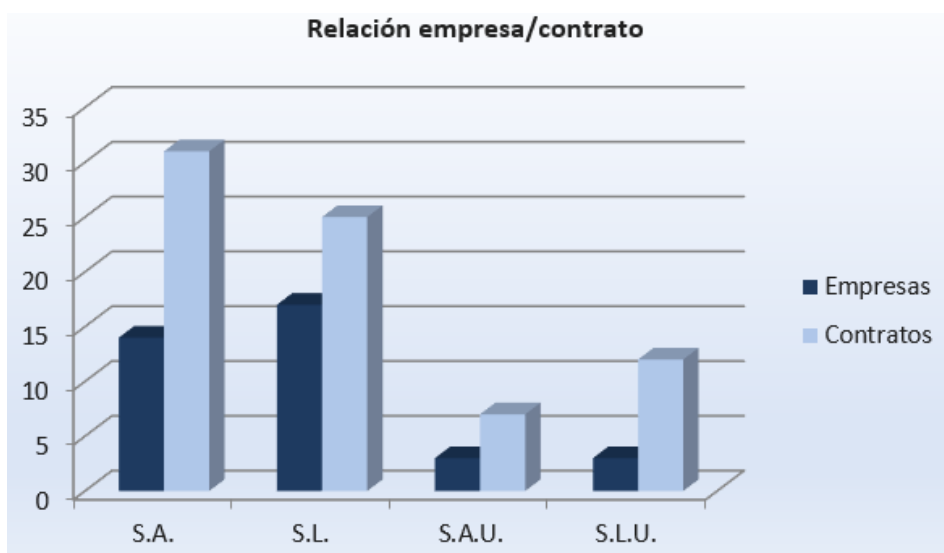
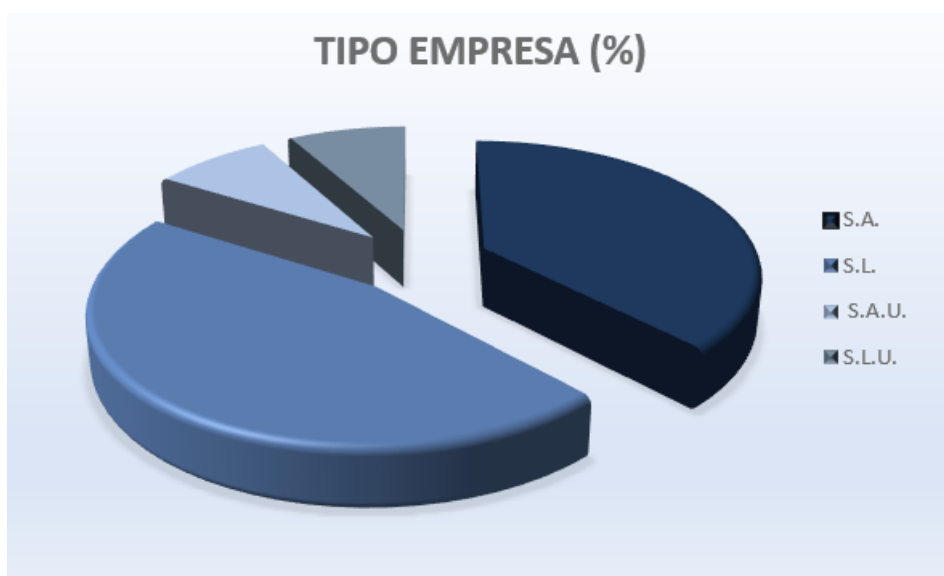


Tabla 18. Actividad por Empresas

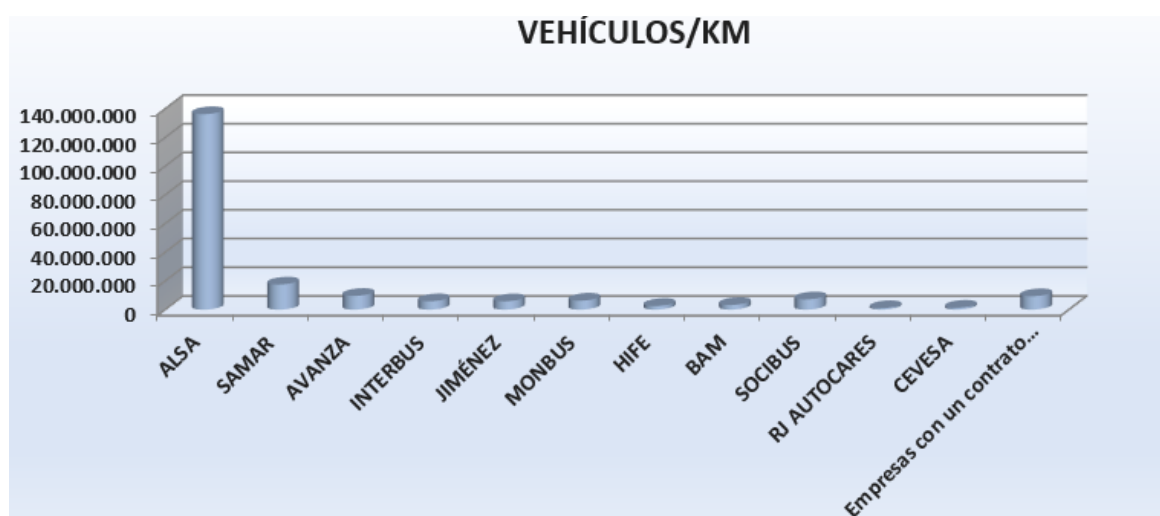
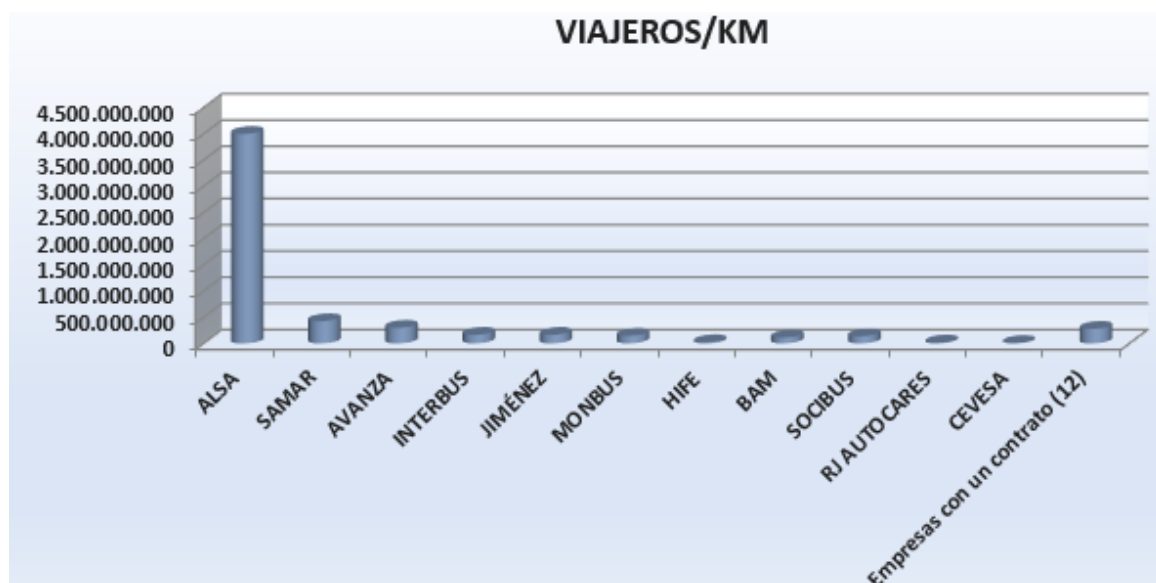
<i>Grupo /empresa con más de un contrato</i>	Viajeros	%	Viajeros*km.	%	Vehículos*km	%
ALSA	17.345.800	53,31%	4.000.005.564	69,33%	136.273.223	66,28%
SAMAR	6.096.772	18,74%	424.888.315	7,36%	17.478.267	8,50%
AVANZA	2.734.897	8,41%	298.424.721	5,17%	9.548.423	4,64%
INTERBUS	1.666.170	5,12%	164.348.892	2,85%	5.824.703	2,83%
JIMÉNEZ	986.814	3,03%	164.388.669	2,85%	5.770.235	2,81%
MONBUS	539.537	1,66%	145.906.583	2,53%	6.248.295	3,04%
HIFE	424.423	1,30%	23.163.008	0,40%	2.514.030	1,22%
BAM	302.583	0,93%	111.530.433	1,93%	3.235.438	1,57%
SOCIBUS	272.331	0,84%	136.460.242	2,37%	7.102.498	3,45%
RJ AUTOCARES	137.554	0,42%	15.859.749	0,27%	994.996	0,48%
CEVESA	82.008	0,25%	7.055.631	0,12%	1.308.563	0,64%
Empresas con un contrato (12)	1.946.745	5,98%	277.892.463	4,82%	9.317.439	4,53%
TOTALES	32.535.634		5.769.924.270		205.616.110	

<i>Empresas con un contrato</i>	Viajeros	%	Viajeros*km.	%	Vehículos*km	%
IRB	1.039.474	3,19%	39.869.731	0,69%	1.204.777	0,59%
BILMAN BUS	262.714	0,81%	178.467.076	3,09%	4.819.046	2,34%
LAX	233.521	0,72%	5.147.748	0,09%	300.726	0,15%
LEDA	113.347	0,35%	17.456.964	0,30%	630.704	0,31%
SAN SEBASTIÁN	92.526	0,28%	6.849.712	0,12%	513.889	0,25%
THERPASA	75.398	0,23%	10.026.993	0,17%	455.892	0,22%
BADAJOS-SEVILLA BUS	66.639	0,20%	11.621.475	0,20%	391.678	0,19%
LINECAR	20.881	0,06%	4.593.567	0,08%	725.997	0,35%
MOLINERO	19.520	0,06%	836.035	0,01%	74.928	0,04%
LA BURUNDESA	12.669	0,04%	1.337.988	0,02%	75.756	0,04%
AISA	10.056	0,03%	1.685.174	0,03%	124.046	0,06%
EUGENIO DÍEZ (*)	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
TOTALES	1.946.745		277.892.463		9.317.439	

(*) 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 (€)
10	V-km<1M	55.597	2.702.434	600.243	245.026,17
15	1M<V-km<5M	559.520	38.632.018	4.942.430	4.049.231,00
9	5M<V-km<15M	1.100.388	86.123.545	4.155.685	6.723.282,52
9	15M<V-km<30M	2.880.629	207.541.283	10.801.949	15.919.649,84
11	30M<V-km<50M	2.835.486	405.623.678	19.252.187	24.909.575,82
8	50M<V-km<100m	4.937.051	575.919.332	21.376.161	35.499.794,73
9	100M<V-km<200M	9.998.311	1.242.494.720	41.480.949	81.324.533,59
5	200M<V-km<400M	5.252.929	1.652.314.711	50.732.856	112.845.602,25
3	V-km>400M	4.915.723	1.558.572.549	52.273.650	136.625.086,29
79 ^(*)		32.535.634	5.769.924.270	205.616.110	418.141.782,21

(*) Total de contratos que prestaron servicio en 2025

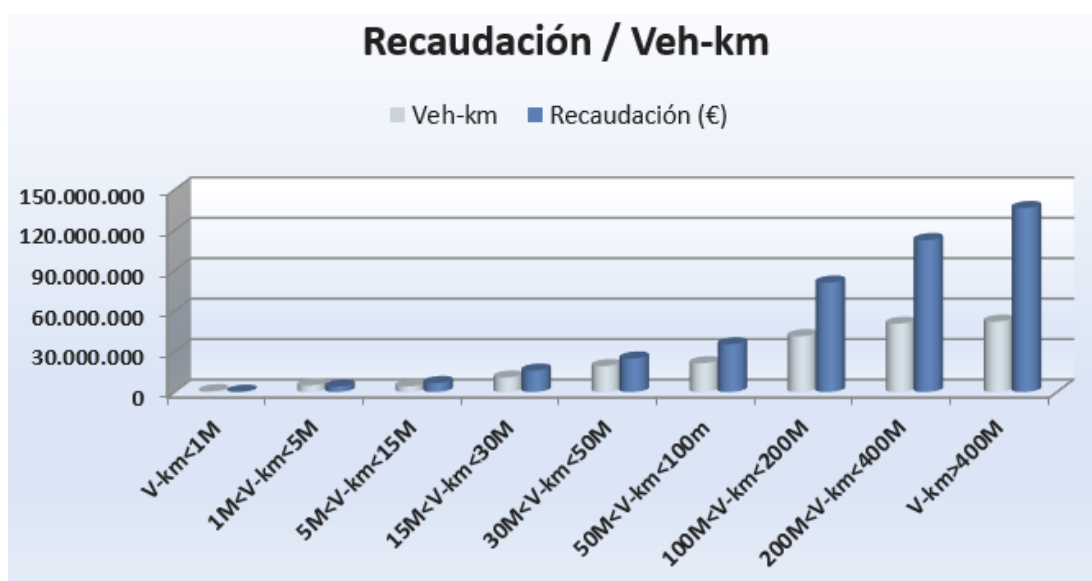
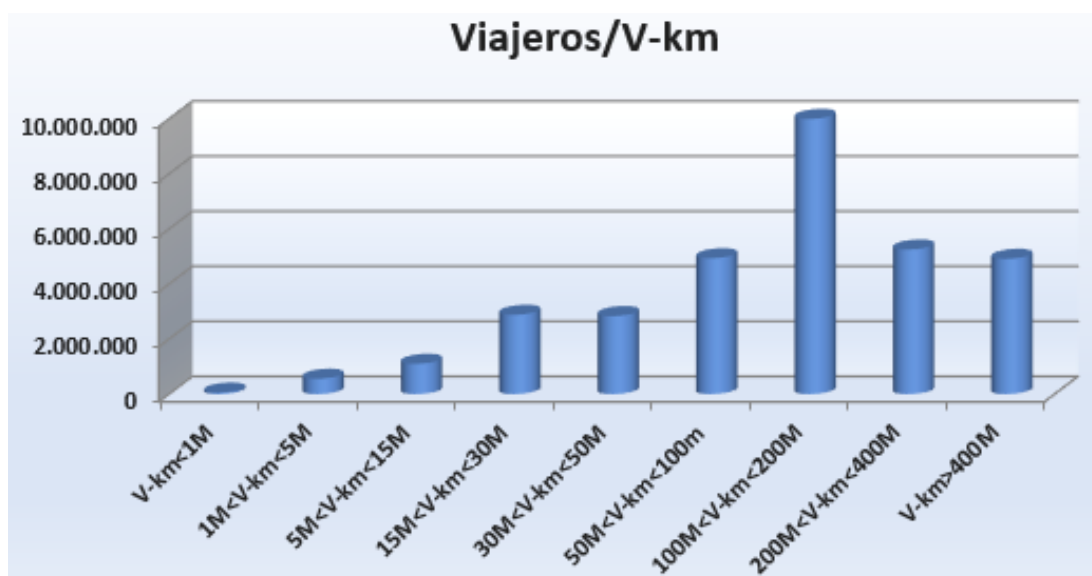
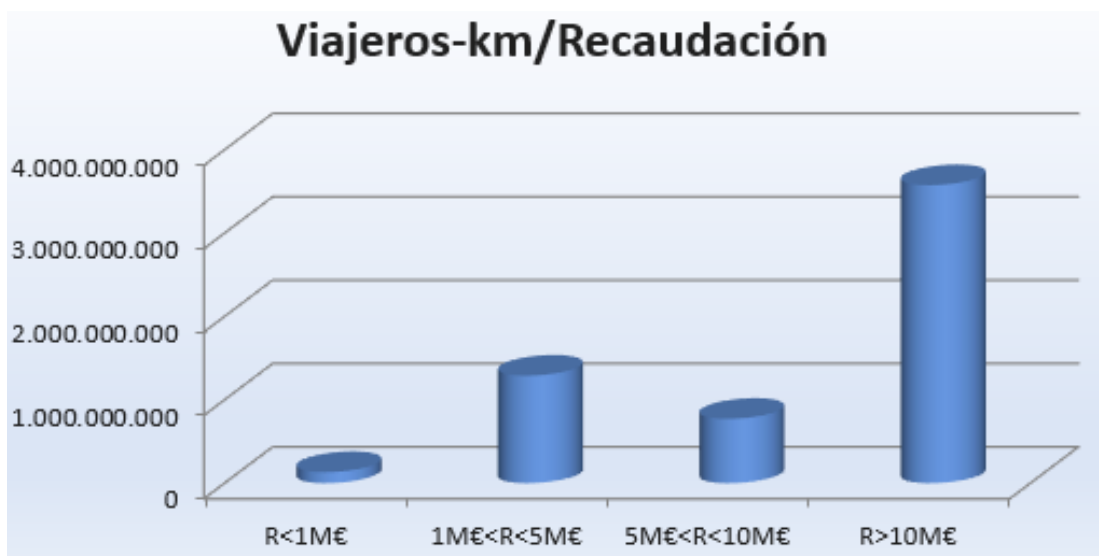
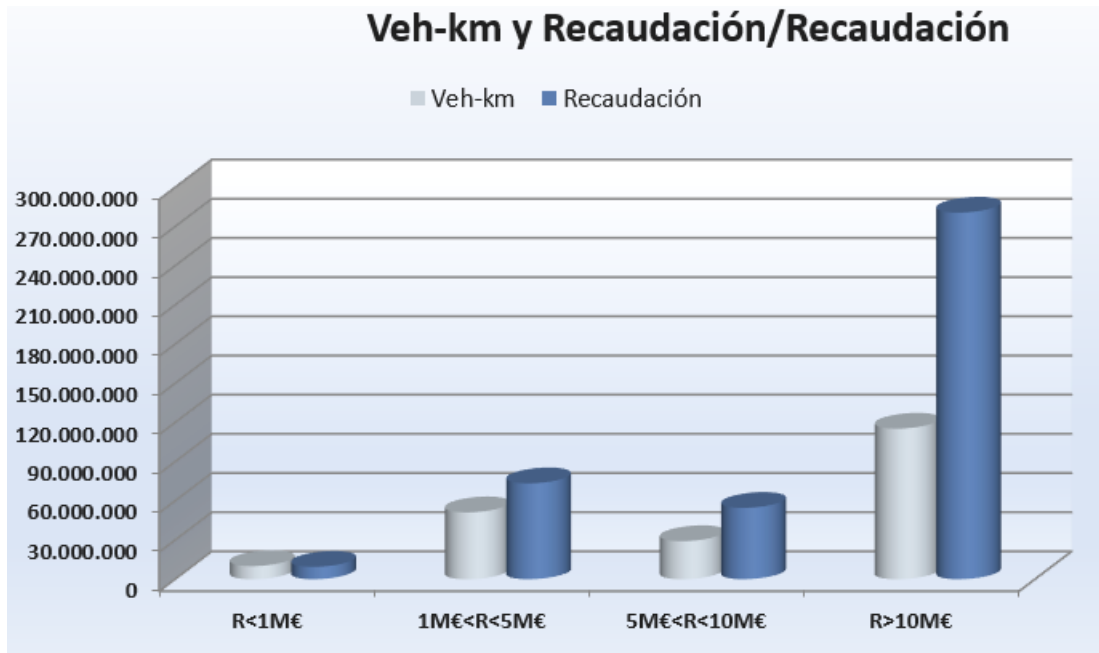


Tabla 20. Distribución de los contratos por Recaudación

Nº VAC's	Recaudación (R)	Viajeros	V-km	Veh-km	Recaudación (€)
33	R<1M€	1.395.238	132.585.451	10.042.636	9.481.291,21
29	1M€<R<5M€	11.336.809	1.289.902.107	51.169.520	73.384.160,68
7	5M€<R<10M€	3.720.876	772.132.047	29.144.360	54.607.971,48
10	R>10M€	16.082.711	3.575.304.665	115.259.594	280.668.358,84
79 ^(*)	TOTAL	32.535.634	5.769.924.270	205.616.110	418.141.782,21

(*) Total de contratos que prestaron servicio en 2025





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 Terrestres) 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 2025 con al menos una concesión se situó en 37; de estas un total de 10 empresas gestionaron un único contrato. La totalidad de estas empresas se agrupaban en 21 grupos empresariales, alcanzando entre todos ellos una oferta de **54.985 plazas** con una flota de **989** vehículos. El **88,98%** 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 del 32% y en 2024 del 87%) 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 66,73% del total de vehículos adscritos, lo que representó a su vez el 67,72% 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, sí son ofertadas por las diferentes empresas concesionarias y servidas por vehículos distintos de los adscritos, con características especiales en cuanto al 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

GRUPOEMPRESA	NÚMERO				ACCESO PMR		Antigüedad media		Porcentaje	
	Empresas	Contratos	Vehículos	Plazas	SÍ	NO	Vehículos	Máxima	Vehículos	Plazas
ALSA	10	23	382	22.394	379	3	3,71	7,19	38,62%	40,73%
SAMAR	2	13	158	8.806	141	17	8,58	14,34	15,98%	16,02%
AVANZA	2	4	120	6.036	66	54	11,01	8,88	12,13%	10,98%
MONBUS	2	4	66	3.671	65	1	6,43	8,48	6,67%	6,68%
INTERBUS	1	3	48	2.879	48	0	6,09	7,68	4,85%	5,24%
JIMÉNEZ	4	4	38	2.070	35	3	7,71	7,91	3,84%	3,76%
SAN SEBASTIÁN	1	1	4	196	4	0	10,10	11,25	0,40%	0,36%
SECORBUS SL	2	3	47	2.244	47	0	7,10	5,42	4,75%	4,08%
LEDA	1	1	6	342	6	0	9,22	8,25	0,61%	0,62%
HIFE	1	3	27	1.431	13	14	8,97	10,55	2,73%	2,60%
BILMAN BUS	1	1	20	1.128	20	0	2,61	5,25	2,02%	2,05%
CEVESA	1	3	12	634	9	3	8,23	11,75	1,21%	1,15%
IRB	1	1	10	575	10	0	11,11	7,25	1,01%	1,05%
LAX	1	1	7	362	3	4	19,72	16,25	0,71%	0,66%
LINECAR	1	1	7	350	0	7	11,87	13,25	0,71%	0,64%
BAM	1	3	10	526	10	0	7,19	7,85	1,01%	0,96%
THERPASA	1	1	5	275	2	3	8,69	11,25	0,51%	0,50%
BASEBUS	1	1	10	507	10	0	7,36	9,25	1,01%	0,92%
RJ AUTOCARES	1	2	10	459	10	0	6,18	8,25	1,01%	0,83%
MOLINERO	1	1	1	52	1	0	17,10	12,00	0,10%	0,09%
LA BURUNDESA	1	1	1	48	1	0	10,21	9,25	0,10%	0,09%
TOTALES	37	75	989	54.985	880	109	6,61	8,90	100,00%	100,00%
					88,98%	11,02%				

En la siguiente tabla se analiza el número de plazas y dimensiones de los vehículos adscritos a cada grupo empresarial. En ella 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 (442 unidades) y 60-69 plazas (348 unidades). Esta es una tendencia que parece dirigirse hacia una homogeneización 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.

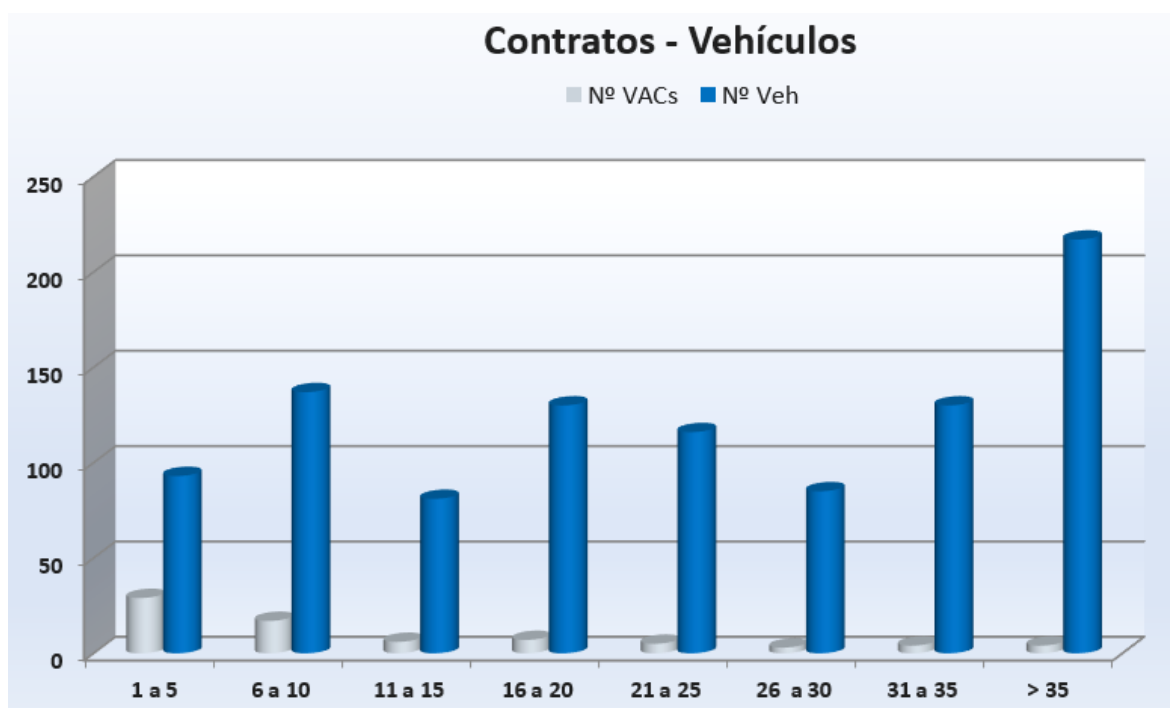
Tabla 22. Vehículos, plazas y dimensiones

GRUPO/EMPRESA	POR NÚMERO DE PLAZAS							POR DIMENSIONES (en m)					
	≤ 30	31>39	40>49	50>59	60>69	>70	VEHÍCULOS	≤12	12,01-13	13,01-14	14,01-15	15,01-18	TOTAL
ALSA	0	1	43	75	235	28	382	1	25	35	321	-	382
SAMAR	1	0	5	119	33	0	158	5	109	15	29	-	158
AVANZA	0	8	51	43	18	0	120	1	93	1	25	-	120
MONBÚS	0	0	0	51	15	0	66	0	27	21	18	-	66
INTERUR. AUTOBUSE	0	0	0	20	26	2	48	0	15	5	26	2	48
SOCIBÚS	0	0	32	8	7	0	47	0	18	3	26	-	47
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
CEYESA	0	0	4	7	1	0	12	3	4	4	1	-	12
I.R.B.	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
LA BURUNDESA	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	-	1
TOTAL	2	10	157	442	348	30	989	19	367	96	505	2	989
%	0,2%	1,0%	15,9%	44,7%	35,2%	3,0%	100,0%	1,9%	37,1%	9,7%	51,1%	0,2%	100,0%

Si analizamos el número de vehículos adscritos en cada contrato, así como el número de plazas de dichos vehículos, podemos observar que el 61,4% de las VAC tiene asignados entre 1 y 10 vehículos. Por otra parte, el mayor número de plazas se concentra en las cuatro concesiones con más de 35 vehículos; estas suman un total de 217 unidades (el 21,9% del total) y ofertan 11.724 plazas, lo que representa el 21,3% del total general.

Tabla 23. Vehículos adscritos por contrato

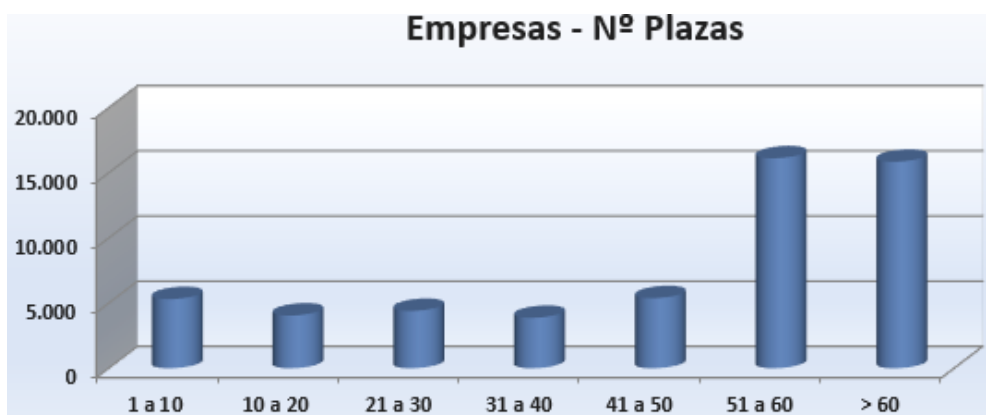
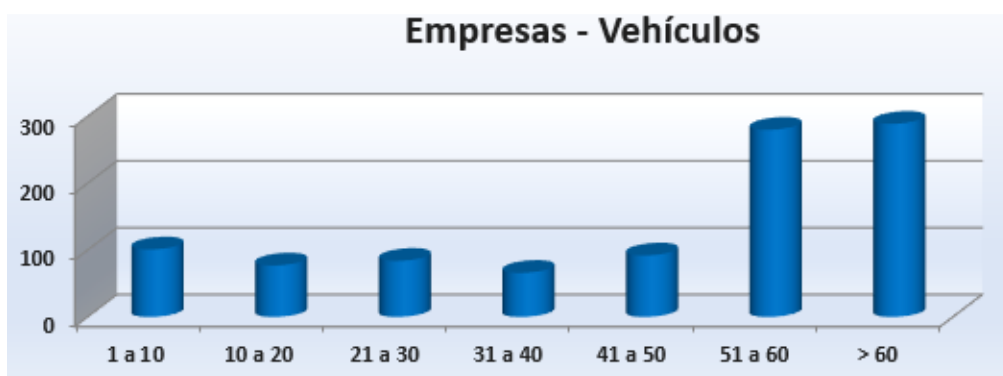
Nº veh. del contrato	Nº VACs	%	Nº Veh	%	Nº plazas	%
1 a 5	29	38,7%	93	9,4%	4.929	9,0%
6 a 10	17	22,7%	137	13,9%	7.367	13,4%
11 a 15	6	8,0%	81	8,2%	4.901	8,9%
16 a 20	7	9,3%	130	13,1%	7.503	13,6%
21 a 25	5	6,7%	116	11,7%	6.417	11,7%
26 a 30	3	4,0%	85	8,6%	4.489	8,2%
31 a 35	4	5,3%	130	13,1%	7.655	13,9%
> 35	4	5,3%	217	21,9%	11.724	21,3%
TOTAL	75	100%	989	100%	54.985	100%



Si este análisis lo realizamos en función de las 37 empresas que tienen al menos una concesión administrativa de transporte regular de viajeros por carretera, podemos ver que el 46% de las empresas disponen de entre 1 y 10 vehículos, lo que representa el 10% del número de vehículos, así como igual porcentaje en el número de plazas, mientras que hay 8 empresas, el 22% del total, con más de 50 vehículos cada una, que disponen de una oferta de 569 vehículos, el 57% del total, con un número de plazas ofertadas de 31.973, lo que representa un 58% del total de plazas.

Tabla 24. Vehículos adscritos por empresa

Nº veh. del contrato	Nº Empresas	%	Nº Veh	%	Nº plazas	%
1 a 10	17	46%	101	10%	5.309	10%
10 a 20	5	14%	77	8%	4.050	7%
21 a 30	3	8%	84	8%	4.402	8%
31 a 40	2	5%	66	7%	3.872	7%
41 a 50	2	5%	92	9%	5.379	10%
51 a 60	5	14%	280	28%	16.121	29%
> 60	3	8%	289	29%	15.852	29%
TOTAL	37	100%	989	100%	54.985	100%



3.3. Tipo de combustible y emisiones de los vehículos

En esta edición 2025 del Observatorio se ha realizado por tercer año consecutivo un análisis relativo al tipo de combustible que utilizaron los 989 vehículos adscritos a las diferentes concesiones a lo largo de 2025, 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, **963** que representan el **97,37%**, utilizaron como combustible el diésel, 20 vehículos (2,02%) utilizaron como combustible el eco-diésel GLP, combinación de diésel y gas licuado del petróleo, mientras que 6 vehículos son híbridos (0,61%) combinando un motor de combustión interna (diésel) con un motor eléctrico.

Combustible	Vehículos	Porcentaje
Diésel	963	97,37%
Eco-diésel GLP	20	2,02%
Híbrido	6	0,61%

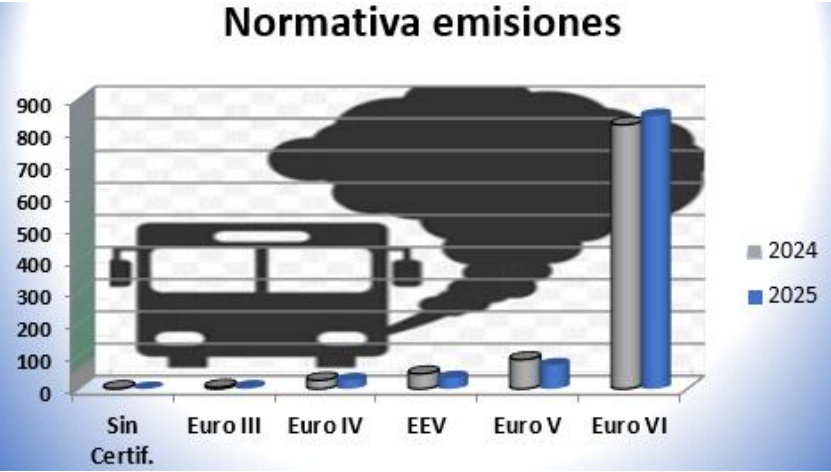
Las normativas o estándares de emisiones obligatorias para vehículos que se han ido implementando de manera progresiva en la Unión Europea han sido las siguientes:

- 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 representa 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 actualmente en vigor más exigente. De los 989 vehículos adscritos a las concesiones en 2025, un total de 821 (85,84% del total) cumplían con esta certificación.

	2024		2025	
Normativa	Vehículos	Porcentaje	Vehículos	Porcentaje
Sin Certif.	1	0,10%	0	0,00%
Euro III	5	0,50%	5	0,51%
Euro IV	27	2,72%	27	2,73%
EEV	47	4,74%	34	3,44%
Euro V	91	9,17%	74	7,48%
Euro VI	821	82,76%	849	85,84%
TOTAL	992	100,00%	989	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%

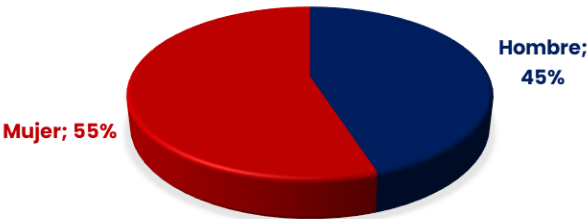


Tabla 26. Encuestas realizadas según edad

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%

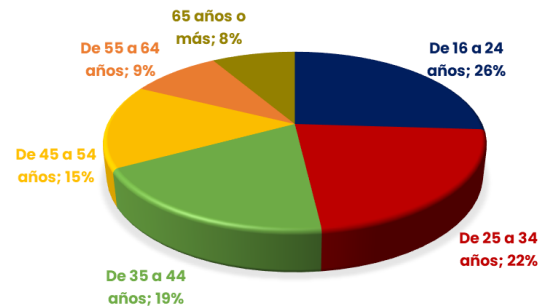
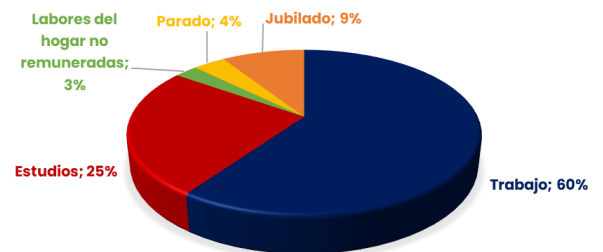


Tabla 27. Encuestas realizadas según ocupación

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%

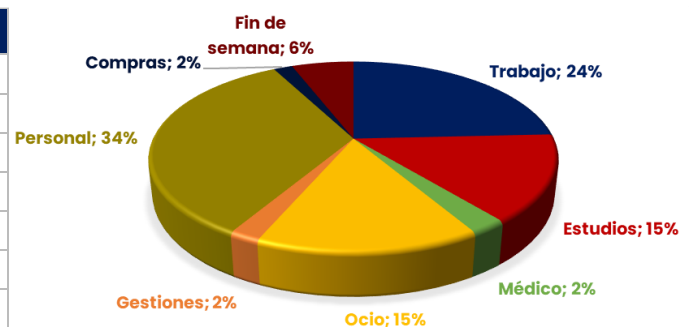


Tabla 29. Encuestas según frecuencia de viaje

Frecuencia de viaje	Encuestas	% encuesta
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%

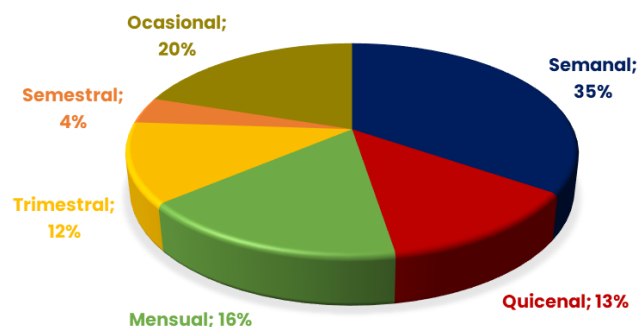


Tabla 30. Encuestas según lugar de compra del billete

Lugar de compra del billete	Encuestas	% encuesta
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%

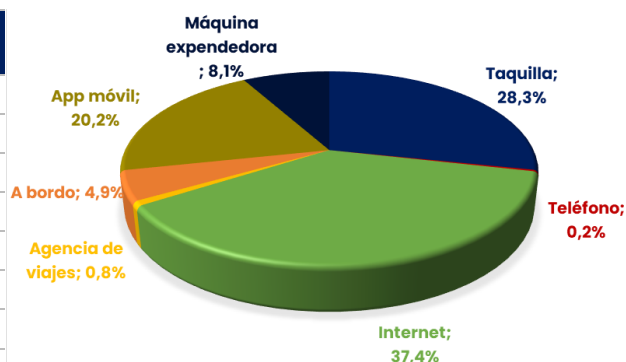
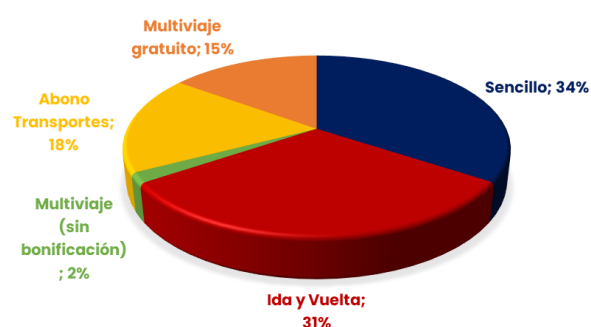


Tabla 31. Encuestas según tipo de billete

Tipo de billete	Encuestas	% encuesta
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:

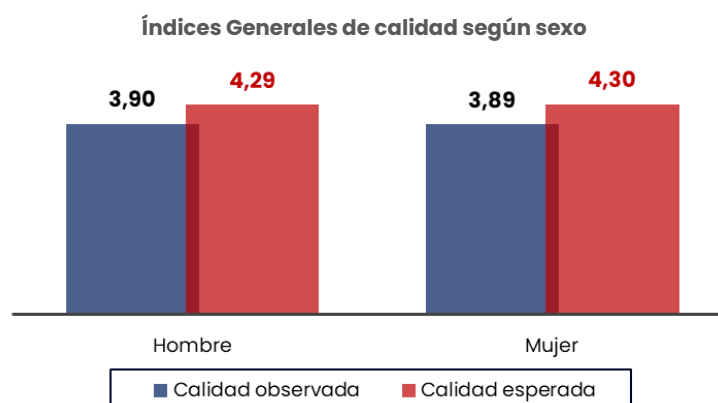
Muy bueno	5
Bueno	4
Normal	3
Malo	2
Muy malo	1

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%

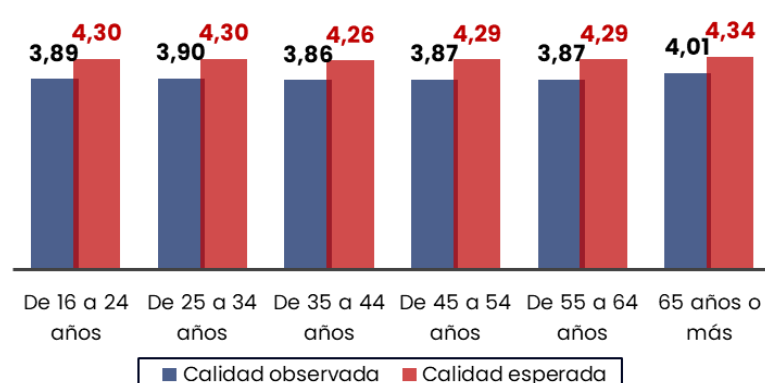


Índices según edad: la calidad esperada entre los distintos grupos de edad varia ligeramente entre 4,26 y 4,34, correspondiendo la más alta a los mayores de 65 años. La calidad observada también es mayor entre los mayores de 65 años, con una puntuación de 4,01, dejando así la diferencia entre ambas calidades 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 Generales de calidad según edad

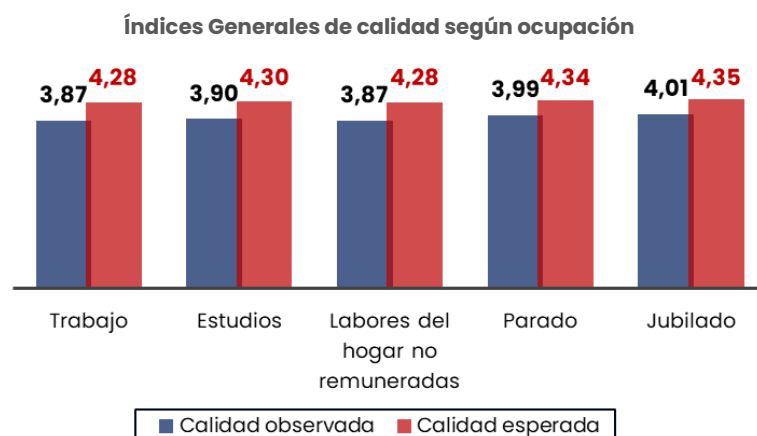


Índices según ocupación: analizando a los viajeros según su ocupación, se pone de manifiesto que los jubilados son los que mayor valoración otorgan al servicio (4,01) y del mismo modo, son los que mayor calidad esperan del mismo (4,35).

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%

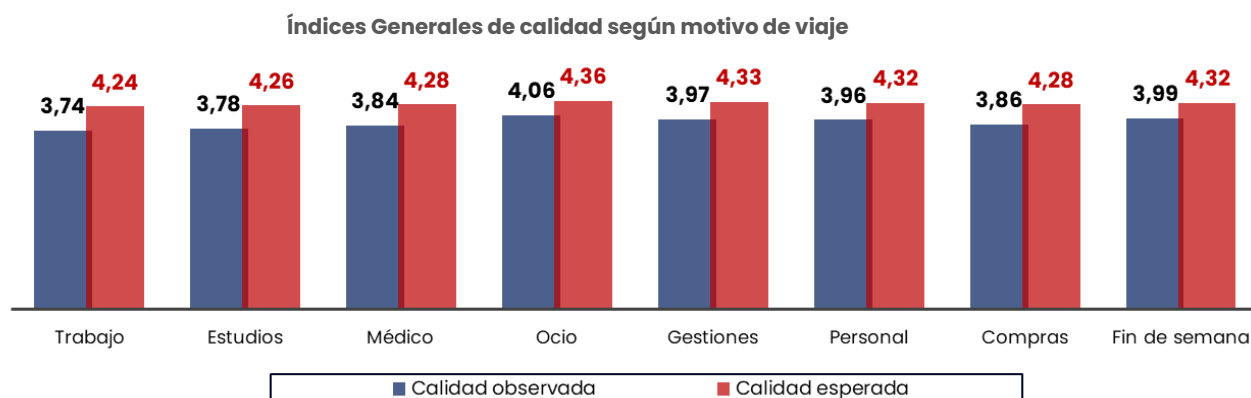


4.2.2. Valoración según hábitos de viaje de los usuarios

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

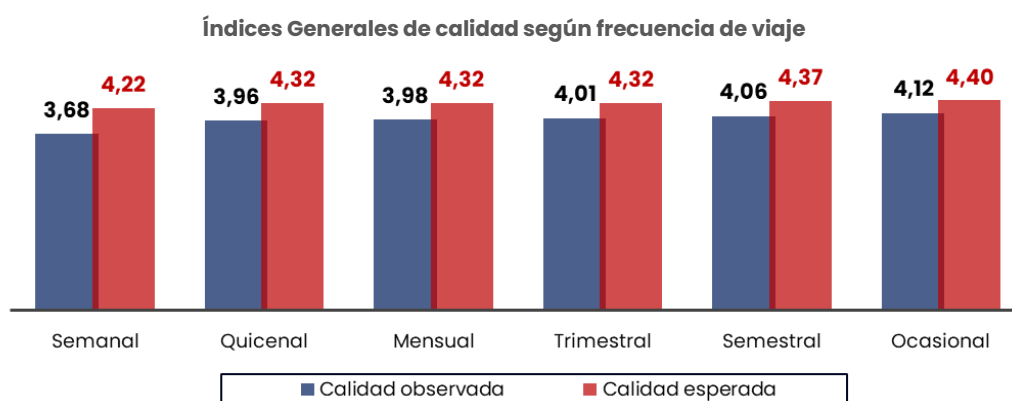
Motivo de viaje	Calidad observada	Calidad esperada	Dif. Esperada/ Observada	% muestra
Trabajo	3,74	4,24	0,50	24%
Estudios	3,78	4,26	0,48	15%
Médico	3,84	4,28	0,44	2%
Ocio	4,06	4,36	0,30	15%
Gestiones	3,97	4,33	0,36	2%
Personal	3,96	4,32	0,36	34%
Compras	3,86	4,28	0,42	2%
Fin de semana	3,99	4,32	0,33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

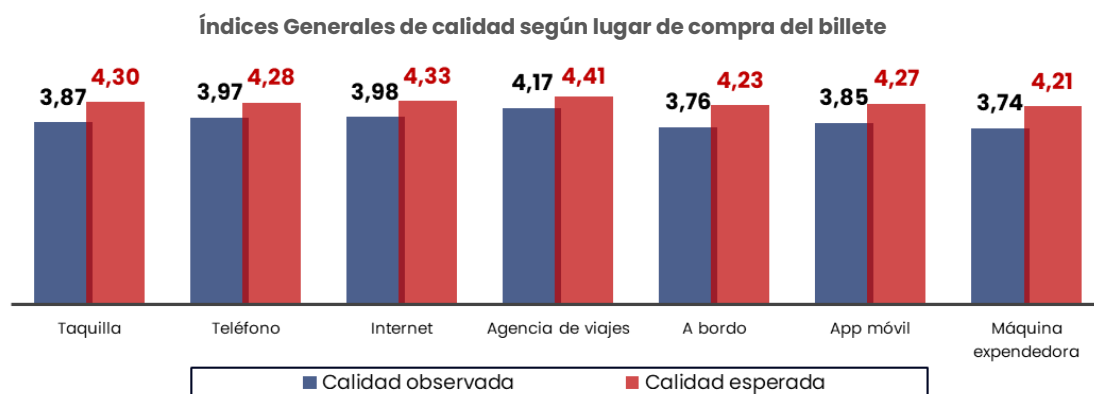
En el lado opuesto, los usuarios que adquieren su billete en una máquina expendedora (8,1% de la muestra) son los que menor puntuación obtienen en ambos índices, 3,74 y 4,21, presentando la mayor diferencia entre la esperada y la observada, 0,47 puntos, la misma diferencia obtenida entre los usuarios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

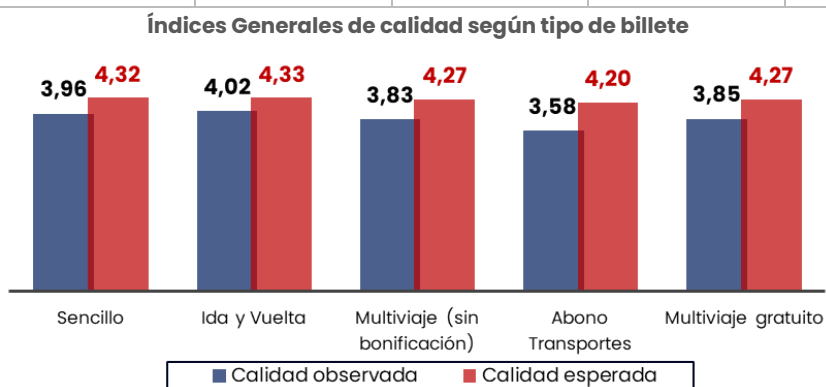


Índices según el tipo de billete utilizado: los usuarios menos satisfechos y que valoran en menor grado el servicio son aquellos que utilizan Abono Transportes. Este tipo de usuarios representa un 18% de la muestra, y se asocian a un mayor carácter recurrente, siguiendo así la dinámica observada en los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



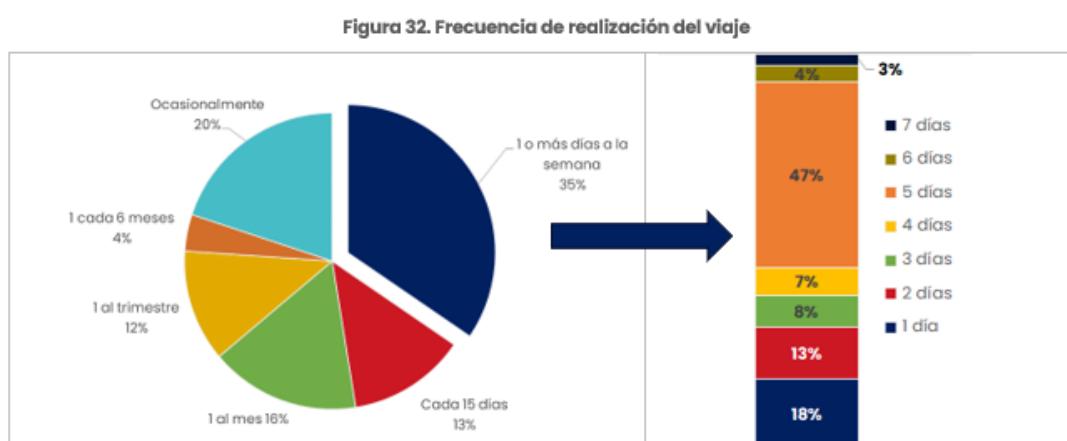
Fuente: elaboración propia

4.3. Caracterización de los viajes

4.3.1. Frecuencia de realización del viaje

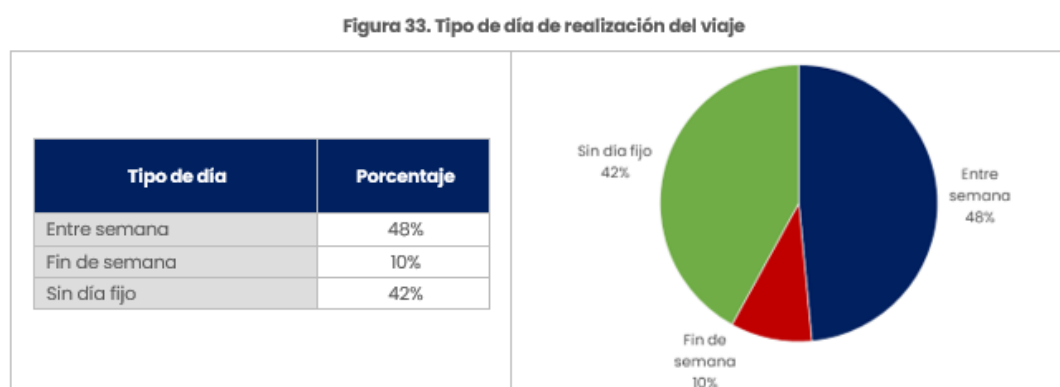
La mayoría de los viajeros realizan sus viajes con una frecuencia semanal, con más de un tercio de estos desplazándose en autobús al menos un día a la semana.

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.



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.

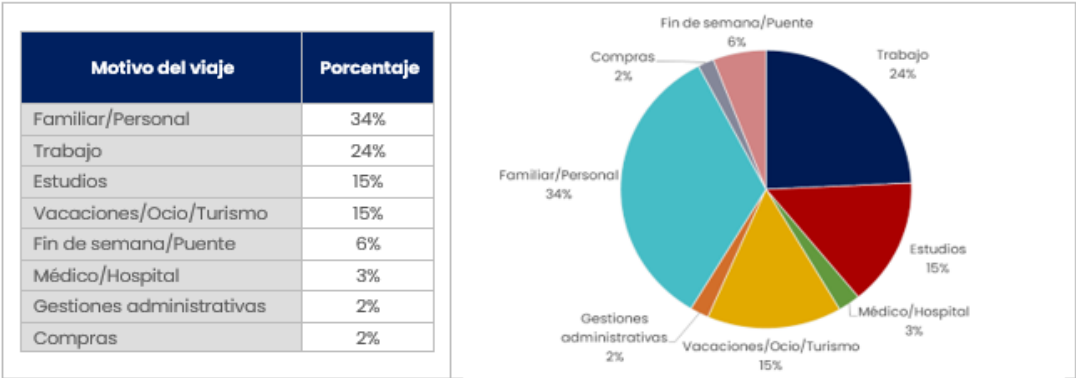


4.3.3. Motivo del viaje

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%

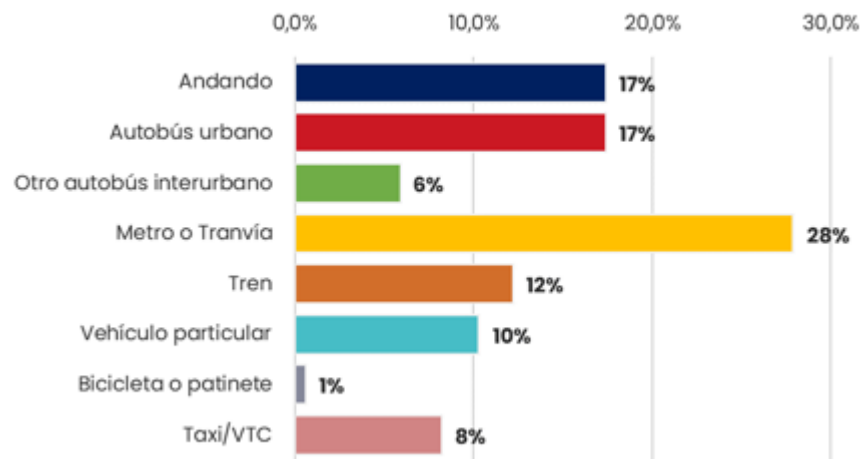
Figura 34. Motivo del viaje



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.

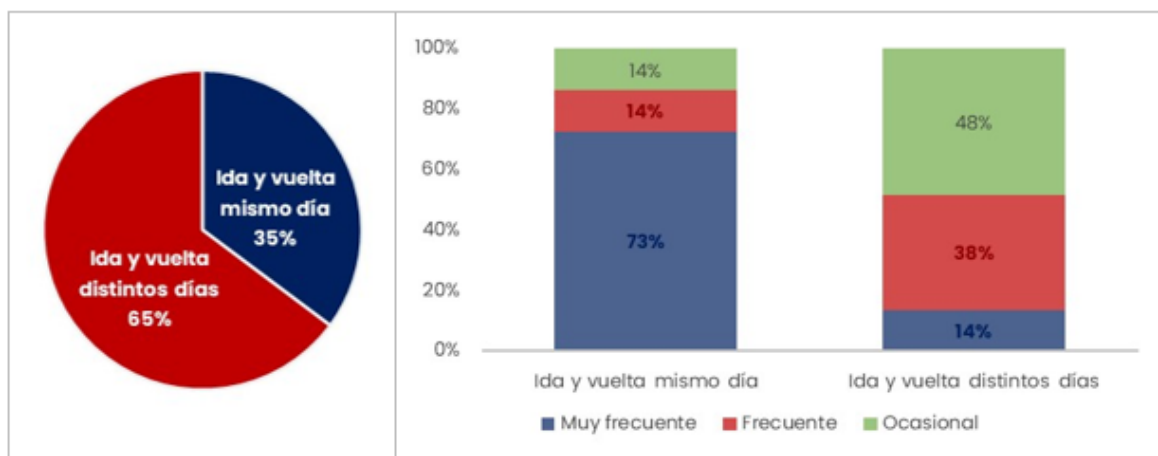
Figura 35. Modo de acceso o dispersión a la estación



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%.

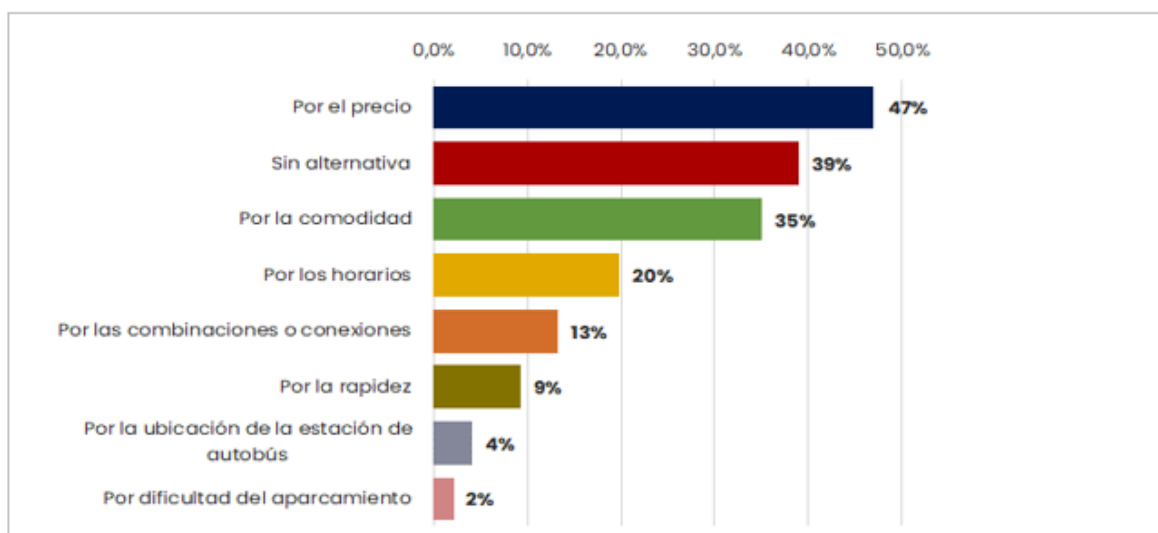
Figura 36. Ida y vuelta en el mismo día por frecuencia de realización del viaje



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.

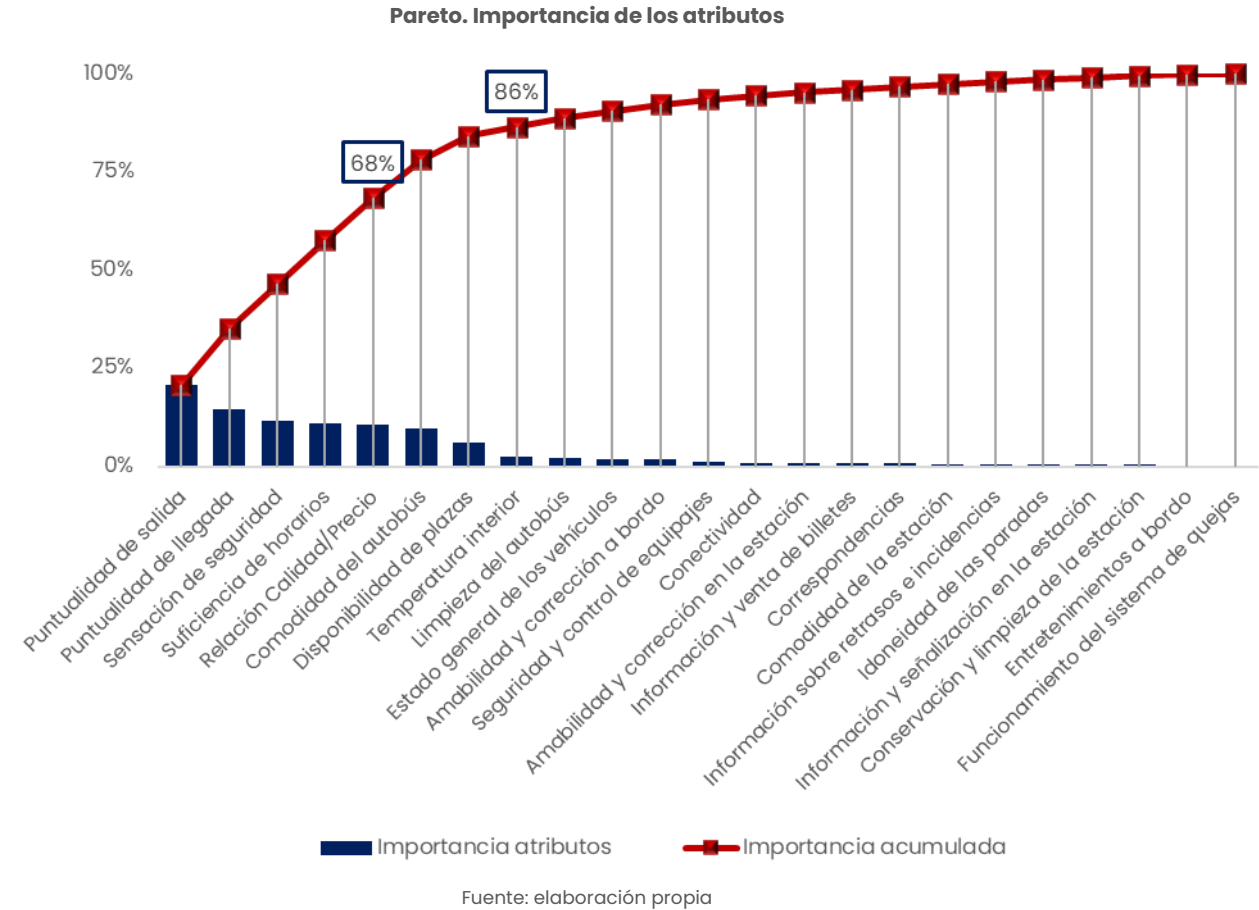
De este modo, los 23 atributos de calidad estudiados fueron los siguientes :

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



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.....	9
Tabla 2. Histórico número de paradas y longitud.....	21
Tabla 3. Viajeros transportados.....	22
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.....	46
Tabla 17. Relación por tipo de empresa.....	47
Tabla 18. Actividad por empresas	48
Tabla 19. Distribución de los contratos por viajero-kilómetro.....	50

Tabla 20. Distribución de los contratos por Recaudación.....	51
Tabla 21. Estructura empresarial.....	53
Tabla 22. Vehículos, plazas y dimensiones.....	54
Tabla 23. Vehículos adscritos por contrato	55
Tabla 24. Vehículos adscritos por empresa.....	56
Tabla 25. Encuestas realizadas según sexo	59
Tabla 26. Encuestas realizadas según edad	60
Tabla 27. Encuestas realizadas según ocupación	60
Tabla 28. Encuestas realizadas según motivo de viaje	60
Tabla 29. Encuestas realizadas según frecuencia de viaje	61
Tabla 30. Encuestas realizadas según lugar de compra del billete	61
Tabla 31. Encuestas según tipo de billete	61
Tabla 32. Índices generales de calidad según sexo	62
Tabla 33. Índices generales de calidad según edad	63
Tabla 34. Índices generales de calidad según ocupación	63
Tabla 35. Índices generales de calidad según motivo del viaje.....	64
Tabla 36. Índices generales de calidad según frecuencia del viaje	65
Tabla 37. Índices generales de calidad según lugar de compra del billete	66
Tabla 38. Índices generales de calidad según tipo del billete	67
Tabla 39. Pareto. Importancia de los atributos	72
Tabla 40. Índices de calidad de atributos e Índices globales	73

