



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

Facultade de Economía e Empresa

Traballo de
fin de grao

O sector do
transporte de
viaxeiros por
estrada na Galicia
actual

Elisa Barcala Gosende

Titor/a: María Flora Muiño
Vázquez

Grao en Ciencias Empresariais

Ano 2021

Resumo

Nos últimos anos, o sector do transporte de viaxeiros por estrada na comunidade autónoma de Galicia sufriu numerosos cambios, principalmente debido ás actualizacións da normativa vixente. Entra en funcionamento o Plan de Modernización do transporte público, e con el, saen a concurso numerosos servizos, creándose ademáis unha nova modalidade de transporte: o servizo integrado.

No presente traballo realízase unha análise económica – financeira das empresas de transporte de viaxeiros por estrada galegas, a partir da información financeira extraída do Sistema de Análise de Balances Ibéricos (SABI). Con isto, preténdese estudar a evolución do sector dende o ano 2004 ata o 2018, para saber en que situación se atopaba no momento do cambio da normativa, e como lles vai afectar esta.

Pódese observar que hai un grupo predominante, que foi gañando cota de mercado durante o período de estudo, porén, a súa rendibilidade non remata tan favorable como era de esperar. Por outra banda, o resto do sector formado principalmente por PYME's, tampouco mostra unha evolución vantaxosa despois de verse sumamente afectado pola crise económica-financiera sufrida no 2008, podendo ser este un novo punto de inflexión para moitas destas compañías.

Palabras clave: Galicia, transporte de viaxeiros, concursos de transporte, información financeira, rendibilidade.

Abstract

In the last years, the Passenger Road Transport Sector in the Autonomous Community of Galicia has undergone numerous changes, mainly due to the updating of current regulations. The Public Transport Modernisation Plan came into operation, and with it, numerous services were put out to an external tender and a new mode of transport was also created: the integrated service.

This paper carries out an economic-financial analysis of Galician road passenger transport companies based on financial information extracted from the Iberian Balance Sheet Analysis System (SABI). The aim is to study the evolution of the sector from 2004 to 2018, in order to find out what the situation was at the time of the change in regulations, and how it will affect them.

It can be observed that there is a predominant group, which has been garnering market share during the study period, however, its profitability does not end up as favourable as expected. On the other hand, the rest of the sector, mainly made up of SMEs, is also not showing an advantageous evolution after being severely affected by the economic and financial crisis suffered in 2008, which could be a new turning point for many of these companies.

Keywords: Galicia, passenger transport, transport sector, financial information, profitability.

Índice

Introdución	8
1. A regulación do sector do transporte de viaxeiros en Galicia	10
1.1 Normativa reguladora do sector en Galicia.....	10
1.2 Actualización da normativa do sector	11
2. O sector en cifras	18
2.1 Datos e metodoloxía	18
2.2 A dimensión das empresas	19
2.2.1 Evolución da facturación	20
2.2.2 Total de activos e o número de empregados.....	22
2.3 A rendibilidade	27
2.3.1 Marxe de beneficios	29
2.3.2 Rotación de activos.....	34
3. A agrupación Monbus	38
3.1 Evolución da facturación	39
3.2 Total de activos e número de empregados.....	42
3.3 A rendibilidade	48
3.3.1 Marxe de beneficios	51
3.3.2 Rotación de activos.....	58
Conclusións	61
Bibliografía	63
Anexos	67

Índice de gráficos

Gráfico 1: Cifra de negocios.	20
Gráfico 2: PIB en Galicia.	22
Gráfico 3: Cifra do total de activos.....	23
Gráfico 4: Medianas do activo e da cifra de negocios.....	25
Gráfico 5: Número total de empregados.....	26
Gráfico 6: Mediana do activo, facturación e empregados.	26
Gráfico 7: Rendibilidade económica.	28
Gráfico 8: Marxe de beneficios.	29
Gráfico 9: Peso relativo dos gastos de persoal sobre vendas.....	30
Gráfico 10: Peso relativo dos gastos de aprovisionamentos sobre vendas.....	31
Gráfico 11: Peso relativo do agregado doutros gastos de explotación e aprovisionamentos.	32
Gráfico 12: Prezo medio do diésel en España dende o 2000 ata o 2020.....	33
Gráfico 13: Peso relativo dos gastos en amortizacións sobre vendas.	34
Gráfico 14: Rotación de activos.....	35
Gráfico 15: Total de viaxeiros en autobús.....	36
Gráfico 16: Cifra de negocios Monbus.....	39
Gráfico 17: Cifra de negocios dos agregados.....	40
Gráfico 18: Comparativa cifra de negocios dos agregados.....	41
Gráfico 19: Cifra de negocios das empresas referentes de Monbus.....	42
Gráfico 20: Cifra do total de activos de Monbus.	43
Gráfico 21: Cifra do total de activos dos agregados.	43
Gráfico 22: Cifra do total de activos das empresas referentes de Monbus.	44
Gráfico 23: Cifra do total de activos e da facturación de Monbus.	45
Gráfico 24: Número total de empregados de Monbus.....	46
Gráfico 25: Número total de empregados dos agregados.....	46
Gráfico 26: Número total de empregados das empresas referentes de Monbus. 47	
Gráfico 27: Total de activos, cifra de negocios e número de empregados de Monbus.	48
Gráfico 28: Rendibilidade económica de Monbus.....	49

Gráfico 29: Rendibilidade económica dos agregados.....	50
Gráfico 30: Rendibilidade económica das empresas referentes de Monbus.....	51
Gráfico 31: Marxe de beneficios de Monbus.....	52
Gráfico 32: Marxe de beneficios dos agregados.....	52
Gráfico 33: Marxe de beneficios das empresas referentes de Monbus.....	53
Gráfico 34: Compoñentes da conta de resultados de Monbus.....	54
Gráfico 35: Peso relativo dos gastos de persoal sobre vendas dos agregados. .	55
Gráfico 36: Peso relativo dos gastos de aprovisionamentos sobre vendas dos agregados.	56
Gráfico 37: Peso relativo dos gastos en aprovisionamentos sobre vendas das empresas referentes de Monbus.	57
Gráfico 38: Peso relativo dos gastos en amortizacións sobre vendas dos agregados.	57
Gráfico 39: Peso relativo doutros gastos de explotación dos agregados.	58
Gráfico 40: Rotación de activos Monbus.	59
Gráfico 41: Rotación de activos dos agregados.....	59
Gráfico 42: Rotación de activos das empresas referentes de Monbus.	60

Índice de táboas

Táboa 1: Estadísticos descritivos do total de activos do sector. 23

Índice de figuras

Figura 1: Eixe cronolóxico da normativa do sector..... 14

Introdución

A Comunidade Autónoma de Galicia caracterízase por ter unha poboación rural envellecida e dispersa, e por estar a vivir unha situación de despoboación dramática que debe entenderse como un dos principais, senón o maior, problemas socioeconómicos da Galicia actual. Este fenómeno social orixina consecuencias directas en todos os sectores da economía galega e, particularmente, no sector do transporte de viaxeiros por estrada causa unha demanda feble e pouco rentable (*El transporte integrado*, 2019).

Por esta dispersión poboacional, Galicia representa aproximadamente un tercio do transporte escolar de todo o Estado (Rodríguez Vázquez, 2020), o que propiciou que o sector do transporte de viaxeiros se fose abastecendo por medio de PYME's ubicadas en diferentes parroquias que, practicamente, vivían de forma exclusiva do transporte escolar. Porén, nos últimos anos moitas destas compañías foron absorbidas por outras, fusionándose entre elas ou desaparecendo. Os motivos son varios, pero destaca o descenso continuado da demanda, máis acusado os anos posteriores á crise financeira global de 2008; o aumento do prezo do combustible, que representa, de media, cerca dun 30% do total dos gastos destas empresas; as grandes inversións que precisan realizar para renovar a frota, xunto coas dificultades para obter créditos das entidades financeiras; e a cota de mercado que se está vendo acaparada por un grupo maioritario no sector (Novas Roca, 2016).

Para intentar revitalizar este sector, a Xunta de Galicia puxo en marcha un Plan de modernización das concesións de transporte público regular de uso xeral por estrada de Galicia, co fin de achegar unha oferta de transporte máis atractiva ós usuarios e unha estabilidade económica ás empresas.

O presente estudo xorde por dous motivos: en primeiro lugar, para visibilizar a situación que está a vivir dende anos atrás este tecido empresarial na nosa Comunidade

Autónoma. En segundo lugar, por unha razón máis emocional, ó ser eu, membro dunha familia propietaria dunha destas compañías de transporte integradas no estudo e, polo tanto, unha persoa que está a vivir dende cerca a situación exposta.

Para levar a cabo o traballo, diferenciáronse catro apartados. A primeira parte deste informe introduce o sector e a normativa que o rexe, as actualizacións que sufriu dende o ano 2009 e as primeiras consecuencias para este colectivo. O segundo apartado, por unha banda, fai referencia ós datos e metodoloxía usadas no estudo; e, por outra banda, céntrase nunha análise económica-financeira da evolución do sector de transporte de viaxeiros por estrada na Comunidade Autónoma de Galicia dende o ano 2004 ata o 2018, analizando aspectos fundamentais como a cifra de activos, facturación, rendibilidade económica, etc. En terceiro lugar, realízase unha segunda análise durante o mesmo período seleccionado con anterioridade, e procedendo cos mesmos criterios, para o grupo predominante do sector, comparando este coa evolución do resto das compañías. Finalmente, no cuarto apartado expóñense as conclusións obtidas ó finalizar o estudo.

1. A regulación do sector do transporte de viaxeiros en Galicia

1.1 Normativa reguladora do sector en Galicia

Na Comunidade Autónoma de Galicia, ó igual que no resto de España, existen dous tipos de transporte público de viaxeiros por estrada: o discrecional e o regular. A primeira categoría, de transporte discrecional, caracterízase por ser un servizo sen reiteración e sen periodicidade, no que se contrata o vehículo completo para algo específico. Polo tanto, calquera excursión, por exemplo dunha facultade, de asociacións de mulleres rurais, ou mesmo dun grupo de amigos ou familiares, que contrate este servizo para unha data específica, tería cabida neste apartado.

A segunda categoría, a do transporte regular, defínese según a normativa vixente (Ley 16/1987) como o transporte suxeito tanto a itinerarios preestablecidos como a horarios e calendarios prefixados e, dentro desta categoría, podemos diferenciar o transporte de uso xeral e o de uso especial.

O transporte público regular de uso xeral é o dirixido a satisfacer unha demanda colectiva de forma individual. Nesta categoría incluíriase o transporte urbano e interurbano. Esta modalidade, o transporte público regular de viaxeiros de uso xeral por estrada en Galicia, ten carácter de servizo público de titularidade da Administración, polo que a prestación destes servizos levaraos a cabo a empresa do sector á que a Administración, de forma exclusiva, adxudique o correspondente contrato de xestión. Non obstante, a Administración pode optar pola xestión directa dun servizo cando estime que resulte máis axeitado ó interese xeral en función da súa natureza e características. Isto último non é moi usual.

O procedemento concesional é o seguinte: a Administración creará un servizo que sairá a concurso cun prego de condicións polas que se rexerá o contrato de xestión de dito servizo público. Estas condicións que deben cumprir os contratistas refírense, entre outros, ós seguintes aspectos: en relación ó réxime económico e tarifario, á seguridade, á calidade do servizo, ós factores ambientais, ó número mínimo de vehículos que deberán adscribir á prestación do servizo, ó límite máximo de antigüidade destes vehículos adscritos, á dotación mínima de persoal que se debe adscribir a ese servizo, ás tarifas que se lle aplicarán ós viaxeiros... (Ley 16/1987)

En segundo lugar, as empresas interesadas en explotar ese servizo, presentan as súas propostas, sendo escollida pola Administración a empresa que acade maior puntuación en función das condicións recollidas polos pregos. Unha vez gañado o servizo, a compañía explotará con carácter exclusivo dito servizo e, a duración destes contratos non poderá ser, en principio, superior a dez anos.

Porén, o transporte público regular de uso especial é o contratado por vehículo completo e por un só contratista, público ou privado, e está destinado a servir a colectivos específicos que habitualmente se desprazan a un centro común, como poden ser os escolares, traballadores dunha fábrica, etc. Para realizar este tipo de servizo, a empresa de autobuses debe contar cunha autorización especial outorgada pola Administración, que estará supeditada a que a empresa transportista realice previamente un contrato coa persoa ou entidade interesada.

1.2 Actualización da normativa do sector

No ano 2009 a Comunidade Autónoma de Galicia, véndose obrigada polas normativas europeas a sacar a concurso tanto as concesións que estaban a punto de finalizar a súa vixencia coma os contratos da Consellería de Educación e Ordenación Universitaria, e, co fin de defender o sector do transporte en Galicia, publicou a Lei 5/2009, do 26 de novembro, de medidas urxentes para a modernización do sector do transporte público de Galicia (Lei 5/2009). Dita lei aprobaba as bases do Plan de modernización das concesións de transporte público regular de uso xeral por estrada de Galicia; implantando novas medidas sociolaborales, tecnolóxicas e de explotación, medidas que buscaban a mellora na calidade do servizo, nas frota e no seu

equipamento, así como na flexibilización da explotación. Isto supoñía que as empresas afrontasen un plan de modernización da frota de autobuses a cambio de proporcionarlles unha estabilidade económica.

Afectaba ás concesións do transporte regular de uso xeral vixentes no momento da entrada en vigor desta lei, prorrogándoas en dez anos, a contar dende a data do seu vencemento. Asemade, tamén se prorrogaron os contratos adxudicados pola Consellería de Educación e Ordenación Universitaria para a prestación dos servizos de escolares a centros educativos públicos, afectando tamén deste xeito, ó transporte público regular de uso especial. Estes contratos foron prorrogados ata o 31 de decembro de 2020 a cambio dunha rebaixa, a partir do día 1 de xaneiro de 2010, dun 7%, con respecto ó ano anterior, nos importes a abonar (Lei 5/2009).

No entanto, o Tribunal Supremo ante unha reclamación xudicial posta pola Comisión Nacional da Competencia, anulou a ampliación dos prazos de vixencia das concesións ó considerar que a decisión da prórroga iba en contra das directrices da Unión Europea, que fixaba que a duración dos contratos de servizo público de autobús ou autocar no poden superar os dez anos (Consejo General del Poder Judicial, 2016). Isto levou á Comunidade Autónoma a aprobar a Lei 10/2016, do 19 de xullo, de medidas urxentes para a actualización do sistema de transporte público de Galicia. Dita lei establecía que “queda sen efectos a modificación dos prazos de vixencia (...) considerando expirados estes contratos dende que alcanzasen o seu período de vixencia previo á indicada modificación (...) Os servizos públicos de transporte regular de uso xeral ós que facía referencia o artigo 1 da Lei 5/2009 continuarán sendo explotados polos seus prestadores actuais ata a adxudicación e implantación dos servizos establecidos no Plan de transporte público de Galicia” (Ley 10/2016, Artigo 3). Esta lei instaura as normas transitorias de garantía da prestación de servizos ata a aprobación do plan e a seguinte licitación dos servizos de transporte que nel se establezan.

Moitas empresas contratistas, en base a esta nova lei, remitiron a renuncia á continuidade na explotación dos servizos concesionais de uso xeral que realizaban nese momento. Esta renuncia supuxo a necesidade de adoptar medidas urxentes, por parte da Administración, para garantir o mantemento deste servizo público e non privar ós viaxeiros da súa mobilidade (Lei 2/2017). Por outra banda, a concentración territorial

dos servizos públicos que quedaron desamparados, supuxo a axilización dunha primeira fase dos traballos previstos para a elaboración do Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG). Por este motivo, publicouse a Lei 2/2017, do 8 de febreiro, de medidas fiscais, administrativas e de ordenación que, nos termos da normativa comunitaria e da Lei 10/2016, anticipou solucións de revisión da estrutura dos servizos de transporte e de integración, racionalización e coordinación de servizos.

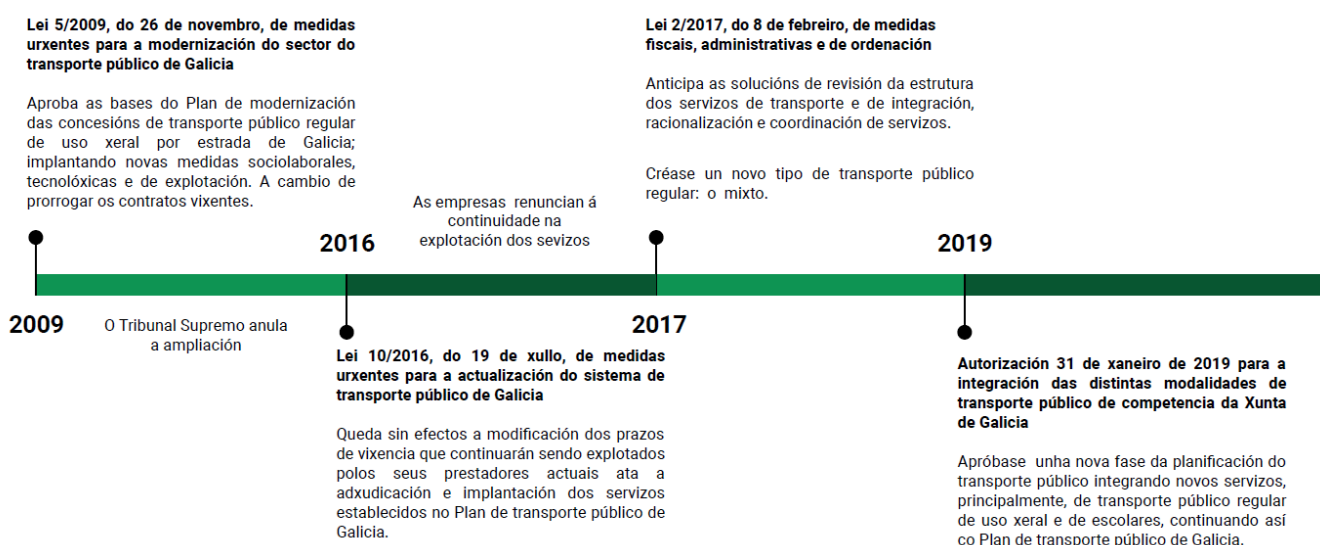
Créase así un novo tipo de transporte público regular, o mixto, integrado polos servizos de transporte público regular de uso xeral e de transporte de escolares, co fin de englobar as prestacións dirixidas a diferentes colectivos de usuarios contratados por unha mesma administración. Garantizarase a prioridade dos colectivos menores e demais usuarios das redes de transporte público regular de uso especial, de xeito que a oferta alternativa proposta manteña, como mínimo, a mesma prestación de servizo e calidade que anteriormente. As administracións públicas galegas poderán reservar prazas a favor destes colectivos (escolares, traballadores) nos novos servizos, pero ofreceráselle a maiores este transporte público a calquera usuario.

O órgano da contratación destes servizos pasa a ser a Dirección Xeral de Mobilidade, quen estará capacitada para aprobar calquera acordo preciso para a integración (Resolución do 26 de maio de 2017). Isto incorpora a suspensión e/ou resolución dos contratos escolares de transporte de uso especial afectados pola integración. Estes contratos implicados xa non son xestionados pola Consellería de Educación, quen sí conservará as súas competencias en materia de organización das áreas educativas, horarios, etc. así como de declarar o dereito ó transporte por parte dos escolares. Os novos contratos someteranse ó procedemento de adxudicación directa, no cal os anteproxectos de explotación dos servizos son sometidos a información pública ó longo de dez días. Durante este prazo as empresas con capacidade para a súa prestación propóñense para ser invitadas para a presentación da oferta, e a Administración, logo de aprobar o proxecto de explotación do servizo, remite dita invitación a un mínimo de tres das empresas propostas. Finalmente, adxudícase o contrato á empresa cuxa oferta resulte máis vantaxosa conforme ás condicións e criterios fixados (Lei 2/2017).

O 31 de xaneiro de 2019 o Consello da Xunta de Galicia adoptou o Acordo polo que “se autoriza a integración das distintas modalidades de transporte público de

competencia da Xunta de Galicia que faciliten a optimización deste servizo público, no marco do procedemento para a implantación do Plan de transporte público de Galicia” (Resolución de 8 de febreiro de 2019). Mediante este acordo apróbbase unha nova fase da planificación do transporte público integrando novos servizos, principalmente, de transporte público regular de uso xeral e de escolares, continuando así co Plan de transporte público de Galicia (figura 1) e iniciando o primeiro concurso que sairá en tres fases.

Figura 1: Eixe cronolóxico da normativa do sector.



Fonte: Elaboración propia.

O principal sustento das empresas de transporte galegas radicou sempre nos contratos escolares. Con esta nova normativa, os contratos de educación que se viron afectados polo transporte integrado, administrados pola Consellería de Educación mediante autorizacións especiais, pasan a ser responsabilidade da Dirección Xeral de Mobilidade, que os adxudica por medio de concursos públicos. Isto quere dicir que as empresas teñen agora que competir entre elas, para poder acceder ós servizos que lle proporcionaban o seu principal sustento, reducindo os prezos, aumentando a frota, ofrecendo máis servizos... A finalidade de crear estes servizos integrados, onde calquera viaxeiro de uso xeral pode acceder ó autobús pagando o seu billete individual, é manter unha oferta de transporte público atractiva, sobre todo en ámbitos rurais, onde

hai altas demandas de desprazamentos ata as vilas ou cidades por servizos sanitarios, administrativos, educativos...

Por outra banda, que agora os servizos escolares dependan de diferentes Administracións tamén afecta á forma na que se calculan as rendas que perciben as empresas polos traxectos que realizan. Cando un servizo escolar depende da Consellería de Cultura, Educación e Universidade, esta última contrata a posta a disposición do vehículo enteiro para transportar exclusivamente a X alumnos. Agora, a todos os que lles afecta a integración do servizo e son xestionados pola Consellería de Infraestructuras e Mobilidade, a retribución é distinta. A empresa cobra unha porcentaxe correspondente a un 60% fixo pola reserva de prazas, e un 40% en función de se o alumno viaxa ou non, ademáis de compensacións por obrigas de servizo nas concesións non rendibles. E, a maiores, cobran billetes ós usuarios xerais sen reserva de praza que, en estes servizos integrados, sí poden viaxar.

O concurso público que se celebrou en Galicia, tanto para os servizos de uso especial como regular, realizouse por medio de lotes onde se integraban zonas do territorio galego amplias cos seus respectivos centros escolares. Isto provocou que, para concursar, as empresas expuxesen novas formas de traballar pois, polo tamaño e características dos lotes, reducíanse as posibilidades das pymes de acceder a eles individualmente.

Así xurdiu a creación de Unións Temporais de Empresas (UTEs), co obxecto de facer fronte ós requisitos que se lle esixían nas condicións dos concursos, ou ben, abandonar a competición, xa que só se lles permitiu acceder mediante estas dúas alternativas, non contemplándose outras opcións de concursar como podería ser, por exemplo, mediante Asociacións de Interés Económico (AIE),

Na primeira fase do Plan de Transporte publicada en marzo de 2019, sairon finalmente a concurso 98 lotes, dos cales foron adxudicados a UTE's o 83,67% e, un 16,33% a un total de sete empresas das que se presentaron de xeito individual. Cabe destacar entre elas a Autos Carballo S.L.U. (pertence ó grupo Arriva Galicia S.L.) e Rias Biexas S.L. (pertence ó grupo Cuiña S.L.), as únicas que se fixeron solitariamente con máis dun lote, adxudicándose un total de sete e catro respectivamente (Resultado licitación lotes XG600 a XG743, 2019). Porén, tamén despuntou o dominio que tivo o

grupo predominante do sector nas adxudicacións destas primeiras concesións, aínda que algunhas veces pasando desapercibido ó participar en diferentes UTE's (das cales moitas estaban compostas na súa totalidade por compañías da mesma agrupación). De feito obtivo, de xeito individual e unido a outras empresas, o correspondente ó 45,61% dos presupostos licitados. Só en catro UTE's nas que conseguiu as adxudicacións, a súa participación era inferior ó 50%. Finalmente, esta primeira fase conclúe cunha adxudicación de concesións do 50% da facturación ós grandes grupos, fronte ó outro 50% que obtiveron as Pyme's en UTE's nos que eles non participaban (Varela Tejedor, 2021).

A segunda fase do Plan de Transporte foi convocada en marzo de 2020, en pleno confinamento, sen ter en conta as dimensións das consecuencias que tal catástrofe vai arrastrar a este sector. Aínda así, saíron a concurso 29 lotes que se adxudicaron a UTE's nun 89,66%, e nun 10,34% a empresas que se presentaron individualmente. Neste caso só foron dúas empresas, de novo Autos Carballo S.L.U., que gañou dous lotes e Alfer, S.A., que gañou un (Resultado licitación lotes XG-800 a XG-891, 2020). O dominio dos grandes grupos foi todavía máis notorio nesta fase, adxudicándose o 82,38% dos presupostos e, representando os oito lotes restantes, un carácter económico marxinal. O panorama nesta situación quedaría cunha porcentaxe de concesións outorgadas a grandes grupos superior ó 63%, facéndose este grupo maioritario case con dous tercios da facturación total do sector (Varela Tejedor, 2021).

Dentro das propias UTE's nas que hai esta porcentaxe de participación tan elevada por parte dos grandes grupos, aparece outro problema. Estas empresas impoñen as súas condicións, unhas condicións ante as cales as máis pequenas se vén na obriga de aceptar, a sabendas que moitas delas non serán capaces de soportalas, levándoas á ruína no curto prazo, e prevendo absorcións entre as propias compañías da unión. Poderíase dicir que, en moitas destas UTE's, estamos ante situacións de subcontratas, onde as pymes dependen dos grandes operadores.

Actualmente, está activa unha última fase do concurso do 47% das liñas de transporte escolar que quedaron en mans da Consellería de Educación. Aínda que esta terceira fase saíu en decembro de 2020, o procedemento de licitacións estivo paralizado por numerosas protestas ó detectar erros nos pregos, como a carencia de paradas precisas, vehículos non axustados ás características das estradas, confusións no

número de acompañantes necesarios dentro do autobús... que posteriormente foron corrixidos pola Consellería (P. G., 2021).

2. O sector en cifras

Nesta segunda parte do traballo, estúdanse os diferentes estadísticos descritivos das partidas máis relevantes dos estados financeiros das empresas do sector. Nun primeiro lugar, procedeuse a analizar a evolución do sector de forma global, para todas as empresas e, en segundo lugar, decidiuse analizar de xeito separado o grupo Monbus do resto do sector. A razón de facer esta distinción é por ser Monbus o principal operador de transporte rexional de viaxeiros por estrada da Comunidade Autónoma de Galicia (Monbus, s. f.), polo que a súa tendencia ó longo do período de estudo sería moi diferente á maioría de empresas galegas do sector, que son dun tamaño máis reducido.

Raúl López Loureiro funda Monbus no ano 1936 en Lugo. Esta empresa foise unindo, absorbendo, adquirindo e consolidando con outras compañías emblemáticas galegas, como foron Monforte, Castromil ou Transportes La Unión, ata converterse hoxe en día no líder do sector galego. Dende 1975 o cargo de directivo da agrupación exerceo o fillo do fundador, Raúl López López (*Monbus*, 2020).

Arriva Galicia, foi outra das empresas que se pretendía, nun primer momento, estudar de forma separada polo mesmo motivo que Monbus. Porén, por falta de dispoñibilidade de datos, esta opción foi finalmente descartada.

2.1 Datos e metodoloxía

Iníciase o estudo descargando a información financeira das empresas de transporte de viaxeiros por estrada galegas da base de datos SABI (Sistema de Análise de Balances Ibéricos), para realizar unha análise do sector dende o ano 2004 ata o 2018. Concretamente, a información obtívose do código CNAE 49 “Transporte terrestre e por tubería”, seleccionando dentro deste os códigos CNAE 4931 “Transporte terrestre urbano e suburbano de pasaxeiros” e 4939 “Tipos de transporte terrestre de pasaxeiros n.c.o.p.”.

A continuación, os datos extraídos da base de datos SABI, trasladáronse a unha folla de cálculo de Microsoft Excel para proceder a súa análise. En primeiro lugar, seleccionáronse manualmente da plantilla as empresas adicadas exclusivamente ó transporte de viaxeiros por estrada, xa que dentro dos códigos CNAE 4931, CNAE 4939 tamén se inclúen entidades dedicadas ó transporte sanitario, funerarias, axencias de viaxes e taxis entre outras (Instituto Nacional de Estadística, 2017).

Descartáronse do estudo as empresas de transporte urbano xa que, funcionan dun xeito particular, sendo en moitos casos de titularidade municipal. Asemade, tamén se descartaron do estudo todas as empresas das que non se dispoñían datos para máis de tres anos nas partidas de cifra de negocios e no total de activos, durante o período comprendido entre o ano 2004 e 2018. Deste xeito, intentouse evitar que a falta de información levase a conclusións erróneas. Finalmente, o estudo partiu dunha mostra formada por 273 empresas. A de Microsoft Excel onde se atopan todos os cálculos realizados neste traballo está dispoñible no seguinte enlace: <https://cutt.ly/QnThVmp>

Por outra banda, tamén se fixo unha parte de estudo mediante técnicas cualitativas que, sobre todo, foron empregadas para profundizar no primeiro apartado do traballo correspondente á normativa. Realizáronse dúas entrevistas exhaustivas, en primeiro lugar, con José Jorge Martínez Fernández, Xefe do Servizo de Mobilidade de Pontevedra, quen achegou a prespectiva da Administración. E, en segundo lugar, con Fernando Javier De Bidegáin García, Presidente da Federación de Empresarios de Transporte de Pasaxeiros (Fegatravi), quen representa neste caso ós empresarios e vela polos seus intereses.

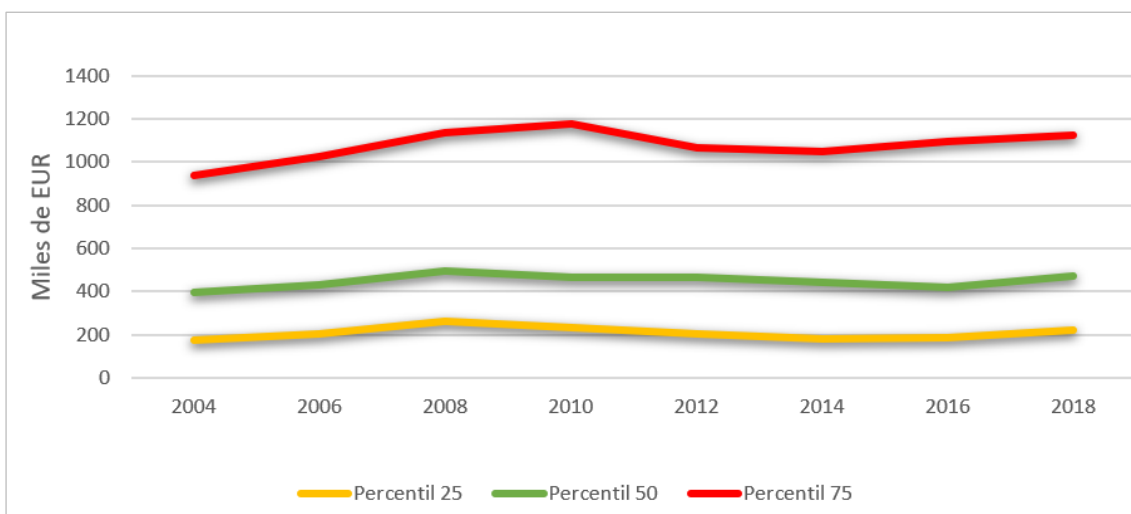
2.2 A dimensión das empresas

A continuación, realízase unha análise máis profunda por medio de gráficos e táboas, onde se representan estadísticos descritivos das partidas máis relevantes dos estados financeiros das empresas do sector ó longo do período seleccionado para o estudo (2004-2018).

2.2.1 Evolución da facturación

En primeiro lugar, analízase a evolución que tivo o sector con respecto ó volume de negocios ou de vendas, unha medida contable que recolle os ingresos que unha empresa obtén pola súa actividade durante un período de tempo determinado. Este indicador económico, representado mediante os valores dos percentís 25, 50 e 75 (gráfico 1), xera unha idea de como está composto este sector do transporte galego. O percentil 50 indica que, a metade destas compañías presentan unha facturación anual que se sitúa por debaixo dos 400 miles de euros. Este é o caso das empresas Autocares González S.L., Autos Lozano S.L. e Autocares Jose Barros S.L. (incluídas neste estudo). Porén, o 25% das empresas de maior facturación, como son a Empresa Monforte S.A., Autocares Rías Baixas S.L. ou Autos Cal Pita S.A., contan cunha cifra de negocios que supera, en determinados anos, o millón de euros. Resalta que hai unha minoría de empresas que conta cun volume de facturación moi superior ó resto das compañías que conforman o sector.

Gráfico 1: Cifra de negocios.



Fonte: Elaboración propia.

Esta diferenza entre as empresas grandes e pequenas, por outra banda, tamén se reflicte na evolución da facturación durante os anos do estudo (2004 ata o 2018). Os percentís 25 e 50 presentan un crecemento moderado da facturación até a desaceleración no ano 2008, onde comeza unha tendencia decrecente ata o 2016. No

entanto, o percentil 75 acada o máximo en 2010 e, logo dun período de recesión que dura dous anos, retoma unha tendencia crecente. Este gran descenso da cifra de negocios que se amosa tanto no 2008 coma no 2010 relaciónase, principalmente, coa crise financeira global do ano 2008, da que este sector non saiu indemne.

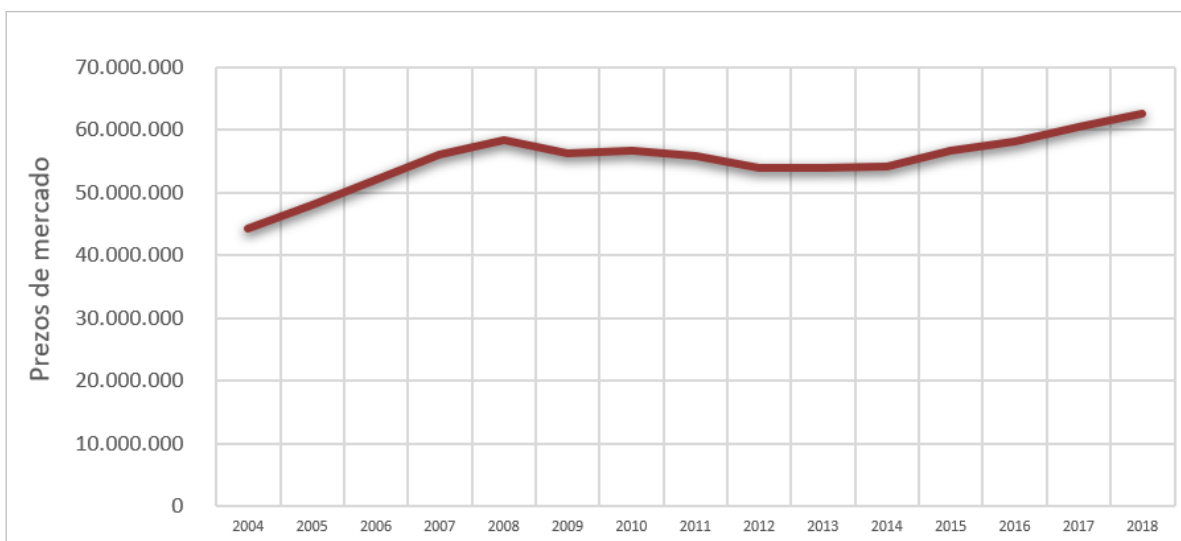
Nun momento de precariedade económica descende a demanda dos servizos de transporte de viaxeiros, provocando á súa vez, unha diminución nos ingresos destas empresas. Unha das modalidades que máis sufriu a escaseza de demanda foi o transporte de carácter discrecional, o cal experimentou unha redución do número medio do total de viaxeiros dun 7,1% entre o ano 2011 e 2012. (Instituto Nacional de Estadística, 2012)

A diferenza temporal, pola cal as pequenas empresas comezan a sufrir un descenso na súa facturación de forma previa ás máis grandes, pode ficar na menor diversificación da actividade que realizan. É moi doado que neste sector as entidades de menor dimensión sexan subcontratadas por outras maiores, que ofertan servizos a unha maior variedade de clientes como poden ser as axencias de viaxes, barcos, particulares, etc. E, para certos traslados, precisan contar cun número superior de vehículos, que subcontratan. Deste xeito, se no 2008 por mor da crise, a demanda dos servizos comeza a decrecer e, como consecuencia, non se requiren grandes frots para atender ás demandas dos usuarios, as empresas grandes deixan de subcontratar ás pequenas, que ven reducido de inmediato o seu volume de negocio.

Paralelamente, como se comentou anteriormente no apartado da normativa, as compañías de transporte sofren tamén no ano 2010 a redución do 7% no importe que a Consellería de Educación lles pagaba por contrato escolar (Lei 5/2009).

A partir do ano 2013-2014 a facturación no sector estabilízase, seguindo unha tendencia semellante á da evolución do PIB (Produto Interior Bruto) nominal da Comunidade Autónoma de Galicia (gráfico 2). Dito indicador económico, mide o valor de mercado de todos os servizos e bens finais, procedentes de transaccións económicas legais, que se levan a cabo nun país nun determinado período de tempo. Mostra unha traxectoria favorable dende o ano 2004 ata que estalou a crise no 2008, e é a partir de 2014 cando, despois de estabilizarse durante dous anos, recupera a tendencia crecente.

Gráfico 2: PIB en Galicia.

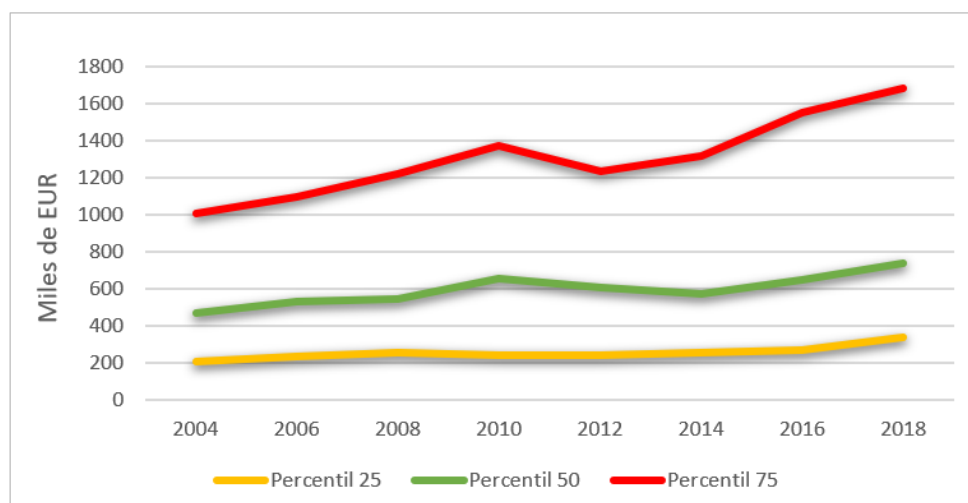


Fonte: Elaboración propia a partir de datos do INE.

2.2.2 Total de activos e o número de empregados

De seguido, analízase a cifra do total de activos do sector de transporte. O activo “reflicte o emprego que a empresa fixo dos fondos postos á súa disposición, é dicir, as inversións realizadas, que deberán producir unha rendibilidade no futuro” (Mariño, 2009, p.28). Por medio da evolución dos percentís 25, 50 e 75 correspondentes a esta partida do balance preténdese estudar a situación financeira pola que pasaron as empresas.

Nesta variable apréciase de novo a descompensación entre as empresas que forman o sector (gráfico 3). Un 25% das empresas teñen un total de activos que supera o millón de euros ó longo de todo o período e, algunhas delas, chegan a cifras de 1.6 millóns de euros.

Gráfico 3: Cifra do total de activos.

Fonte: Elaboración propia.

Na seguinte táboa (táboa 1), móstranse os datos dos estadísticos descritivos correspondentes ós anos do estudo (2004-2018). Para o ano 2017, por exemplo, a empresa Monforte S.A. presenta o volume do total de activos máis elevado do sector, cunha cifra superior ós dous millóns de euros. Mentres tanto, o percentil 10 indícanos que o 10% das empresas de transporte galegas teñen unha cifra de activos que non alcanza os 100.000 euros. Isto de novo reforza as conclusións chegadas previamente, da gran diferenza de tamaño entre estas entidades.

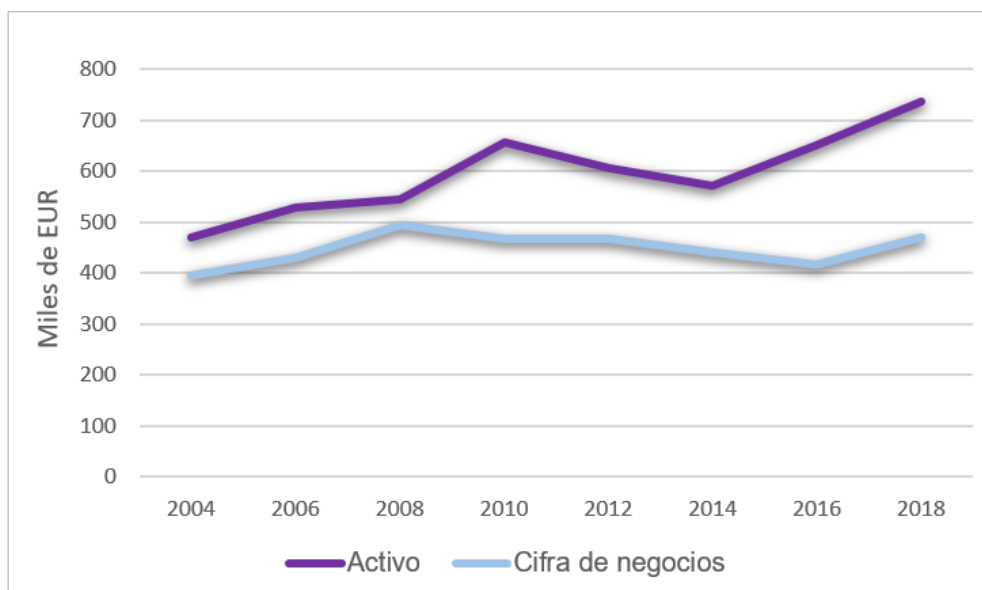
Táboa 1: Estadísticos descritivos do total de activos do sector.

	Media	Desv. típica	Min.	Máx.	Centil 10	Centil 25	Centil 50	Centil 75	Centil 90
2004	1371	4929	3	68585	93	206	470	1006	2542
2005	1533	5478	3	76315	83	231	555	1140	2546
2006	1586	5757	2	79823	102	235	528	1099	2787
2007	1713	6629	2	91810	92	228	531	1107	2895
2008	1767	6490	1	90400	120	253	546	1219	2771
2009	1780	6557	1	92267	99	257	640	1202	2939
2010	1801	6486	1	91916	87	238	657	1373	3012
2011	1909	6576	3	88706	86	244	633	1305	3051
2012	1896	6626	3	90523	92	243	607	1236	2999
2013	1877	6611	3	90311	82	265	577	1284	2984
2014	1862	6688	3	92395	97	256	573	1316	2977
2015	1925	6760	3	94903	84	248	616	1416	3288
2016	2066	7066	3	99551	95	268	651	1555	3435
2017	2152	7440	3	106432	95	300	723	1621	3978
2018	2214	7891	19	112037	151	336	737	1683	4154

Fonte: Elaboración propia.

Voltando ó gráfico, por unha banda, os percentís 75 e 50 reflicten un crecemento ata o ano 2010 e, de seguido, prodúcese un descenso que dura dous anos para o percentil 75, e catro para o 50. Pola contra, o percentil 25 compórtase de xeito regular ó longo do período, sen experimentar cambios bruscos, aínda que sí se observa un lixeiro crecemento a partir de 2016 (gráfico 3).

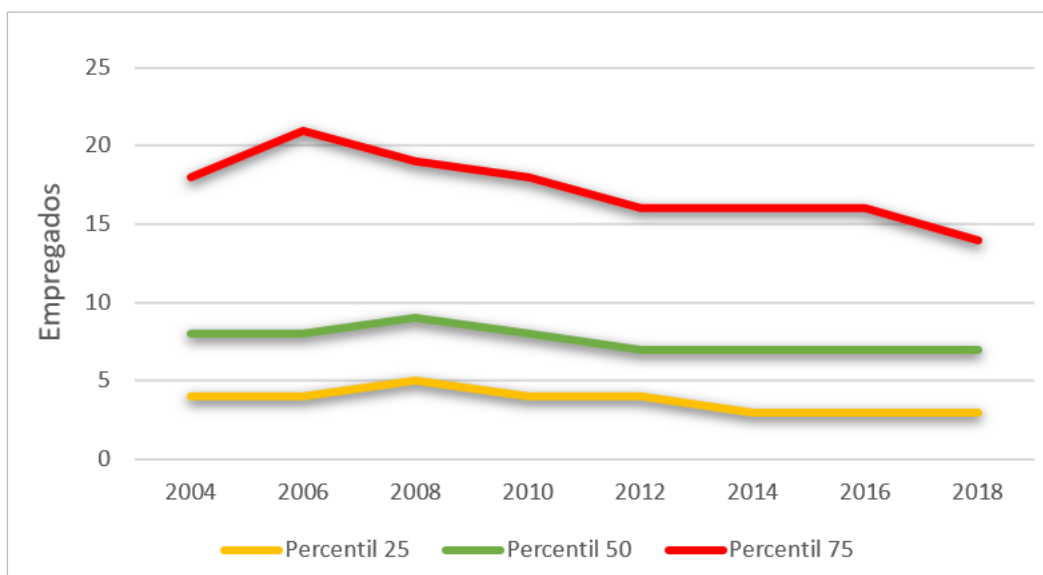
Analizando de xeito conxunto a facturación e os activos, apréciase un crecemento máis rápido na segunda partida que na primeira (gráfico 4). Isto pode chamar a atención, posto que normalmente é o aumento da facturación o que vai precedido dun aumento do activo. O motivo deste comportamento atípico pode explicarse pola posta en funcionamento do Plan Vive Autobuses que levou a cabo o Ministerio de Fomento, mediante a Dirección Xeral de Transporte Terrestre (Resolución de 8 de julio de 2009). Dita iniciativa buscaba rexuvenecer o parque automobilístico español e, consigo, incrementar a seguridade, a accesibilidade e a redución da contaminación cunha diminución do consumo de elementos petrolíferos. Establecéronse deste xeito axudas para a financiación destinada á compra de autobuses e autocares, baixo a exigencia de dar de baixa definitiva outro autobús propiedade do receptor con máis de dez anos de antigüidade e que, o novo autobús, cumpra unha serie de requisitos (como ser accesíbeis para persoas con discapacidade ou estar homologados conforme á normativa sobre emisións Euro IV ou Euro V). A concesión de préstamos non podía superar a cuantía por empresa de 500.000 euros de subvención bruta, e a vixencia para concedela tivo lugar dende o 1 de xaneiro de 2008 ata o 31 de decembro de 2010 ou ata o agotamento dos fondos, se se producise con anterioridade.

Gráfico 4: Medianas do activo e da cifra de negocios.

Fonte: Elaboración propia.

Asemade, analízase a evolución do número do total de empregados, un factor fundamental para comprender o tamaño das empresas que conforman o sector que estamos a analizar. Esta partida mostra unha tendencia xeral decrecente (gráfico 5), que comeza o descenso no ano 2004 se observamos o percentil 75 e, no ano 2006 tanto para o percentil 50 coma 25. De novo vemos como no 25% de empresas de maior tamaño este descenso de número de empregados é máis pronunciado, manténdose unha tendencia máis estable no resto do sector. Isto último pode xurdir da absorción entre as empresas que se levan a cabo neste sector dende anos atrás. Empresas que contan con elevadas cifras de negocio, como é o caso de Cuiña, forman grandes grupos que adquiren a outras empresas de transporte (neste caso, o grupo Autocares Rías Baixas adquire entre outras moitas, as empresas Juan Rico S.A., Autocares Balea, Líneas Pontevedresas de Autobuses...) coas que unifican os servizos para os que xa non se precisaba de todo o persoal das empresas compradas (Autocares Rías Baixas, s. f.).

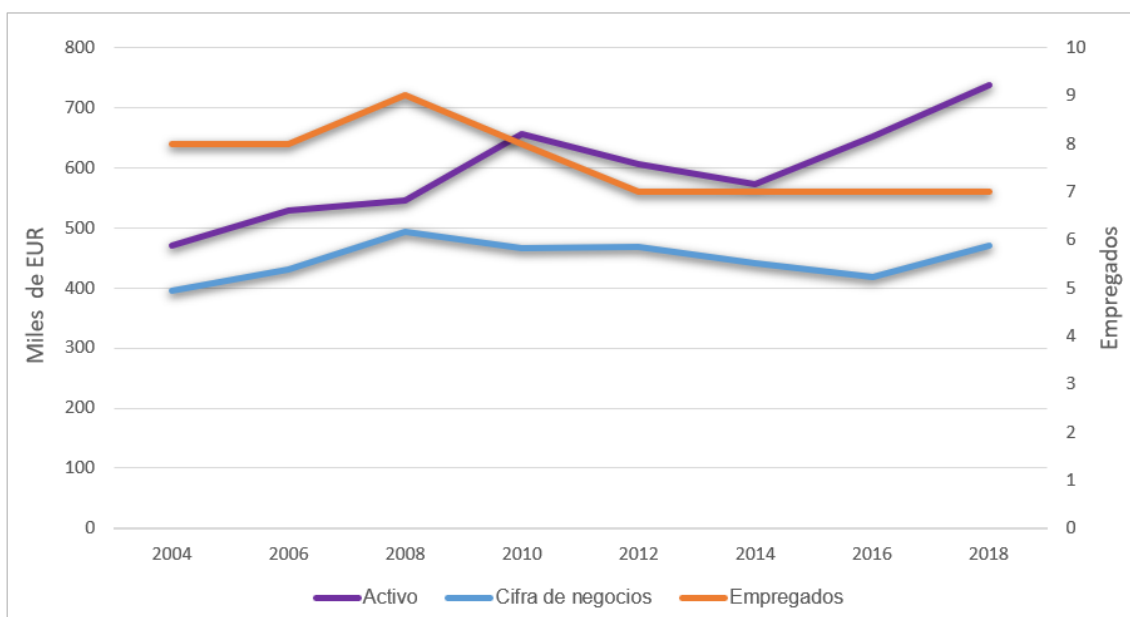
Gráfico 5: Número total de empregados.



Fonte: Elaboración propia.

Non estamos ante un sector no que as actividades profesionais dos empregados poidan ser substituídas por elementos tecnolóxicos, así que, só cabe pensar que, o descenso no número de empregados entre 2008 e 2012 máis pronunciado que a redución na facturación, xorde dunha mellora na produtividade dos traballadores e na organización dos servizos, que permitiu prescindir de certa parte da plantilla (gráfico 6).

Gráfico 6: Mediana do activo, facturación e empregados.



Fonte: Elaboración propia.

2.3 A rendibilidade

Finalmente, para poder ter unha visión máis ampla do transporte de viaxeiros por estrada, examínase a rendibilidade económica ó longo do período de estudo. De Jaime (2010) definiu a rendibilidade económica como a ferramenta que “pretende medir a capacidade do activo da empresa para xerar beneficios que, ao fin e ao cabo, é o que importa realmente para remunerar tanto ó pasivo como ós propios accionistas da empresa” (p. 91). Noutras palabras, podería definirse como os euros gañados por cada euro de inversión realizado pola empresa (Mariño, 2009).

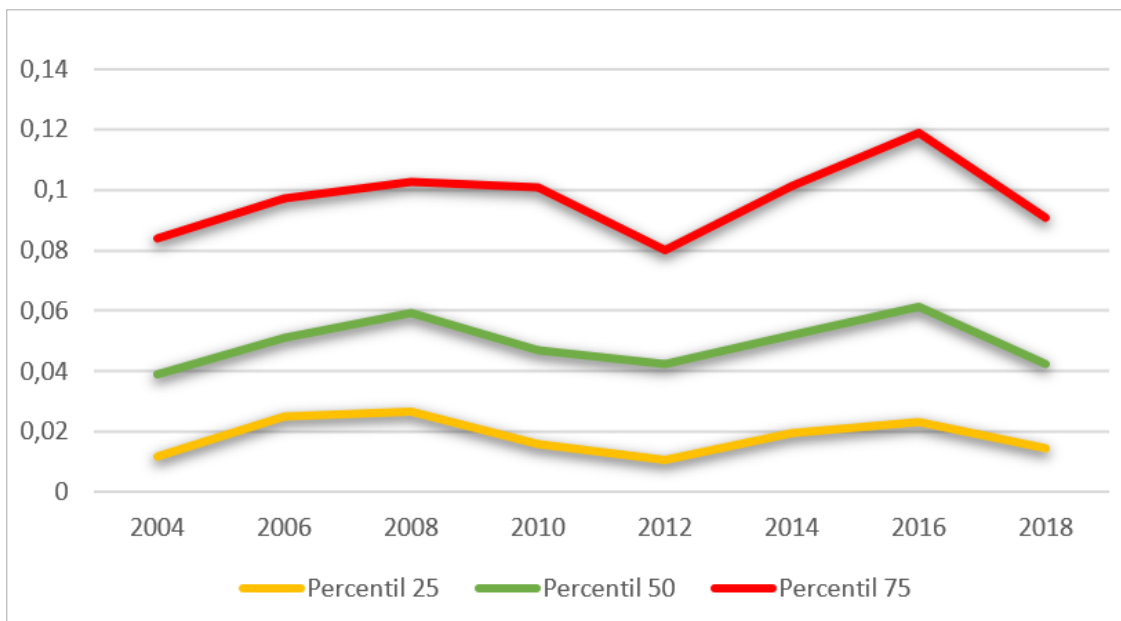
Conforme a esta definición calcúlase a rendibilidade económica por medio da seguinte ratio:

$$\frac{\textit{Beneficio Antes de Intereses e Impostos}}{\textit{Activo Total}}$$

Representando o BAIT, neste indicador, a cantidade de euros que permanecen na empresa cando os gastos totales son deducidos dos ingresos totais da empresa derivados da actividade de explotación, antes de que se paguen os intereses ou gastos financeiros, así como os tributos ou o imposto de sociedades (De Jaime, J. 2010). No noso estudo emprégase como medida do BAIT o Resultado de explotación.

Móstrase no gráfico 7 unha tendencia da evolución da rendibilidade do sector do transporte moi pouco uniforme, porén, cun comportamento máis similar entre os percentís que nas anteriores partidas. De xeito xenérico, pódese dicir que o sector mostra un crecemento da rendibilidade ata o ano 2008 onde, o percentil 75 sofre un lixeiro descenso durante dous anos e, o 50 e o 25 presentan o seu pico proseguido dunha recesión de catro anos. O 2012 reflicte unha tendencia positiva ata o 2016 onde, de novo, decrece. Resalta do mesmo xeito que se observou previamente, a diferenza da rendibilidade entre as empresas que conforman o sector. Por un lado, un 25% delas están gañando máis de un 8% (como son as empresas Orense Benavente S.A., Empresa Viuda De J Dominguez SI, Lumber S.L.), mentres que outro 25% ten unha rendibilidade inferior ó 3% (empresas como Autobuses Alcala 2010 S.L., Autocares La Toja S.L., Autocares A.G. Turismo S.L.).

Gráfico 7: Rendibilidade económica.



Fonte: Elaboración propia.

A ratio da rendibilidade económica pódese descompoñer á súa vez en dúas outras ratios: (1) marxe de beneficios ou marxe sobre vendas e (2) rotación ou xiro dos activos.

A primeira delas, a marxe de beneficios ou marxe sobre vendas, vén a medir os euros de beneficio obtidos por cada euro de vendas, definida coma o cociente entre o Beneficio antes de Intereses e Impostos (BAIT) e as vendas. De novo, usamos como medida para o BAIT o resultado de Explotación.

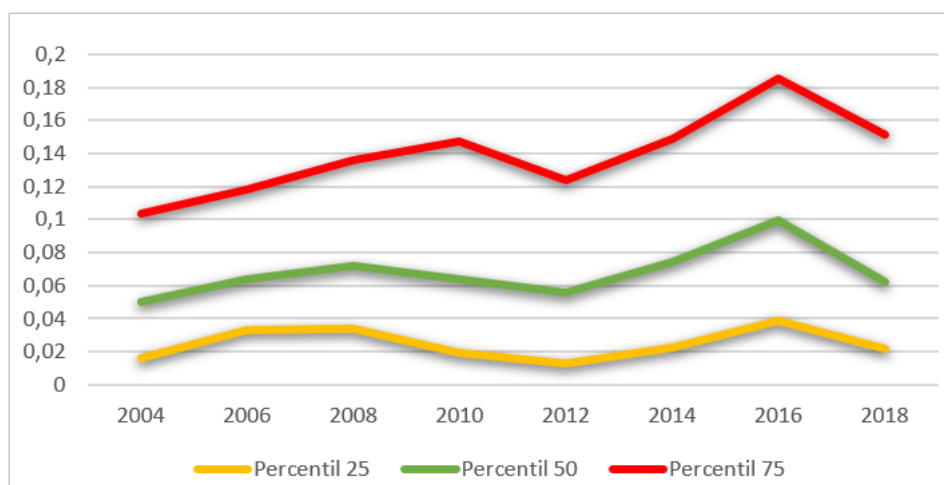
$$\frac{BAIT}{Vendas}$$

A ratio da rotación dos activos identifica a efectividade coa que se utilizan os activos da empresa, é dicir, o volume de euros vendidos por cada euro invertido (De Jaime Eslava, 2010, p. 94). Defínese coma o cociente entre as vendas e a cifra do total de activo.

$$\frac{Vendas}{Activo Total}$$

2.3.1 Marxe de beneficios

Gráfico 8: Marxe de beneficios.



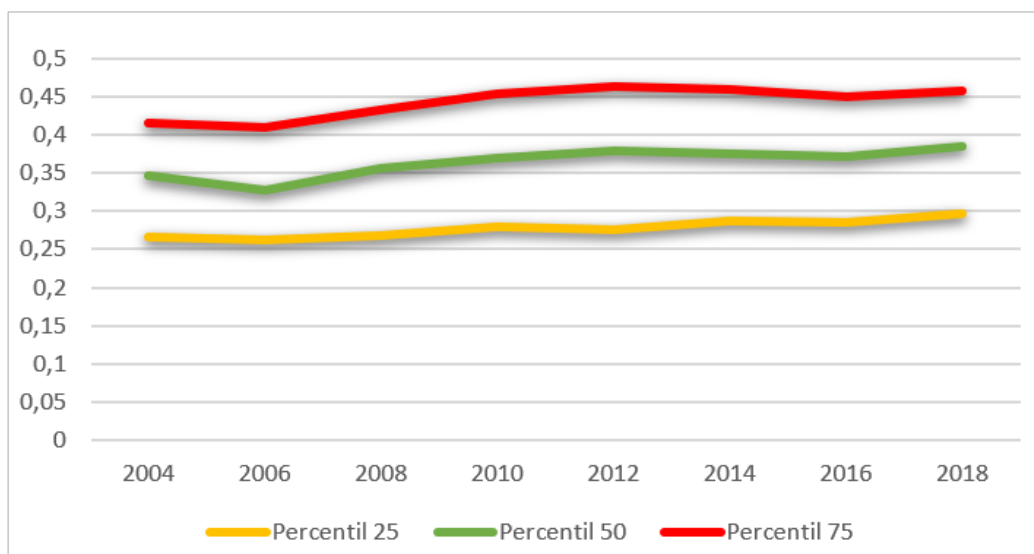
Fonte: Elaboración propia.

A marxe xustifica o comportamento da rendibilidade, posto que reflicte un crecemento dos percentís 25 e 50 ata o 2008 e do 75 ata o 2010, proseguídos os tres dunha recesión ata o 2012, que se incrementa de xeito pronunciado ata 2016 para volver a decrecer (gráfico 8). Dada a propia definición desta ratio, os incrementos na súa evolución débense, na maior parte, a unha diminución nos gastos de explotación, posto que incrementar os ingresos é menos doado. Se observamos de novo o gráfico da evolución da facturación vemos que a tendencia que segue a marxe é a mesma que a que mostra o percentil 75 da cifra de negocios, é dicir, hai unha evolución crecente ata o 2010 onde se produce unha diminución durante dous anos para logo presentar de novo un incremento. Cabe destacar que a tendencia que segue esta partida é moito máis pronunciada que a da facturación. Por outra banda, este sector en concreto tamén reflicte un aumento da marxe, resultado dunha diminución de custos, por exemplo, mediante unha maior eficiencia na asignación dos servizos de transporte do que se falou previamente (evitando traxectos baleiros e organizando de forma eficaz ós condutores).

Para profundizar máis no por que da evolución que segue esta ratio desmenúzanse, a continuación, os diferentes compoñentes da conta de resultados. Cómpre, con todo, ter en conta antes de nada que os principais gastos que sofren as empresas de transporte de viaxeiros por estrada son: en primeiro lugar, o custo dos empregados e, en segundo lugar, o do combustible (Ministerio de Fomento, 2019).

Partindo desa base, analízase o peso relativo que supoñen os gastos de persoal sobre a facturación nas empresas, dividindo a primeira partida entre a segunda (gráfico 9). Esta variable reflicte que no ano 2018, para a metade destas compañías, a facturación total destinada a soldos está por debaixo do 40%. En rasgos xerais, presenta unha tendencia crecente moderada, a excepción do período que comprende dende 2004 a 2006, onde o peso relativo dos empregados decrece, reflectindo un aumento na rendibilidade do sector. Chama a atención neste caso que o peso relativo dos gastos de persoal aumente, cando en liñas xerais os empregados diminúen, pero isto ten relación co que se expuxo na ratio de empregados. Cando unha empresa adquire a outra e unifica os servizos, non precisa de tantos empregados pero os que quedan contratados realizan máis horas, posto que deben atender máis traxectos. Isto último enténdese que vai ligado a un aumento do salario.

Gráfico 9: Peso relativo dos gastos de persoal sobre vendas.

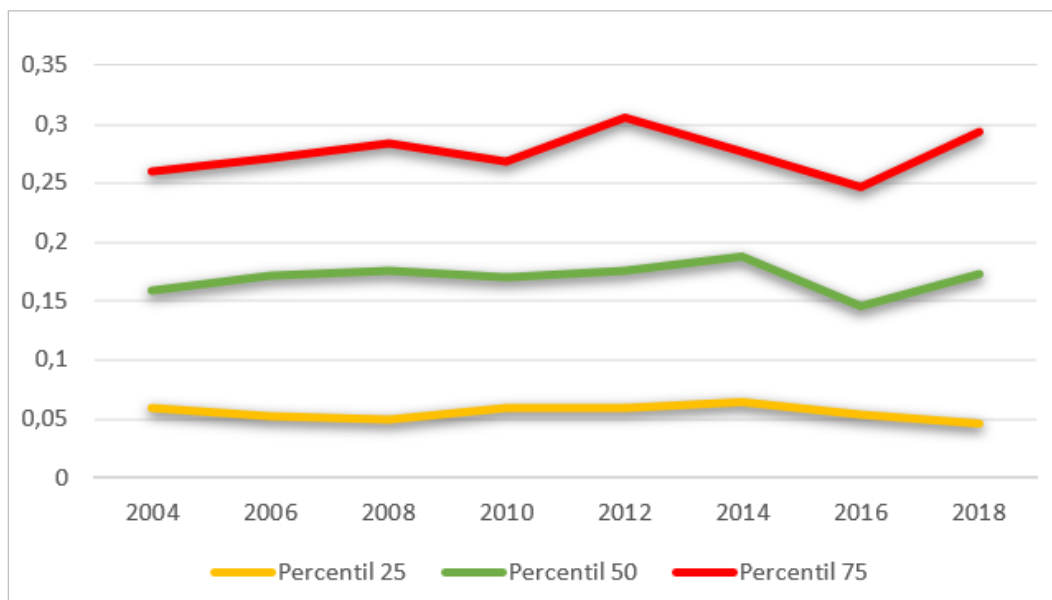


Fonte: Elaboración propia.

En segundo lugar, analízase o peso relativo dos aprovisionamentos, xa que se considera que é a partida onde están incluídos os gastos de combustible. Do mesmo

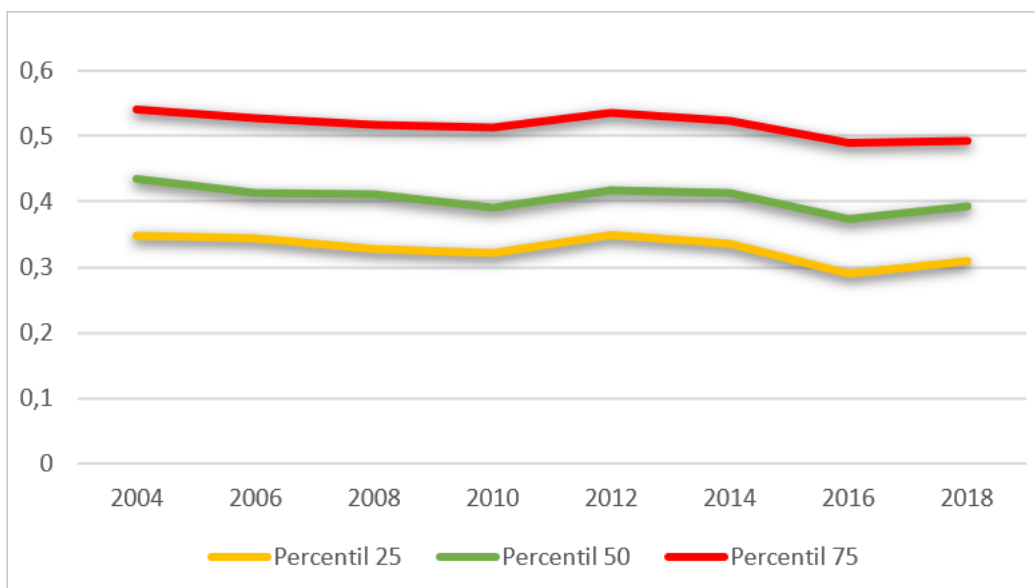
xeito que anteriormente, procédese a dividir os gastos de aprovisionamentos entre o total da facturación.

Gráfico 10: Peso relativo dos gastos de aprovisionamentos sobre vendas.



Fonte: Elaboración propia.

Os datos para algunhas empresas non parecen realistas posto que, para un 25% delas, o que destinan ó segundo gasto máis relevante do sector non chega a supor nin un 10% da facturación (gráfico 10). Por este motivo, procédese a agregar os aprovisionamentos e os outros gastos de explotación xa que, se o combustible non está recollido na partida de aprovisionamentos, deberá aparecer como outros gastos de explotación. Posteriormente, divídese este sumatorio entre a facturación total.

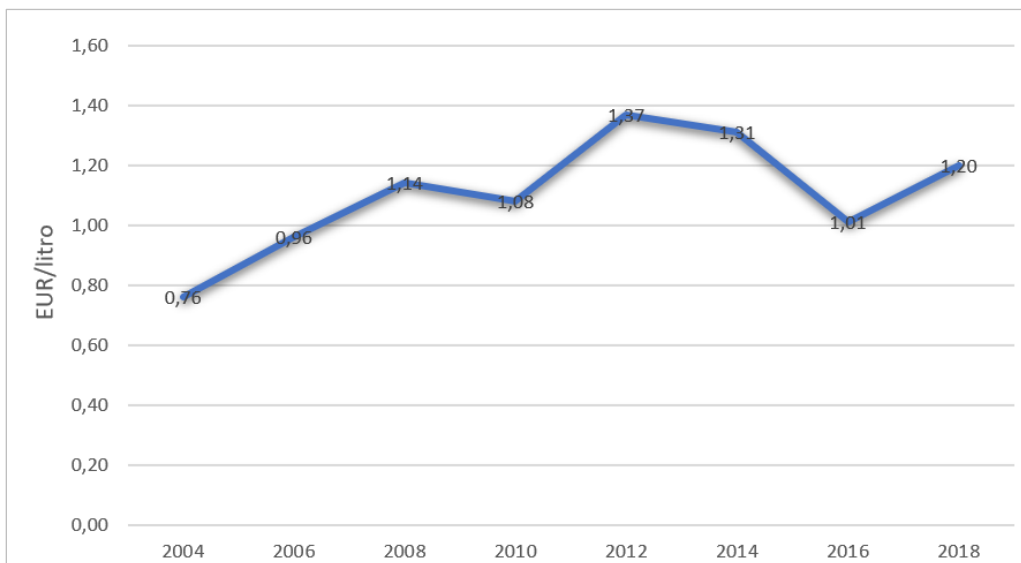
Gráfico 11: Peso relativo do agregado doutros gastos de explotación e aprovisionamentos.

Fonte: Elaboración propia.

O agregado de aprovisionamentos e outros gastos de explotación supoñen para un 50% das empresas o 40% da súa facturación. Ningún dos percentís presenta alteracións moi bruscas ó longo do período do estudo, e os tres se comportan de xeito semellante: decrecen ata o 2008, ano no que se estabilizan (reflectindo un lixeiro descenso no percentil 50) e no 2010 incrementan por dous anos. Estabilízase ata o 2014 cando de novo se reducen para posteriormente reflectir un crecemento (gráfico 11).

A tendencia desta partida segue a evolución do prezo do gasoil, este experimenta un descenso significativo no 2008 e no 2014 proseguido dun incremento pronunciado no 2010 e no 2016, provocando dous claros picos ó longo da evolución (gráfico 12). Aínda así, cómpre resaltar que a tendencia no agregado de aprovisionamentos máis outros gastos é moito máis alisada, posto que están incluídas moitas máis partidas de gastos diferentes. Esta evolución nos outros gastos de explotación explica os picos da marxe en 2010 e 2016 e, en xeral, a evolución favorable desta variable.

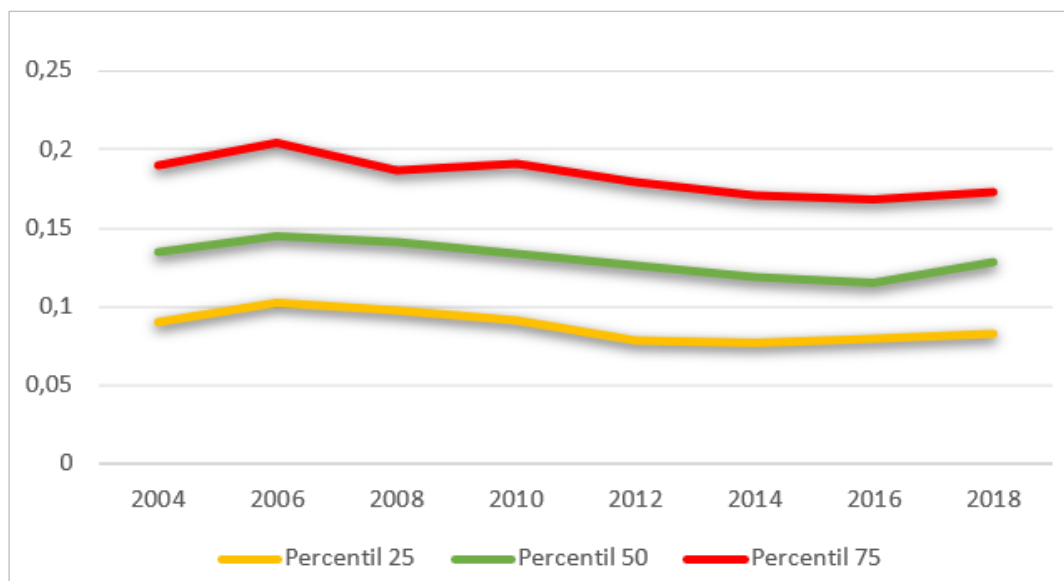
Gráfico 12: Prezo medio do diésel en España dende o 2000 ata o 2020.



Fonte: Elaboración propia a partir de datos de Statista.

Finalmente, realízase do mesmo xeito a análise do peso relativo correspondente ás amortizacións. Tal e como reflicte o gráfico 13, este gasto representa unha menor porcentaxe da facturación das empresas de transporte de viaxeiros por estrada con respecto ás anteriores. Concretamente, para o 75% delas, non chega a supoñer nunca unha porcentaxe superior a un 20%. A amortización é a suma dos custos anuais de amortización dos diferentes elementos (autobús e equipos auxiliares) (Ministerio de Fomento, 2019).

A tendencia que segue o gráfico para todos os percentís é lixeiramente decrecente, aínda que se estabiliza nos últimos anos chegando incluso a mostrar un pequeno crecemento. Ó longo do período de estudo, as variacións que experimentan estas medidas non chegan a supor nin un 5%.

Gráfico 13: Peso relativo dos gastos en amortizacións sobre vendas.

Fonte: Elaboración propia.

2.3.2 Rotación de activos

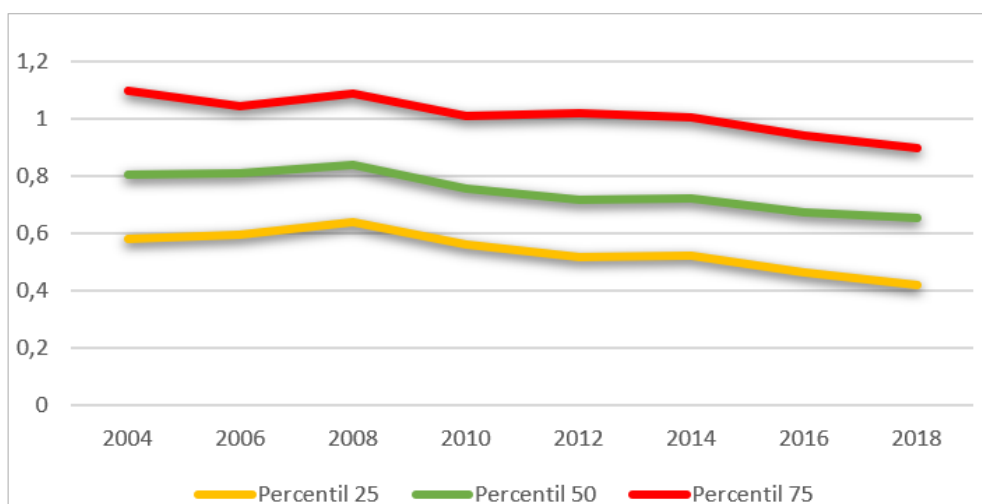
A rotación dos activos, pola súa banda, mostra unha tendencia decrecente (gráfico 14). Isto pode explicarse, ó comparar as medianas da facturación e dos activos, que estes últimos aumentan máis rápido. Porén, estamos ante un sector que precisa grandes inversións en activos e que, dificilmente, xera vendas que superen esta partida do balance.

No 2016 xorde a integración dos servizos escolares con liñas regulares, como xa se explicou no apartado da normativa. Para as empresas adxudicatarias destes servizos integrados contéplase un novo método de remuneración, diferente ó abonado nas rutas exclusivas de transporte escolar, nas que o transportista cobra unha cantidade global pola posta a disposición do vehículo. Agora, establécese para os estudantes unha reserva de praza e págase pola mesma o 60% do billete e, se o alumno viaxa, cóbrase o 100%.

Por outra banda, aparece un novo colectivo con dereito a gozar deste servizo, calquera viaxeiro non estudante. Estes pasaxeiros pagan un billete polo acceso ó autobús e o recorrido, esperando deste xeito que as empresas poidan obter un maior

beneficio polos traxectos realizados. Cabe dicir que tamén se contempla o posible déficit para liñas deficitarias polas que a empresa tamén percibirá compensacións por obriga de servizo público. Finalmente, hai que ter en conta que, cos concursos, as empresas que perdan servizos que estaban a realizar, van a ver diminuída a súa cifra de negocios.

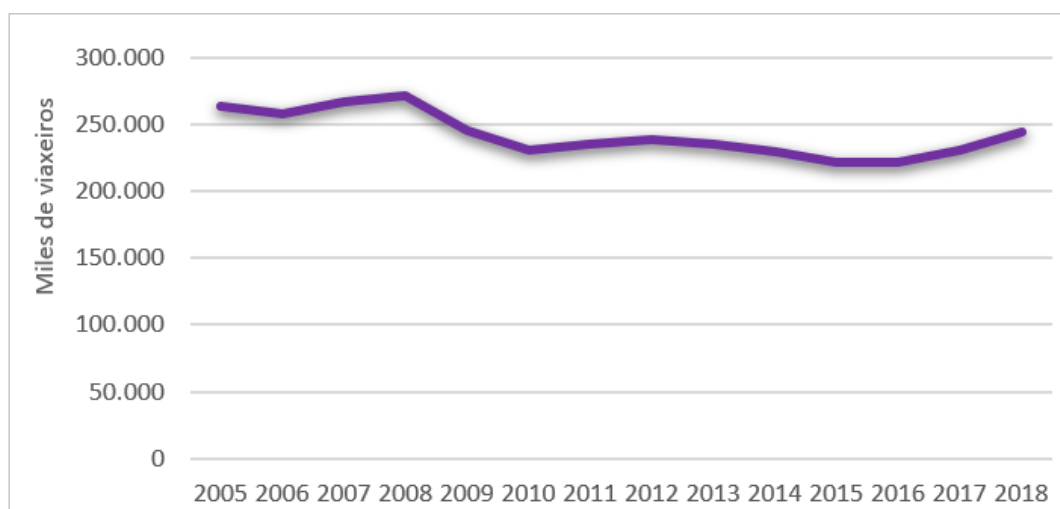
Gráfico 14: Rotación de activos.



Fonte: Elaboración propia.

Un aumento da rotación podería ir ligado a un incremento das vendas, emporiso este sector está sufrindo unha diminución na demanda polo que a curto prazo non parece que vaia a suceder. O seguinte gráfico (gráfico 15) reflicte a evolución do número total de viaxeiros transportados en autobús en España. A demanda destes servizos móstrase decrecente ó longo do período 2005-2016 (rondando unha perda de cerca de 50 millóns de viaxeiros), mostrando unha pequena recuperación de usuarios nos últimos dous anos.

Gráfico 15: Total de viaxeiros en autobús.



Fonte: Elaboración propia a partir de datos do INE.

A priori, o sector que se analiza non parece moi atractivo nin para as empresas que cavilen en adentrarse neste mercado nin para as compañías que xa están dentro. Se seleccionamos o ano 2015, ano que aparentemente presenta certa estabilidade, dentro das dez empresas que presentan unha maior rendibilidade son só catro as que contan cunha cifra de negocios que supera a mediana do sector dito ano. Por unha banda, está Autos Carballo, adquirida polo grupo Arriva ó ano seguinte, e Transportes Jose Núñez Barros S.L., comprada polo grupo Benito Abalo S.L. a finais dese mesmo ano. A Empresa Estévez Aviión S.L. por outra banda, diversifica a súa oferta cara un mercado internacional e, a Empresa Freire S.L. sempre tivo un oco no mercado de Galicia aínda que, como se dixo con anterioridade, este ano perde as súas principais rutas ó presentarse só ó concurso.

As seis empresas restantes entre as que están Autocares Rey Varela S.L., Autos Varela Mino S.L., e Autos Fondo e Hijos S.L., contan tanto cunha cifra de negocios coma cunha cifra de activos, para ese mesmo ano, que non supera a mediana do sector. Isto lévanos a pensar que se trata de empresas moi pequenas e familiares cunha escasa frota de autobuses e cun peso relativo nos gastos de explotación sobre vendas que non chega a superar a mediana do sector do 37% (a excepción da empresa Autos Varela Minho que supón un 47%).

As empresas que presentan as cifras de rendibilidade máis baixas en 2015, como son Autocares Carreira S.L., Autocares Reza S.L. ou Autobuses Auria S.L. entre outras, presentan todas elas cifras de negocio e da partida de activo inferiores á mediana do sector nese ano, polo que estamos ante empresas de reducida dimensión.

Finalmente, o que se observa é que temos un sector moi concentrado con algunhas empresas máis grandes pero principalmente formado por pymes.

3. A agrupación Monbus

Monbus xorde a raíz de “Raúl-Sarria”, unha empresa galega de transporte de viaxeiros por estrada fundada en 1936 durante a Guerra Civil Española da man de Raúl López Loureiro. Esta empresa familiar foi adquirindo, absorbendo e fusionándose con outras compañías ata converterse hoxe en día na principal agrupación de transporte de viaxeiros que opera en Galicia. Conta ademáis con presenza, non só en outras comunidades autónomas españolas como Madrid, País Vasco ou Cataluña, senón tamén no mercado internacional.

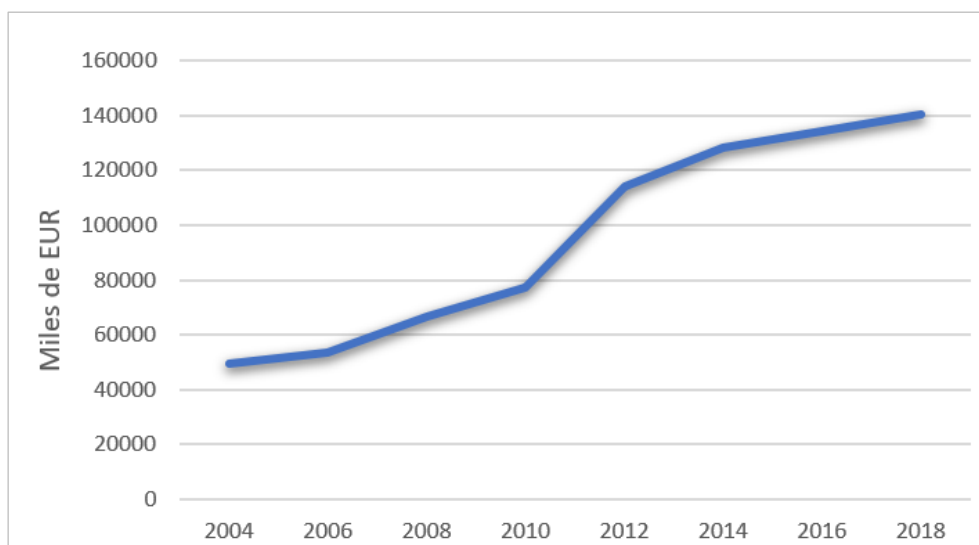
Actualmente a matriz do grupo é coñecida como Gurpo Monbus S.L., que participa en catro compañías (Autobuses de Alcalá, Tralusa, Transmonbus S.L. e La Hispano Igualadina S.L.) que, á súa vez, posúen outras participadas; no anexo I realízase de xeito simplificado o esquema que segue a agrupación. Accédese á estrutura accionarial deste grupo mediante a base de datos SABI (Sistema de Análise de Balances Ibéricos), mencionada no apartado correspondente á metodoloxía. Monbus é, polo tanto, un exemplo de compañía que opta pola estratexia de mercado da concentración empresarial con participacións accionariais, na que a propiedade das empresas pasa a ser do grupo. Raúl López, nunha entrevista realizada para o periódico Expansión no 2004, xa apuntaba que as pequenas empresas se tiñan que unir e que ese proceso de concentración estaba destinado a avanzar máis (Chas, 2004).

Para a análise deste apartado, procédese a agrupar para cada variable os datos do total das empresas de Monbus, ó non dispor das contas consolidadas do grupo. Considérase así, que unha análise do agregado será a mellor aproximación para ver a evolución de Monbus, referíndonos a el como o “agregado de Monbus”. Do mesmo xeito, realízase o “agregado do sector” para o resto das empresas do sector excluindo a este grupo, para establecer unha mera referencia que facilitase a comparación da evolución entre ambos.

3.1 Evolución da facturación

O estudo realízase do mesmo xeito que para o resto do sector. A facturación de Monbus presenta unha tendencia crecente durante todo o período seleccionado (gráfico 16) mostrando no 2006 e no 2010 uns picos máis pronunciados. No 2006 este incremento pode ser debido á creación de TRALUSA (Operadora do Transporte Urbano de Santiago de Compostela), que supuxo un aumento significativo da cota de mercado deste grupo. A concentración de Monbus en Galicia continuou nos anos seguintes coa compra de diversas empresas como foron La Directa e Rías Altas, S.A. (RIALSA), coas que gañou terreo en Ourense e Ferrol. Por outra banda, a adquisición de liñas como Lugo - Ourense” ou “Ferrol - Cedeira” tamén poden ser outro dos motivos para que esta agrupación non vise afectada a súa cifra de vendas durante o período da crise (Monbus, 2020).

Gráfico 16: Cifra de negocios Monbus.

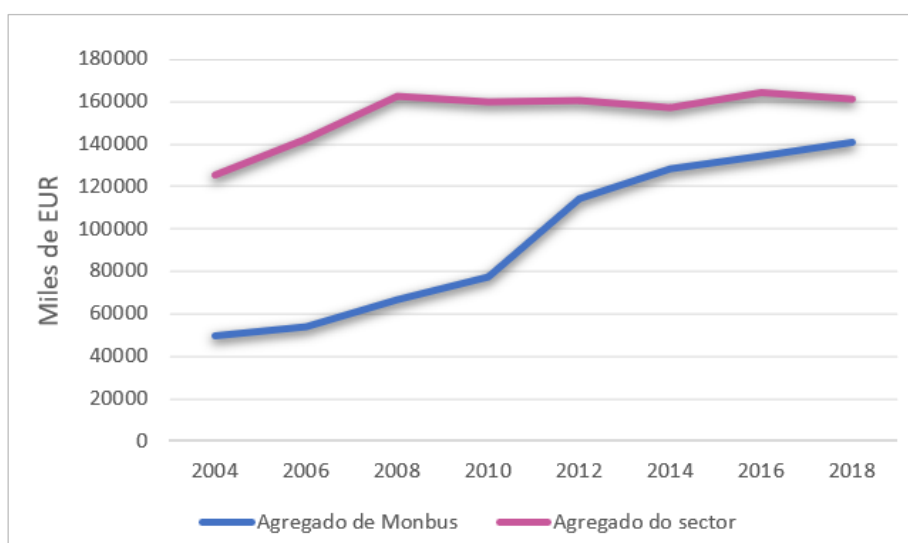


Fonte: Elaboración propia.

Se botamos unha ollada ó comportamento do agregado do resto do sector, vemos como a partir do ano 2008 se paraliza totalmente o crecemento da facturación destas compañías, que comezan cunha cifra do total de negocios no ano 2004 lixeiramente superior ós 120 millóns de euros, e rematan no ano 2018 con 160 millóns de euros (gráfico 17). O estancamento a partir de 2008 destas empresas atribúese, sobre todo, á

crise. Comparando ambos gráficos, obsérvase que en 2004 Monbus posúe unha cifra de negocios cerca dos 50 millóns de euros, moi inferior á que presentaban o resto das empresas. Porén, no ano 2018 Monbus ronda unha facturación de 140 millóns de euros, unha diferenza relativamente pequena se temos en conta, por unha banda, a disparidade ca que ambos agregados partían no 2004 e, por outra, que o agregado de Monbus está formado por un número moi inferior de empresas (22 fronte a 251 empresas).

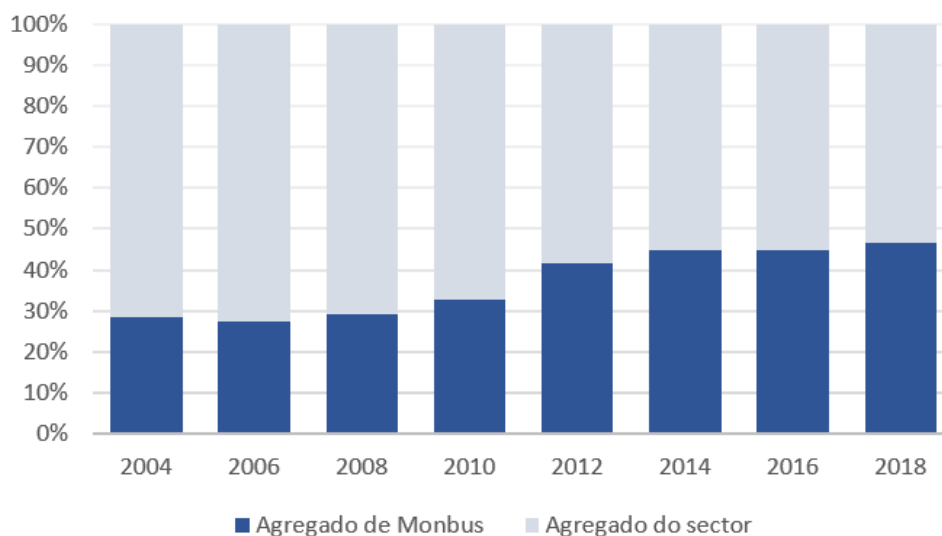
Gráfico 17: Cifra de negocios dos agregados.



Fonte: Elaboración propia.

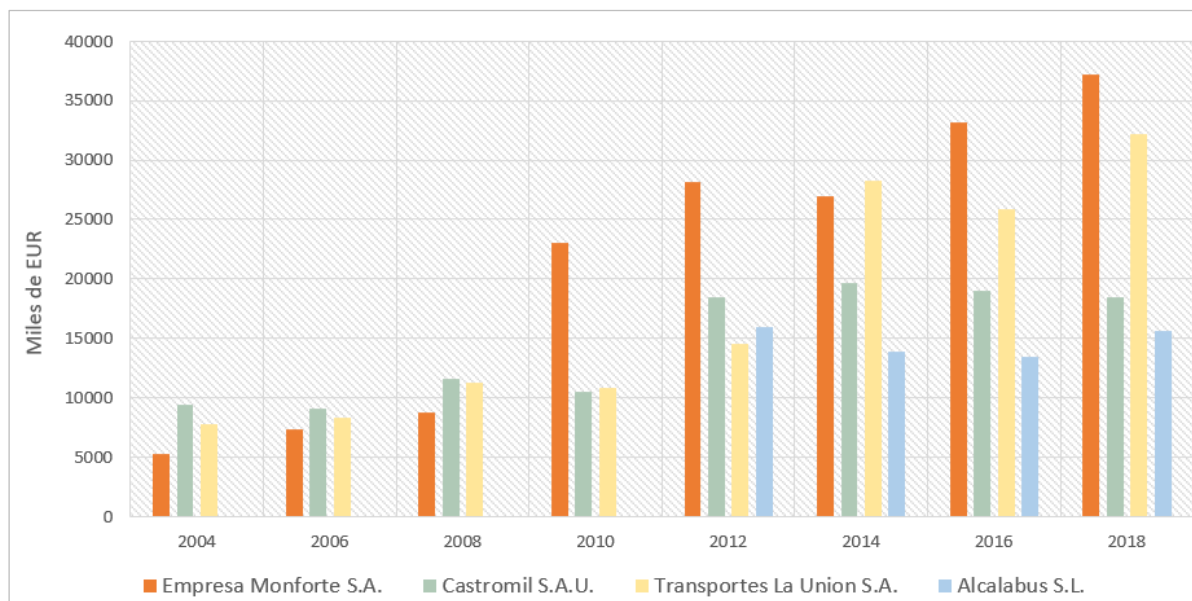
Non obstante, non só foi a crise o motivo de que non se incrementase a facturación das empresas do sector, senón que, a cota de mercado que foi adquirindo Monbus en Galicia inevitablemente afectou á evolución da cifra de vendas das demais compañías. No seguinte gráfico (gráfico 18) pódese observar como este grupo foi gañando terreo a costa das demais empresas de transporte de viaxeiros por estrada na comunidade autónoma do estudo.

Gráfico 18: Comparativa cifra de negocios dos agregados.



Fonte: Elaboración propia.

As catro empresas galegas que presentan unha cifra de negocios máis elevada dentro do grupo Monbus son: a Empresa Monforte S.A. (adquirida no 1977-1978), Transportes La Union S.A. (adquirida no ano 2000), Castromil S.A.U. (comprada no ano 2002) e Alcalabus S.L. (empresa de Madrid adquirida no 2011, con sede actual en Galicia). Todas elas presentan cifras de negocios que superan os 5 millóns de euros dende 2004 e os 10 millóns de euros dende 2008, posicionándose finalmente en 2018 cunha facturación superior ós 15 millóns de euros (gráfico 19). Cabe destacar que, mostrando as catro compañías unha tendencia crecente na evolución da cifra de vendas, é a empresa Monforte S.A. a que presenta un crecemento máis pronunciado ó longo do período de estudo, coincidindo esta compañía cunha das principais filiais do grupo (ver anexo I).

Gráfico 19: Cifra de negocios das empresas referentes de Monbus.

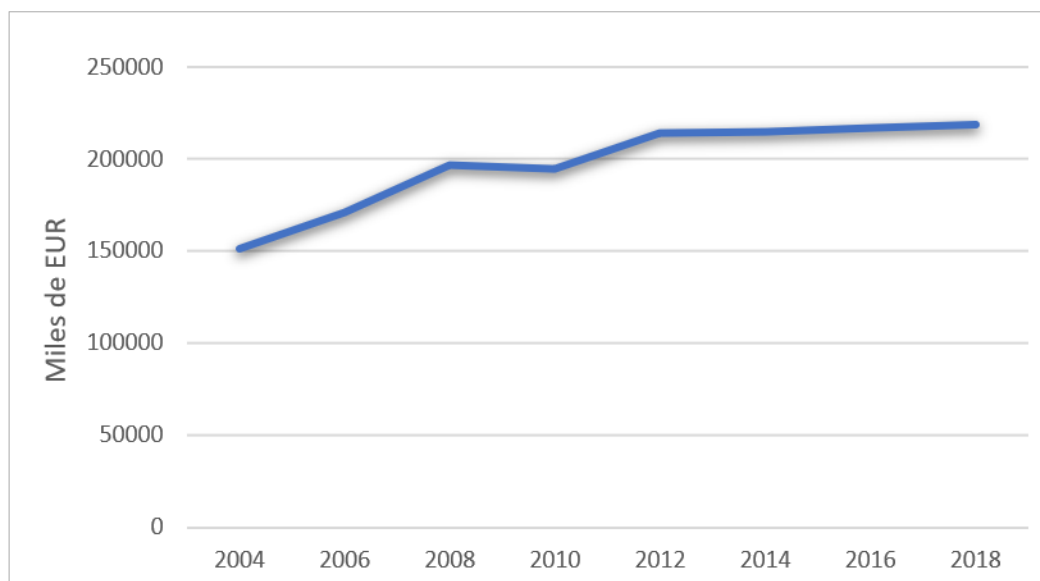
Fonte: Elaboración propia

3.2 Total de activos e número de empregados

De seguido, analízase a cifra do total de activos de Monbus (gráfico 20). O agregado desta partida presenta unha tendencia crecente, pero menos pronunciada ca da cifra de negocios. Aínda así, os incrementos experimentados no 2006 e 2010, coinciden cos da anterior partida. Isto pode deberse a que as adquisicións de empresas por parte de Monbus nestes anos van ligadas a un aumento da cifra de activos, posto que se fai cos autobuses cos que contan estas compañías adquiridas.

Por outra banda, nos períodos no que o activo se estabiliza pero a facturación segue medrando, como ocorre a partir do 2012, pode ser que o grupo esté adquirindo novas liñas de servizos, o cal non ten por que implicar un aumento da frota posto que, unificando servizos, ou con autobuses que para eses horarios estivesen parados, non é necesario investir nun maior número de activos.

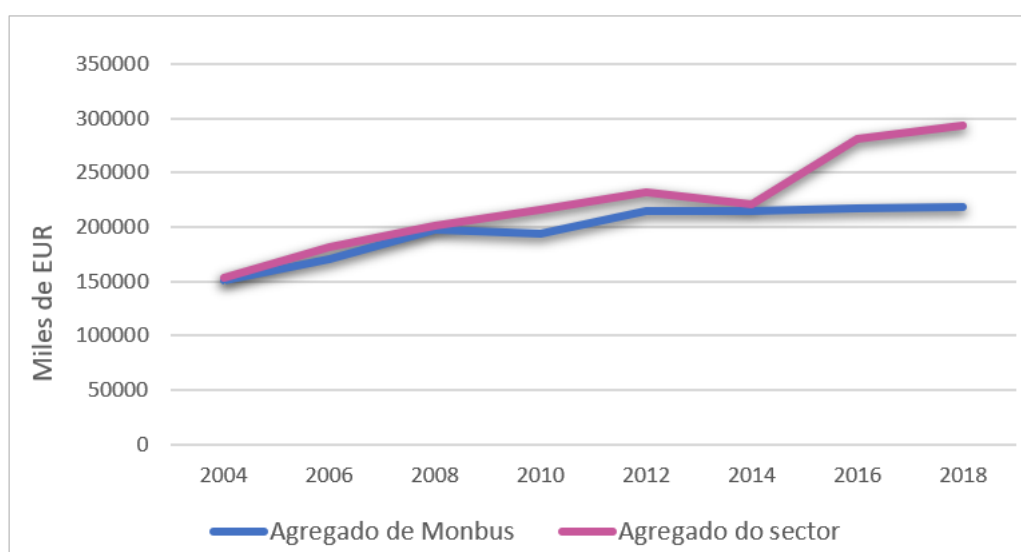
Gráfico 20: Cifra do total de activos de Monbus.



Fonte: Elaboración propia

O agregado do resto das empresas que conforman o sector galego presentan un volume de activos superior nos últimos anos ó de Monbus (gráfico 21). Que o grupo Monbus conte cunha cifra de vendas por riba do resto do sector e que, así e todo, o número de activos sexa inferior, indica que esta empresa é moito máis eficiente á hora de unificar os traxectos, utilizando un único autobús para realizar diferentes servizos, ou tamén, que entre as empresas do grupo se prestan os autobuses.

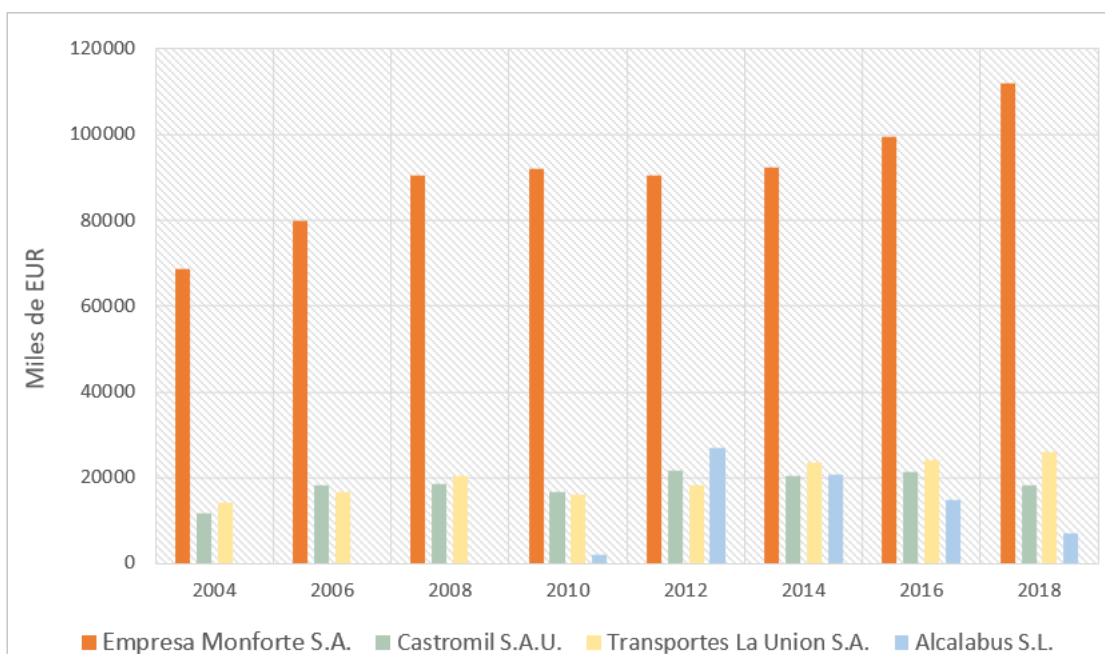
Gráfico 21: Cifra do total de activos dos agregados.



Fonte: Elaboración propia

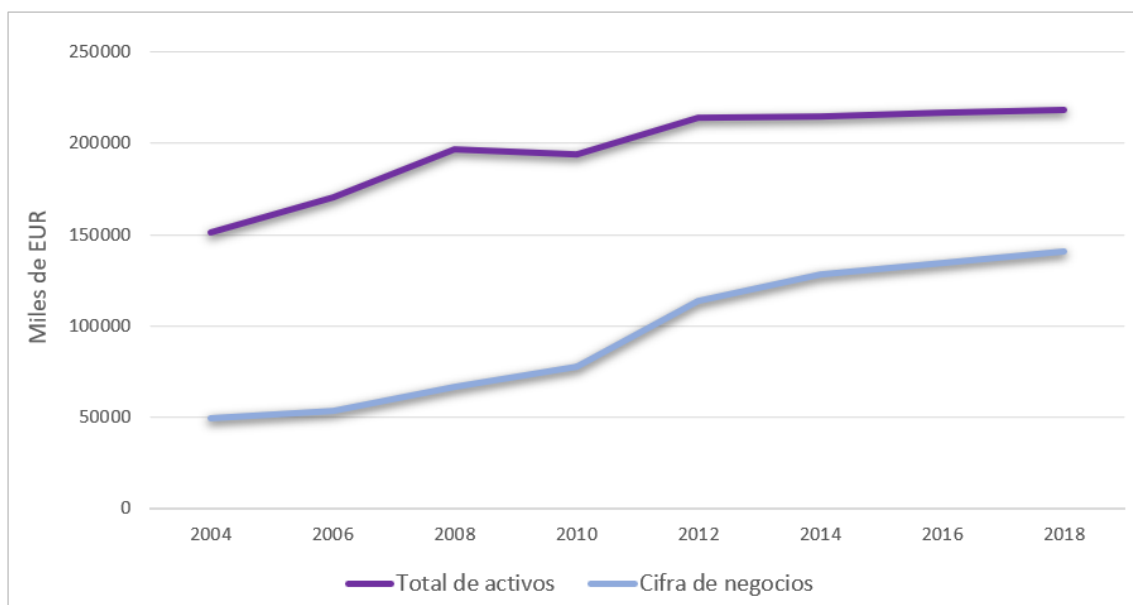
De novo, observamos de xeito separado as catro empresas que máis facturaron do grupo, e volve a tomar protagonismo Monforte S.A. presentando unha cifra de activos moi superior ó das outras compañías (gráfico 22). A diferenza entre elas é máis notable nesta partida que a que presentaban na facturación. Neste caso, chama tamén a atención o decrecemento que sofre a empresa Alcalabus nos últimos dous anos de estudo, posto que a súa cifra de negocios aumenta neste período.

Gráfico 22: Cifra do total de activos das empresas referentes de Monbus.



Fonte: Elaboración propia

Analizando de xeito conxunto a facturación e os activos do agregado de Monbus, vemos como a cifra de vendas crece moito máis rápido que o volume de activos que se estanca, isto reflectirá un incremento na rotación dos activos. O que sucede neste caso é algo máis típico que o valor das medianas destas partidas analizadas para o conxunto das empresas que operan no sector excluíndo a Monbus, as cales se comportaban de xeito contrario: os activos crecían máis rápido que a facturación (gráfico 23).

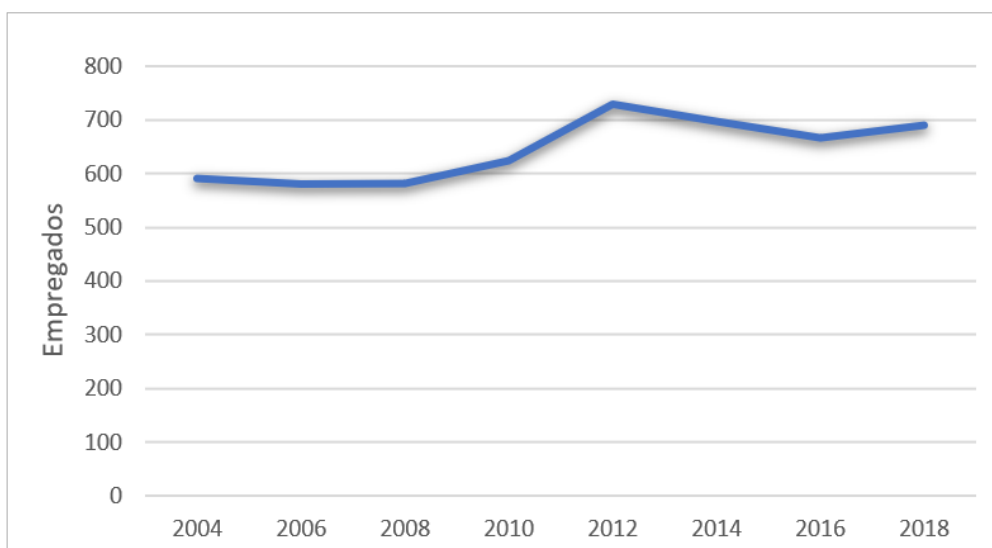
Gráfico 23: Cifra do total de activos e da facturación de Monbus.

Fonte: Elaboración propia

A continuación, analízase a evolución do número de empregados para o agregado de Monbus (gráfico 24). Neste caso, xa non se pode atribuir unha tendencia crecente á evolución desta partida durante o período de estudo. Destaca, por unha banda, un incremento no 2010 que coincide co da facturación e co da cifra de activos, algo coherente posto que as diversas adquisicións por parte de Monbus conlevaran a incorporación dos empregados destas novas compañías ó grupo.

Por outra banda, no ano 2012 comeza un descenso no número de empregados para este grupo, nun momento no que o total de activos se estabiliza pero a cifra de negocios continúa crescendo. Isto pode ser porque nestes anos non tiveron ningunha compra a maiores doutras compañías galegas que supuxeran un incremento da frota ou empregados, pero sí poideron incrementar os servizos. Tal e como se expuxo con anterioridade, unha das características deste sector é poder unificar os distintos servizos axustándoos ós empregados cos que xa conta a empresa sen necesidade de ampliar a plantilla. É dicir, aumentar a eficiencia dos traxectos.

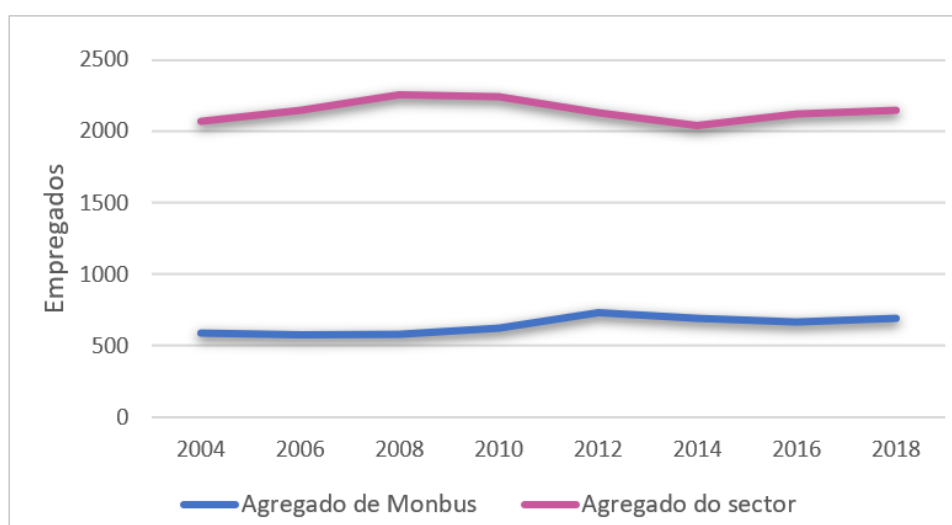
Gráfico 24: Número total de empregados de Monbus.



Fonte: Elaboración propia

Observando a partida dos empregados do agregado das empresas que conforman o sector e non forman parte de Monbus, apréciase un decrecemento a partir de 2010, coincidindo coa crise (gráfico 25). No ano 2014, tras a lixeira recuperación da demanda que se observou no gráfico de viaxeiros (gráfico 15), as empresas volven a incrementar o número de servizos e a precisar máis empregados. A diferenza de valores entre ambos agregados pode derivar da desigualdade entre o número de empresas que forman cada un, sendo moi superior o número de empregados en 251 empresas que en 22.

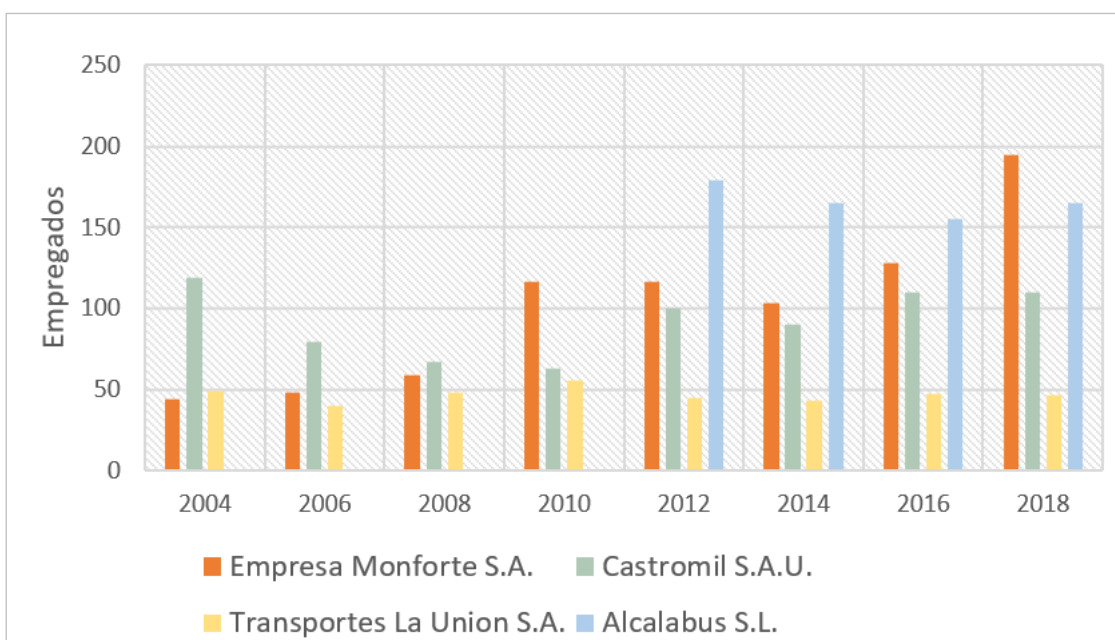
Gráfico 25: Número total de empregados dos agregados.



Fonte: Elaboración propia

Na análise das catro empresas de referencia, vemos por unha banda como a Empresa Monforte S.A. mostra unha tendencia crecente coincidindo coa súa evolución da cifra de negocios e activos (gráfico 26). Ademais, isto reforza a idea de que se trata dunha matriz que adquire outras compañías. As empresas Castromil S.A.U. e Alcalabus S.L., por outro lado, diminúen o número de empregados os anos seguintes á súa compra, o que pode deberse a unha unificación de servizos que fai prescindir de parte da plantilla coa que contaba a compañía. Os posteriores incrementos poden ir ligados á incorporacións doutras empresas.

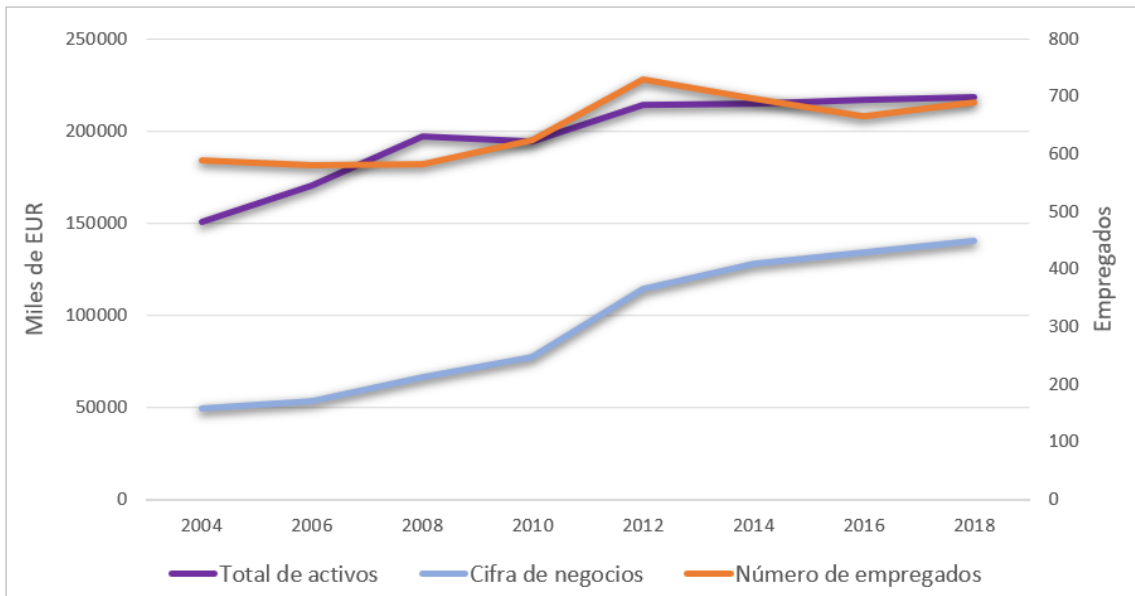
Gráfico 26: Número total de empregados das empresas referentes de Monbus.



Fonte: Elaboración propia

Analizando de forma conxunta a evolución das tres partidas anteriores (total de activos, facturación e número de empregados) obsérvase, a grandes rasgos, unha tendencia crecente nas tres partidas, aínda que a facturación incrementa a un ritmo moito máis elevado (gráfico 27).

Gráfico 27: Total de activos, cifra de negocios e número de empregados de Monbus.



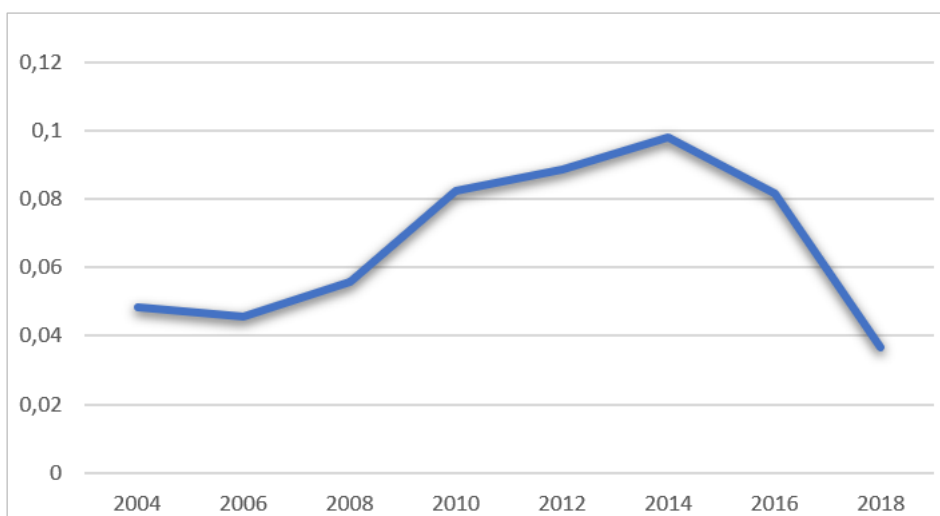
Fonte: Elaboración propia

3.3 A rendibilidade

Finalmente, realízase unha análise da evolución da rendibilidade económica de Monbus xunto coas ratios correspondentes, todas elas definidas do mesmo xeito que se fixo anteriormente co total de empresas do sector.

A priori, a tendencia crecente desta variable parece concordar co comportamento tanto da cifra de facturación, como dos activos e empregados. Non obstante, no ano 2014 sofre un gran descenso ata o final do estudo, que contrasta co analizado anteriormente (gráfico 28).

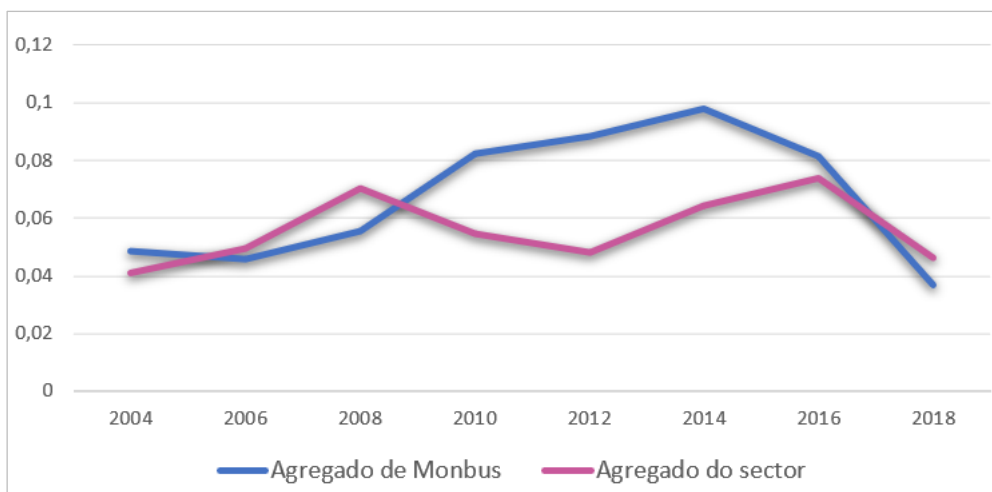
Gráfico 28: Rendibilidade económica de Monbus.



Fonte: Elaboración propia

Para comparar os valores da rendibilidade que experimentou Monbus cas demais empresas do sector, vólvese empregar o agregado destas, co fin de establecer unha mera referencia. Neste caso podería ser máis apropiado utilizar o valor da mediana, pero compróbase que ambos seguen a mesma evolución.

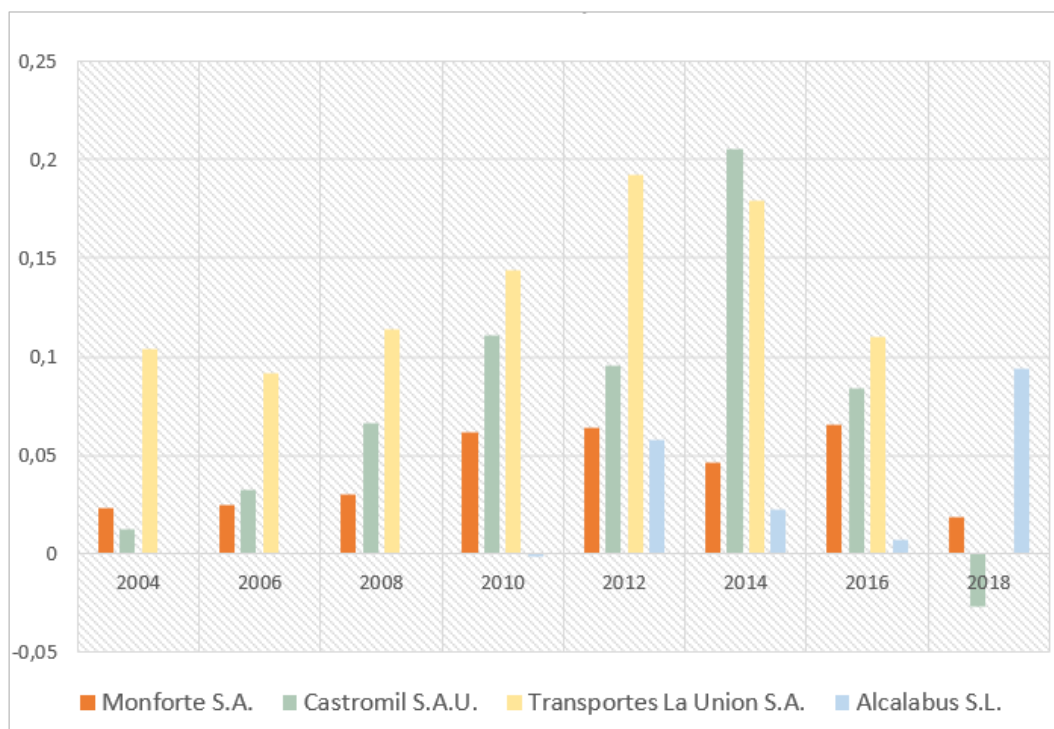
Os dous primeiros anos os agregados parten con cifras semellantes na rendibilidade (gráfico 29). Posteriormente, mentras o sector, excluindo a Monbus, sofre os anos da crise, Monbus, que opta pola concentración empresarial, gaña cota de mercado e mellora substancialmente a súa rendibilidade, tendo un pico no 2014 do 10% que o resto das empresas do sector non chegan a acadar en ningún momento do estudo. Porén, dende o 2016 vemos que ambos agregados diminúen de forma drástica esta ratio, quedando de novo con cifras semellantes entre eles, aínda que, lixeiramente inferior a de Monbus. Polo tanto, obsérvase como entre o 2010 e 2016 Monbus acada unha rendibilidade moi superior á do resto das empresas do sector, pero a partir de aí, esa diferenza desaparece.

Gráfico 29: Rendibilidade económica dos agregados.

Fonte: Elaboración propia

De seguido, procédese a analizar a evolución da rendibilidade económica das catro empresas galegas que máis facturan do grupo (gráfico 30). En liñas xerais, pódese atribuir unha tendencia a todas elas crecente durante os primeiros anos, e decrecente dende 2014. A Empresa Monforte S.A. que destacaba fronte ás outras compañías tanto en cifra de negocios coma nos activos, presenta unha rendibilidade inferior a Castromil S.A.U. e Transportes la Union S.A., quen se sitúan con rendibilidades moi superiores. De feito, Castromil S.A.U. presenta o pico en 2014 cunha rendibilidade lixeiramente superior a un 20%, a cifra máis elevada de todas estas empresas durante todo o período. Neste caso, estase a observar entre as empresas o que sucede con Monbus e co resto do sector: que teñan unha maior cifra de negocios e un maior número de activos non implica que a súa rendibilidade sexa superior.

Castromil S.A.U. e, en menor medida, Transportes La Unión S.A. poden explicar, polo menos en parte, a evolución da rendibilidade na agrupación Monbus. Castromil, pasa dunha rendibilidade do 20% a caer en perdas.

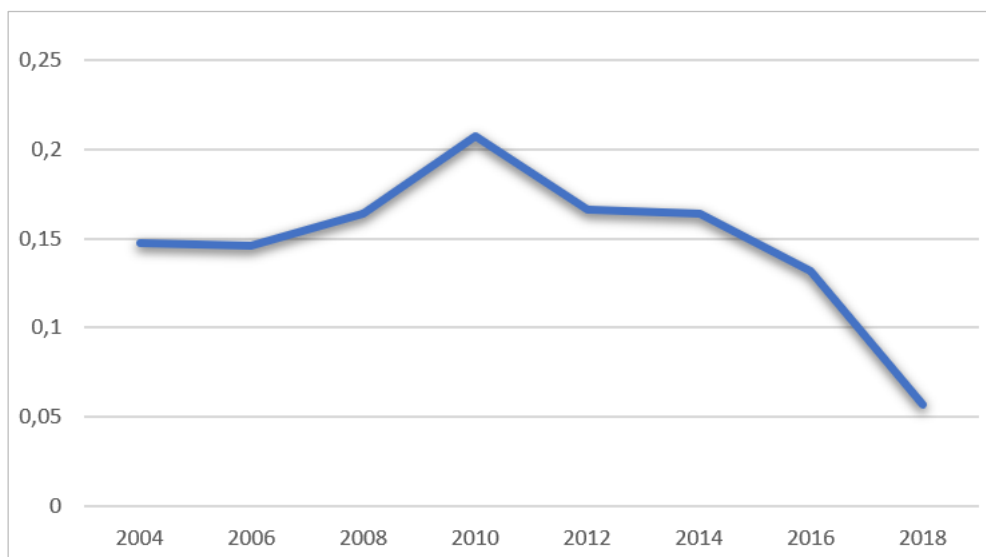
Gráfico 30: Rendibilidade económica das empresas referentes de Monbus.

Fonte: Elaboración propia

3.3.1 Marxe de beneficios

A continuación, analízase o primeiro compoñente da rendibilidade: a marxe de beneficios ou marxe sobre vendas (gráfico 31). Esta magnitude presenta unha tendencia crecente dende o 2006 ata o 2010 que coincide co comportamento da rendibilidade económica. No entanto, en 2010 xa empeza a decrecer durante dous anos, este decrecemento reflíctese na rendibilidade que presenta un crecemento menos pronunciado que anos atrás. No 2014 a marxe sofre un descenso moi significativo que concorda co momento no que a rendibilidade económica deste grupo cae estrepitosamente. Como se comentou en apartados anteriores, neste sector en concreto, tamén se podería reflectir un aumento da marxe a raíz dunha maior eficiencia na asignación dos servizos de transporte, que conlevasen a un decrecemento dos gastos evitando, por exemplo, as viaxes en baleiro, algo que podería ser un dos motivos para o comportamento da marxe do agregado do sector.

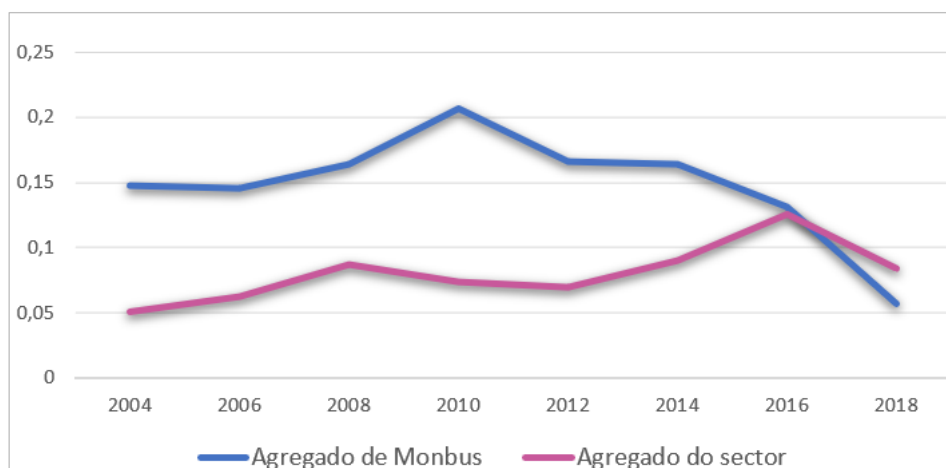
Gráfico 31: Marxe de beneficios de Monbus.



Fonte: Elaboración propia

En comparación coa evolución que seguen as demais empresas do sector vemos como Monbus en 2004 ten unha marxe substancialmente máis elevada que o resto (sobre un 10% a maiores) porén, ó rematar o período, ocorre o contrario, e Monbus recolle cifras inferiores ás do agregado do sector (gráfico 32).

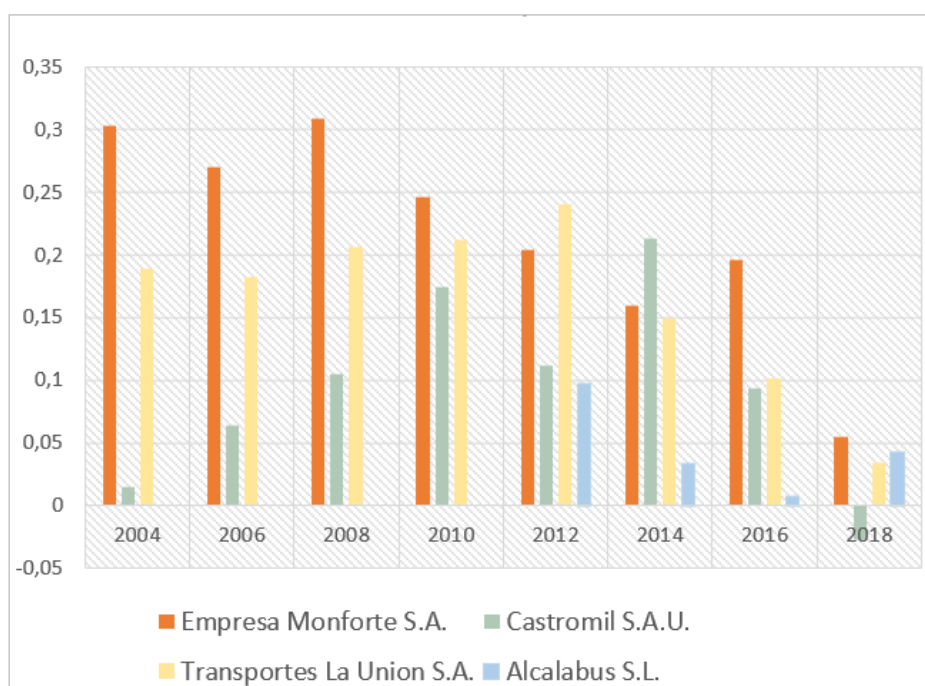
Gráfico 32: Marxe de beneficios dos agregados.



Fonte: Elaboración propia

De xeito individualizado, as empresas tamén presentan en liñas xerais este decrecemento da marxe. En primeiro lugar, a marxe da Empresa Monforte S.A., compórtase xustificando a tendencia da rendibilidade económica desta empresa, cun lixeiro incremento da ratio entre o ano 2014 e 2016 que non concorda co comportamento do agregado do grupo. En segundo lugar, Castromil tamén presenta unha marxe crecente no período correspondente a 2012-2014, coincidindo cun momento no que a rendibilidade económica desta empresa crece. Porén, dende o 2014 descende de xeito moi pronunciado ata o 2018. Finalmente, Transportes La Union S.A. e Alcalabus S.L., presentan unhas cifras da marxe de beneficios decrecentes coincidindo co comportamento do agregado. Non obstante, Alcalabus S.L. experimenta un lixeiro incremento da ratio no 2018 que coincide co crecemento nese período da súa rendibiliade económica (gráfico 33).

Gráfico 33: Marxe de beneficios das empresas referentes de Monbus.



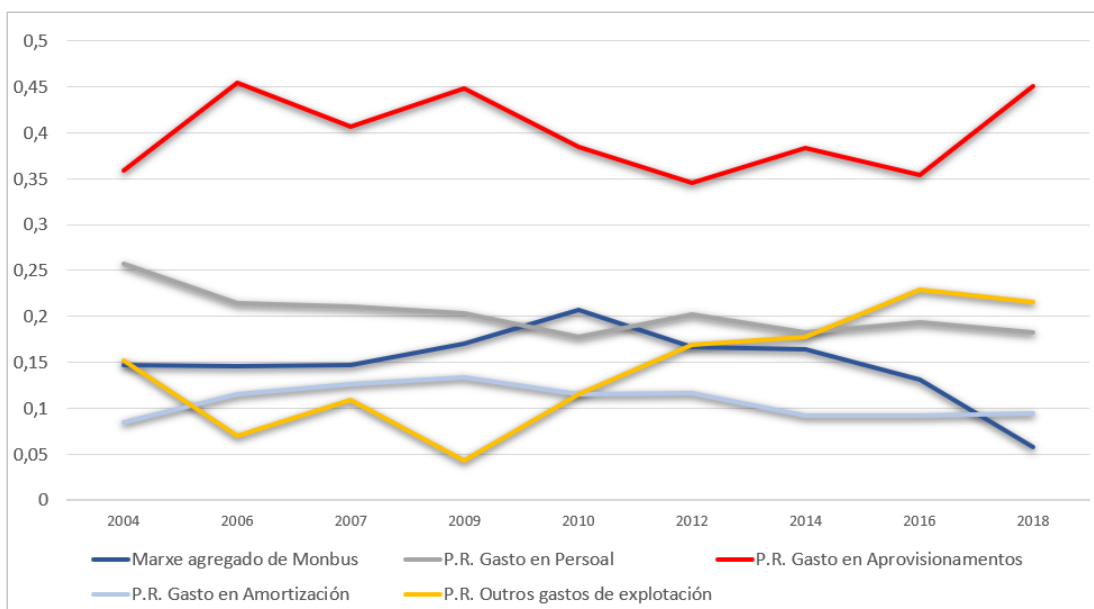
Fonte: Elaboración propia

De seguido, estúdanse os diferentes compoñentes da conta de resultados co fin de profundizar máis e comprender o comportamento que segue a ratio da marxe de beneficios. Neste caso, analízase a maiores a evolución do peso relativo da partida de “Outros gastos de explotación” para fiar mellor o comportamento da marxe.

En liñas xerais, o primeiro que destaca é o gran peso que teñen neste caso os aprovisionamentos fronte ós demais gastos, supoñendo un 45% da facturación en certos períodos (gráfico 34). Por outra banda, tamén chama a atención o crecemento que experimenta o peso relativo dos outros gastos de explotación que pasan dun 5% en 2009 a superar o 20% en 2016. Por último, a evolución que segue o peso relativo dos gastos en amortizacións e en persoal poderíase calificar a grandes rasgos como estable.

Para intentar comprender mellor que orixina o comportamento da marxe, a análise divídese en dous períodos que parten no pico de 2010. Nos primeiros anos a evolución dos gastos en aprovisionamentos e dos outros gastos de explotación é contraria unha da outra pero simétricas. Polo que o incremento que experimenta a marxe cara o ano 2010 débese ó lixeiro decrecemento do gasto en persoal e nas amortizacións nese momento. Pero, a partir do ano 2010, o comportamento das variables nas que se invirte unha maior facturación teñen unha tendencia crecente, que fai que a marxe caia de xeito brusco. Nos dous últimos anos a marxe segue unha evolución contraria ó peso relativo dos gastos en aprovisionamentos, aumentan os gastos nun 20%, e decrecendo a marxe de beneficios na mesma medida.

Gráfico 34: Compoñentes da conta de resultados de Monbus.

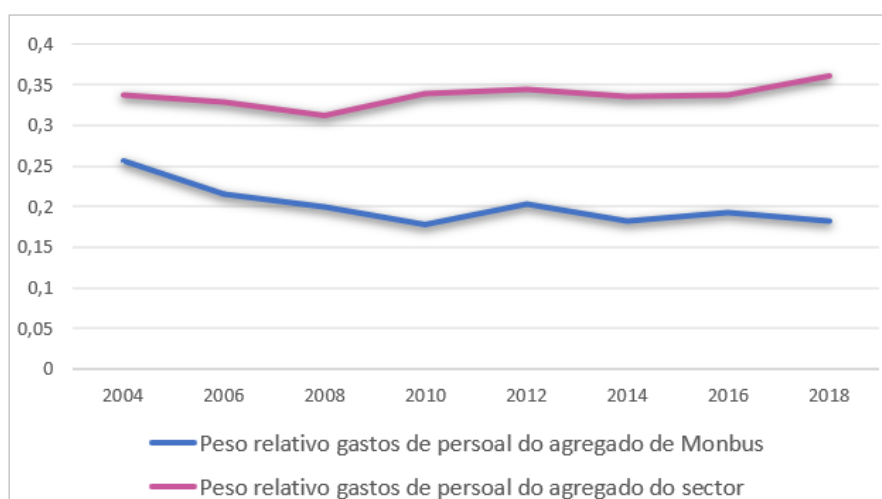


Fonte: Elaboración propia

Unha vez realizada a análise global, procédese a comparar a tendencia de cada peso relativo do agregado de Monbus co do resto do sector no que se exclúe este grupo, para observar se existen diferenzas de comportamentos entre ambos (gráfico 35).

En primeiro lugar, analízase o peso relativo dos gastos de persoal. O salario do persoal para este sector é un dos gastos no que se destina a maior parte da facturación, porén, hai bastante diferenza entre a porcentaxe que lle supón a cada un dos agregados. En 2004 separábaos menos dun 10% de diferenza pero rematan no 2018 superando o 15%. Monbus é neste caso o que se sitúa por debaixo en todo momento, e chega a destinar en certos anos menos do 20% da cifra de negocios a pagar soldos. Isto pode xustificarse de novo coa unificación de servizos, se un autobús está facturando todo o día cun condutor que non fai horas mortas, o peso relativo será inferior.

Gráfico 35: Peso relativo dos gastos de persoal sobre vendas dos agregados.

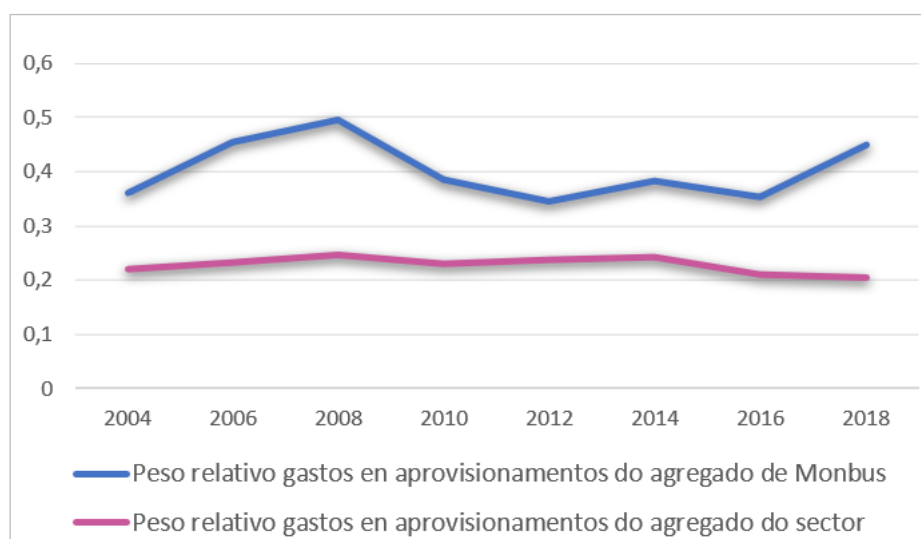


Fonte: Elaboración propia

A continuación, realízase o gráfico do peso relativo do gasto en aprovisionamentos (gráfico 36). Neste caso concreto as porcentaxes sí parecen máis realistas que na evolución que segue o agregado para o resto das compañías que conforman o sector, posto que para Monbus, o gasto de aprovisionamentos supera durante todo o período de estudo un 30% da facturación. A tendencia que esta variable segue para case todo o período do estudo, é a mesma ca do prezo do diésel en España (ver gráfico 12).

Que este gasto teña un peso tan importante no grupo Monbus tamén se xustifica ó pensar na unificación dos servizos, xa que ó realizar varios servizos cun menor número de condutores, a facturación incrementase pero tamén o consumo de gasoil, posto que aumentan as viaxes en baleiro. Por outra banda, estas viaxes en balde tamén se ven incrementadas en Monbus ó ser a empresa que explota a maior parte das liñas regulares de Galicia onde, moitos traxectos, non son rendibles.

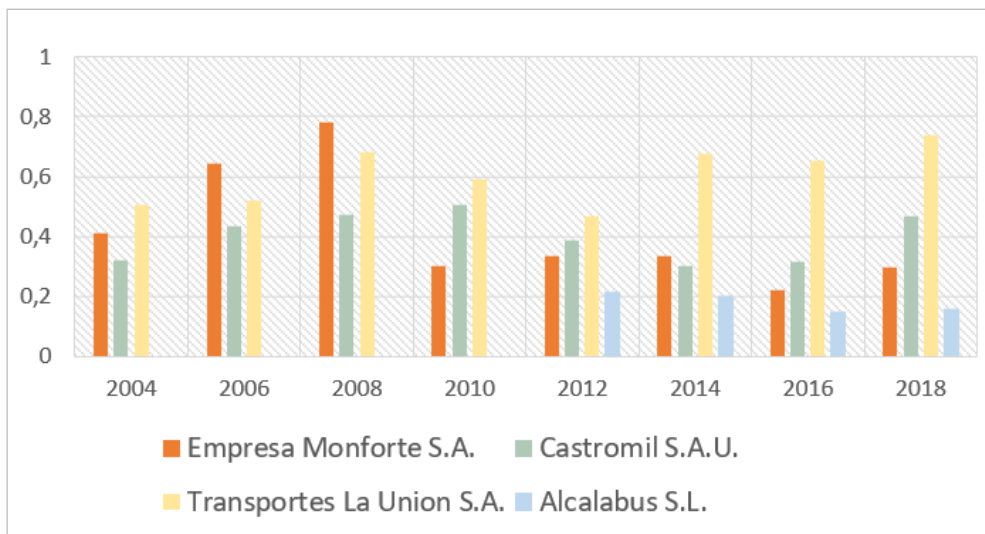
Gráfico 36: Peso relativo dos gastos de aprovisionamentos sobre vendas dos agregados.



Fonte: Elaboración propia

Recollendo de novo as catro empresas máis representativas do grupo Monbus, obsérvase que, a excepción da empresa Alcalabus S.L., todas chegan a destinar en certos anos o 50% da súa cifra de vendas a esta partida, superando incluso, o 70% da facturación, no caso de Monforte no 2008 e, no caso de Transportes La Unión no 2018 (gráfico 37).

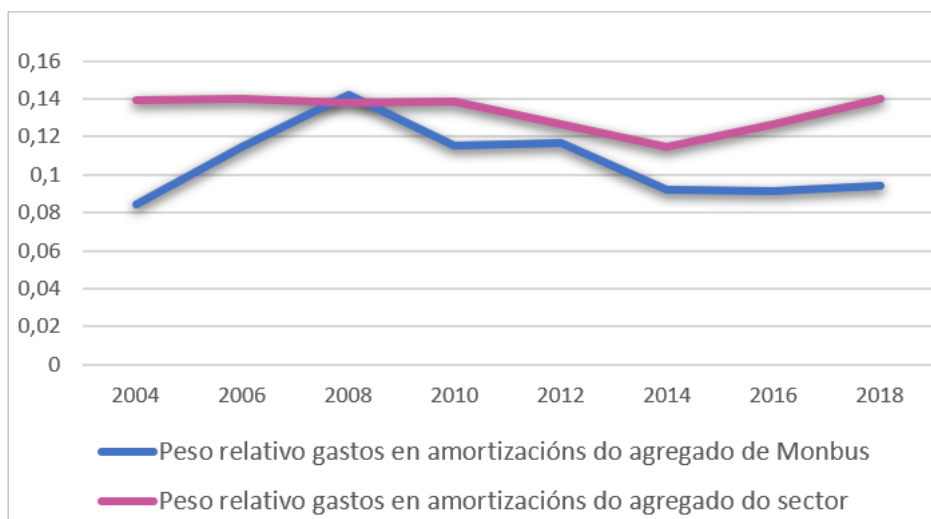
Gráfico 37: Peso relativo dos gastos en aprovisionamentos sobre vendas das empresas referentes de Monbus.



Fonte: Elaboración propia

De seguido, realízase a análise da evolución da partida do peso relativo dos gastos en amortizacións (gráfico 38). Esta partida non chega a supor un 15% da facturación para ningún dos agregados en todo o período do estudo. Practicamente as porcentaxes da facturación que se destinan ás amortizacións son semellantes en ambos grupos, lixeiramente inferiores por parte de Monbus durante todo o período a excepción do 2008.

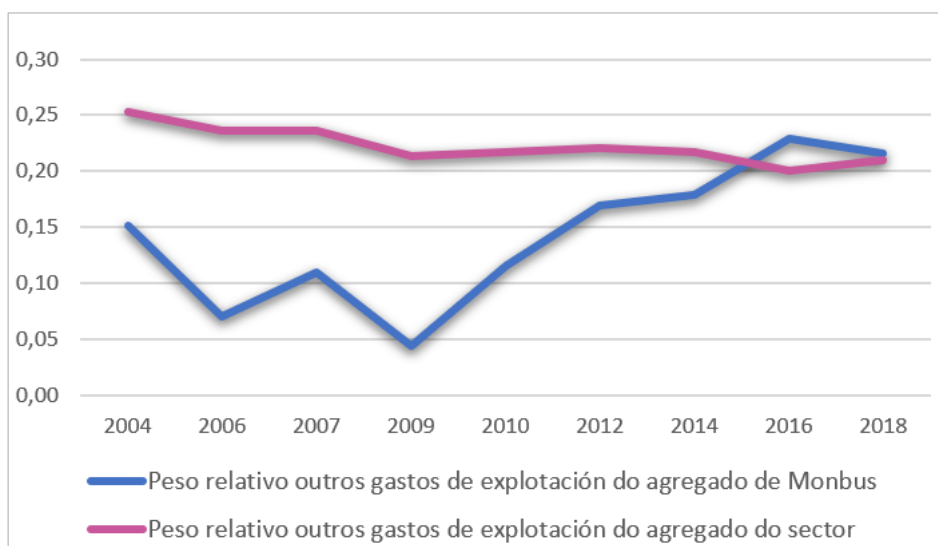
Gráfico 38: Peso relativo dos gastos en amortizacións sobre vendas dos agregados.



Fonte: Elaboración propia

Finalmente, compárase a evolución do peso relativo para os outros gastos de explotación. Durante todo o período as porcentaxes que presenta o agregado das empresas do sector excluíndo a Monbus son moi superiores ás do agregado do grupo, porén, ó final é Monbus quen queda con cifras maiores (gráfico 39). Como se comentou na análise global, o crecemento que experimenta esta partida para Monbus supón case un aumento do 20%: pasou de supor menos dun 5% da facturación a case un 25%. Esta evolución explica a caída da rendibilidade.

Gráfico 39: Peso relativo doutros gastos de explotación dos agregados.

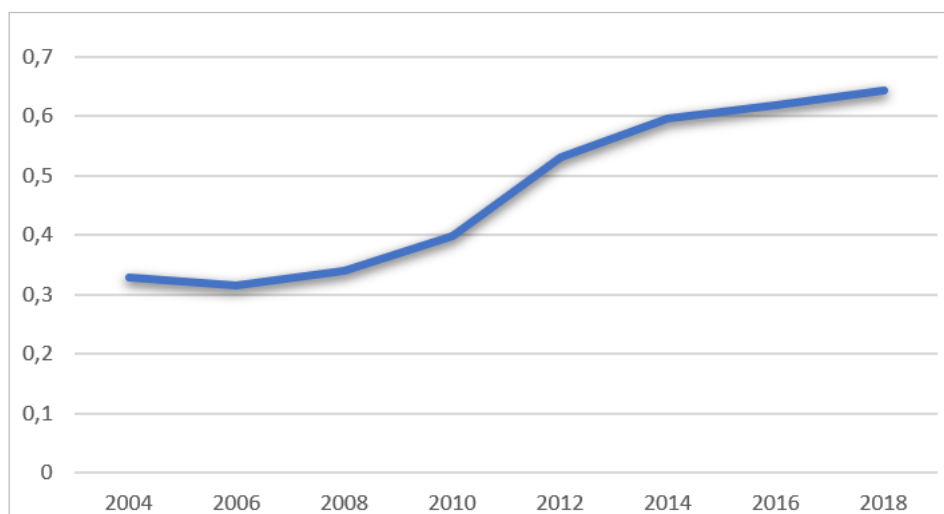


Fonte: Elaboración propia

3.3.2 Rotación de activos

A rotación de activos, o segundo compoñente da rendibilidade económica, presenta unha evolución crecente durante todo o período de estudo. Esta tendencia explícase polo incremento que experimentou a facturación do grupo que, ademais, medraba máis rápido que a cifra do total de activos (gráfico 40).

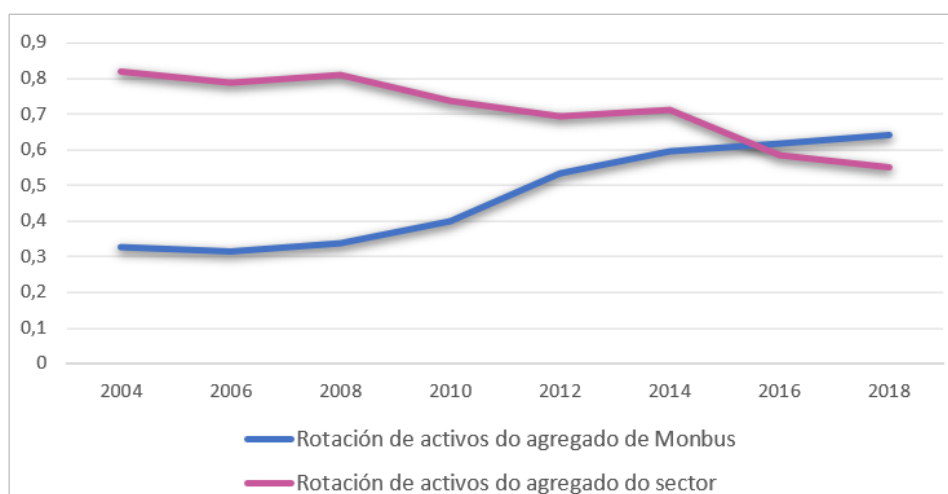
Gráfico 40: Rotación de activos Monbus.



Fonte: Elaboración propia

Comparándoa coa evolución do agregado da rotación das demais empresas do sector, vemos que no 2004 a rotación de activos de Monbus é moito máis reducida, porén, remata o período coa situación contraria (gráfico 41). Que a cifra de negocios do grupo Monbus creza de xeito máis veloz que a súa cifra de activos é xusto o contrario que ocorría co resto das compañías que conforman o sector que. Como vemos, a rotación do agregado, presenta un evolución decrecente ó longo do período.

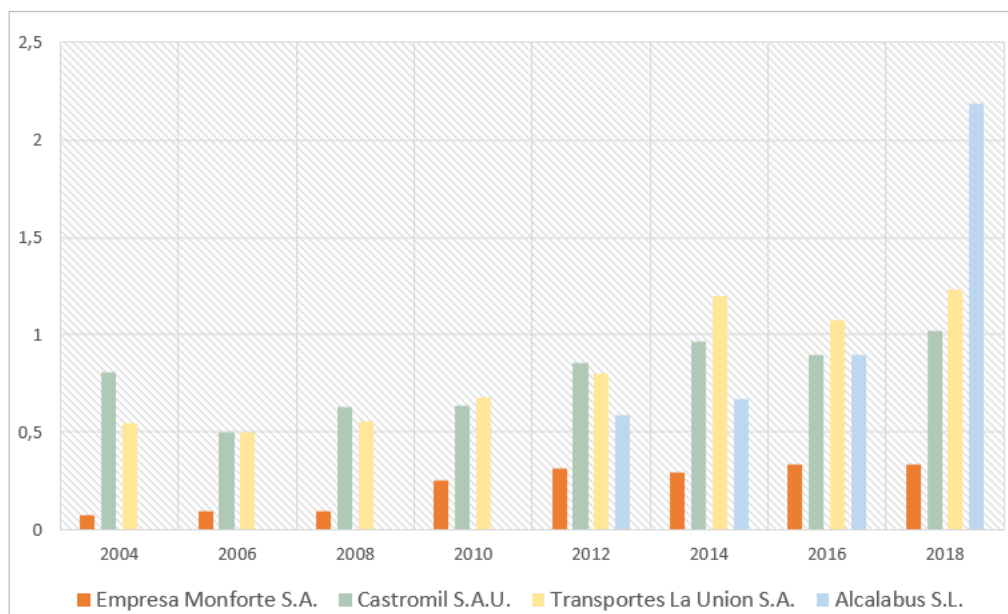
Gráfico 41: Rotación de activos dos agregados.



Fonte: Elaboración propia

Finalmente, a rotación que presentan as empresas de referencia do grupo Monbus, mostran unha tendencia en liñas xerais similar á do agregado, crecente (gráfico 42). Destaca, por unha banda, a gran subida que experimenta a empresa Alcalabus S.L. no último ano. Cando se estudou o total de activos desta compañía xa se observou un decrecemento importante no último ano desta partida mentres a cifra de vendas aumentaba, pero non tanto como para explicar este incremento na rotación.

Gráfico 42: Rotación de activos das empresas referentes de Monbus.



Fonte: Elaboración propia

Como conclusión, ó rematar a análise da rendibilidade económica e a dos seus compoñentes, obsérvase que o comportamento decrecente tan pronunciado nos últimos anos que experimenta a marxe de beneficios é principalmente consecuencia dos gastos en aprovisionamentos. A modo xenérico, vemos como este grupo optou pola concentración empresarial como estratexia de mercado ó longo do período do estudo, algo que, non significou unha alta rendibilidade económica, pero sí a acaparamento de gran parte da cota de mercado.

Conclusións

Unha vez realizado o estudo, a evolución que segue o sector analizado fainos chegar ás seguintes conclusións.

En primeiro lugar, o sector que nos atopamos no ano 2004 xa está a sufrir unha situación dispar para as empresas, moitas das compañías que o formaban eran moi pequenas, con valores de cifras de negocios realmente marxinais. Monbus nese momento xa controlaba parte do mercado, aínda que esta representaba unha minoría. A crise global sufrida no 2008 non deixou indemne a ningún sector da economía galega e, para o transporte de viaxeiros, foi o detonante que levou á quebra a moitas destas pequenas empresas, e o que propiciou a súa adquisición por outras máis grandes. Neste momento, é cando se recolle un crecemento máis pronunciado de Monbus, acaparando a cota de mercado destas compañías que non son capaces de sobrevivir ante a crise, posicionándose nos anos posteriores cunha porcentaxe da facturación do total do sector moi significativa.

No ano 2009, cando a Xunta de Galicia anuncia que vai prorrogar os contratos dez anos máis a cambio dunha renovación nas frotas, numerosas empresas ven unha estabilidade económica futura coa que poden recuperar as grandes perdas a causa da crise. Gran parte do sector invirte para manter a xestión dos servizos ós que estaban ó fronte, e nos anos seguintes semellan recuperar a rendibilidade económica. Porén, a anulación no 2016 do Tribunal Supremo da prórroga destes contratos marca un antes e un despois no sector, as inversións nas frotas estaban realizadas pero xa non se asegura a amortización destas inversións.

Antes de comezar este estudo, partíase dunha perspectiva un tanto subxectiva cara o sector, no que Monbus se posicionaba coma o gran líder. A visión á que se chegou finalmente foi diferente. Este grupo buscou a concentración empresarial que, a curto prazo, lle xerou grandes beneficios (aumenta moito a facturación e a súa rendibilidade

medra de xeito significativo). Porén, a longo prazo remata con valores de rendibilidade inferiores incluso ós que posuía ó inicio do período do estudo (Castromil S.A.U., unha das empresas referentes do grupo, en perdas). Conclúese finalmente que, a súa estratexia principal de concentración empresarial parece non ser tan efectiva, e a súa situación financeira non é tan privilexiada como parece semellar dende fóra.

Asemade, as demais empresas que conforman o sector seguiron unha evolución máis estable, sen experimentar ese gran aumento de facturación e rendibilidade do que falabamos de Monbus. O agregado deste sector, excluindo a Monbus, presenta valores de rendibilidade inferiores a este grupo para todo o período comprendido entre 2009 a 2016, con todo, remata no 2018 cunha rendibilidade superior.

No ano 2019 publícase o primeiro concurso dividido en tres fases. Pola disposición dos lotes que saíron, as pymes viron reducidas as posibilidades de acceder a eles individualmente, moito máis que os grandes grupos. Estes últimos, se teñen presencia noutros mercados, ademáis do galego, poderán compensar mellor as perdas económicas que parecen levar consigo estas concesións.

Polas resolucións publicadas, pódese augurar unha concentración excesiva da oferta que propiciará a creación dun oligopolio. No momento no que as compañías do sector menos estables non poidan soste as condicións económicas pactadas cos grandes grupos nas UTE's, e a oferta se limite a grupos reducidos, a Administración non terá máis remedio que renegociar ás condicións exixidas posteriormente por estes.

A conclusión xenérica á que podemos chegar das consecuencias que se anticipan dos concursos é, unha obrigada concentración empresarial, e unha aceleración da desaparición das pymes, ó promover esta situación unha centralización do control e da xestión por parte dos grupos maioritarios do sector.

Bibliografía

- Autocares Rias Baixas. (s. f.). *Autocares Rias Baixas—Nuestra historia*. Recuperado 3 de marzo de 2021, de <https://autocaresriasbaixas.com/historia.aspx>
- Chas, A. (23 de febrero de 2004). “Es necesario actuar ya porque la situación del sector es preocupante”. *Expansión*, pp. 15-16.
- Consejo General del Poder Judicial. Sentencia 1067/2016 Indicador Europeo de Jurisprudencia: ES:TS:2016:1067.
<https://www.poderjudicial.es/search/openCDocument/47c54a4d73e1a196f97e5b21256d283ddc45ad36b9a7cae8>
- De Jaime Eslava, J. (2010). *Las claves del análisis económico-financiero de la empresa* (2ª Ed.). ESIC.
- El transporte integrado. El caso de Galicia*. (2019). www.elcorreogallego.es.
<https://www.elcorreogallego.es/hemeroteca/transporte-integrado-caso-galicia-DCCG1181174>
- Instituto Nacional de Estadística. (2012). *Estadística de Transporte de Viajeros (TV): Octubre 2012 Datos provisionales*.
<https://www.ine.es/daco/daco42/daco4210/tv1012.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística. (2017). *CNAE-2009*.
https://www.ine.es/daco/daco42/clasificaciones/cnae09/notasex_cnae_09.pdf
- Ley 2/2017, de 8 de febrero, de medidas fiscales, administrativas y de ordenación*. (2017). https://www.xunta.gal/dog/Publicados/2017/20170209/AnuncioC3B0-080217-0002_es.html

Ley 5/2009, de 26 de noviembre, de medidas urgentes para la modernización del sector del transporte público de Galicia. (2009).

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2009-20654>

Ley 10/2016, de 19 de julio, de medidas urgentes para la actualización del sistema de transporte público de Galicia. (2016).

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2016-8270>

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. (1987).

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1987-17803&p=20180929&tn=1>

Mariño Garrido, T. (2009). *Claves para el análisis económico-financiero.* Andavira.

Ministerio de Fomento. (2019). *Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar.*

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/observatoriocostesviajeros30-julio2019.pdf

Monbus. (s. f.). *Rutas regionales autobús—Galicia.* Monbus. Recuperado 22 de noviembre de 2020, de <https://www.monbus.es/es/galicia/rutas-regionales>

Monbus. (2020). Wikipedia, la enciclopedia libre.

<https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Monbus&oldid=125689629>

Novas Roca, A. (2016). *Análisis económico-financiero del sector del transporte de viajeros por carretera.* [Trabajo fin de grado, Universidade da Coruña]

https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/16487/NovasRoca_Alejandro_TFG_2016.pdf?sequence=2&isAllowed=y

P. G. (9 de marzo de 2021). *Educación suspende el concurso de 81 millones para su transporte escolar por los errores del contrato.* La Voz de Galicia.

https://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2021/03/10/educacion-suspende-concurso-81-millones-transporte-escolar-errores-contrato/0003_202103G10P10991.htm

Resolución de 8 de febrero de 2019, de la Dirección General de Movilidad, por el que se da publicidad del Acuerdo del Consello de la Xunta de Galicia de 31 de enero de 2019 por el que se autoriza la integración de las distintas modalidades de transporte público de competencia de la Xunta de Galicia que faciliten la optimización de este servicio público, en el marco del procedimiento para la implantación del Plan de transporte público de Galicia. (2019). DOG.
https://www.xunta.gal/dog/Publicados/2019/20190327/AnuncioG0533-210319-0002_es.html

Resolución de 8 de julio de 2009, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Ministros de 12 de junio de 2009, por el que se establece la normativa reguladora de los préstamos previstos en el plan elaborado por el Ministerio de Fomento para la renovación del parque de autobuses y autocares, denominado Plan VIVE AUTOBUSES 2009-2010. (2009). BOE. [https://www.boe.es/eli/es/res/2009/07/08/\(1\)](https://www.boe.es/eli/es/res/2009/07/08/(1))

Resolución do 26 de maio de 2017, da Dirección Xeral de Mobilidade, pola que se dá publicidade ao Acordo do Consello da Xunta de Galicia do 24 de maio de 2017 polo que se autoriza a integración das distintas modalidades de transporte público de competencia da Xunta de Galicia que faciliten a optimización deste servizo público, no marco do procedemento para a implantación da primeira fase da planificación do transporte público de Galicia. (2017). DOG.
https://www.xunta.gal/dog/Publicados/2017/20170529/AnuncioG0423-260517-0001_gl.html

Resultado da licitación da concesión de servizo público de transporte regular de viaxeiros de uso xeral por estrada Lotes XG600 a XG743. (31 de mayo de 2019). [Xunta de Galicia]. Contratos Públicos de Galicia.
<https://contratosdegalicia.gal/licitacion?OP=50&N=501362&lang=gl>

Resultado da licitación da concesión de servizo público de transporte regular de viaxeiros de uso xeral por estrada Lotes XG-800 a XG-891. (4 de junio de 2020). [Xunta de Galicia]. Contratos Públicos de Galicia.

<https://contratosdegalicia.gal/licitacion?OP=50&N=640920&lang=gl>

Rodríguez Vázquez, R. (2020). *Denuncia contra Monbus por controlar el 50% del transporte en Galicia » Galicia [Economía Digital Galicia].*

https://www.economiadigital.es/galicia/empresas/denuncia-contra-monbus-por-controlar-el-50-del-mercado-de-transporte_20094373_102.html

Varela Tejedor, J. (2021). *Transporte de viajeros por carretera en Galicia: Panorama después de la batalla. MUNDIARIO.* <https://www.mundiario.com/articulo/galicia-debate/transporte-viajeros-carretera-galicia-panorama-despues-batalla/20210306125832213826.html>

Anexos

Anexo I: Matriz da agrupación Monbus

