



El autobús como elemento clave de la nueva movilidad

**Retos, recomendaciones
y hoja de ruta**

Resumen ejecutivo

kpmg.es

Marzo 2021



Índice

03

Introducción

04

Características del autobús

06

Retos del sector

08

Tendencias

14

Posicionamiento y estrategia

18

Hoja de ruta



Introducción

El autobús ocupa un lugar central en el transporte de viajeros de nuestro país y tiene un impacto sustancial en la calidad de vida de los ciudadanos y en la productividad y el nivel de diversificación del tejido empresarial de nuestro país. Además, los especiales factores históricos, orográficos, demográficos y socioeconómicos que caracterizan España, refuerzan la importancia de este modo.

El autobús también constituye un pilar clave para la industria turística española, posibilitando desplazamientos eficaces, eficientes y multimodales en este ámbito. De igual manera, el transporte escolar y laboral en autobús es fundamental cuando se trata de facilitar a los ciudadanos el acceso universal a derechos como la educación o el empleo.

La hoja de ruta que presentamos tiene como vocación ofrecer una reflexión estratégica sobre los retos y las oportunidades que se presentan en el avance del sector hacia un posicionamiento digital y vertebrador de la nueva movilidad sostenible en el contexto de una situación de crisis sanitaria y económica sin precedentes.

Para afrontar todos estos desafíos con garantías, es imprescindible el liderazgo institucional de las autoridades competentes en materia de transporte, así como la participación en la reflexión de todos los demás actores involucrados -empresas, asociaciones empresariales, sindicatos, viajeros-. La finalidad última de este documento no es otra que contribuir al debate para la definición del papel que queremos reservar al autobús en este cambio de paradigma al que estamos asistiendo en la movilidad del futuro.



Características del autobús



Capilaridad



El autobús es el modo de transporte colectivo con mayor nivel de cobertura del territorio nacional, a través de la red de carreteras. La red de carreteras de España cuenta con más de 160 000 km, una cobertura muy alta comparada con otras infraestructuras de transporte.

La capilaridad de los servicios prestados por el autobús permite cubrir lugares a los que otros modos de transporte público no llegan, ofreciendo servicios que, en algunos casos, pueden calificarse de puerta a puerta. El autobús conecta aproximadamente 8 000 poblaciones en España y prácticamente no hay ningún núcleo de población con más de 50 habitantes que no sea atendido, al menos, por una línea interurbana de autobuses con horarios, itinerarios y frecuencias establecidos.



Flexibilidad



El autobús es capaz de dar una respuesta flexible a las diferentes problemáticas que se presentan en un territorio: por un lado, es capaz de llegar a los lugares donde el número de viajeros es reducido, facilitando su movilidad y **adaptándose a sus necesidades específicas**; por otro, en aquellos **lugares donde la congestión depoblación y medioambiental es un problema**, el autobús facilita la usabilidad de las infraestructuras urbanas.

La facilidad de despliegue del servicio de autobús y su escaso o nulo consumo de infraestructura específica, le dotan de una versatilidad muy alta desde el punto de vista de la provisión del servicio por parte de las administraciones. Por otro lado, el coste de mantenimiento, reposición y desarrollo es significativamente menor que el de otras alternativas.



Sostenibilidad



El transporte es una de las principales fuentes de contaminación y representó, en 2018, casi un 27% de las emisiones de gases de efecto invernadero en España. Sin embargo, **el autobús es el segundo medio de transporte motorizado menos contaminante en emisiones de CO₂** -68 gramos de dióxido de carbono por pasajero y km- sólo por detrás del tren y el menos contaminante en términos de emisiones de GEI (gases de efecto invernadero), siendo un 13% menos contaminante que el tren¹. Además, el fomento en los últimos años de algunas medidas, como la transición a una flota de combustibles alternativos, el empleo de la tecnología para mejorar la eficiencia y reducir emisiones, contribuyen a que sea una forma de transporte percibida como cada vez más respetuosa con el medio ambiente.



Accesibilidad



La accesibilidad –entendida en relación con la movilidad, la comunicación y la comprensión de los usuarios- **se ha convertido en un requisito imprescindible y puede ser determinante para la elección modal**. La presencia en las ciudades de colectivos con dificultades para desplazarse es cada vez más significativa, e incluye las personas que presentan esta dificultad de manera voluntaria –portadores de paquetes, coches de bebé, maletas, etc.-

El sector está realizando un importante esfuerzo poniendo a disposición material móvil accesible, adaptando el entorno de las estaciones y la información proporcionada al viajero; por ejemplo, el 100% de los autobuses de las empresas municipales de Madrid y de Barcelona ya son de piso bajo y disponen de un sistema de inclinación y de rampa de acceso. También las empresas están adaptando los autobuses, aunque no todas las líneas disponen de vehículos y servicios adaptados.



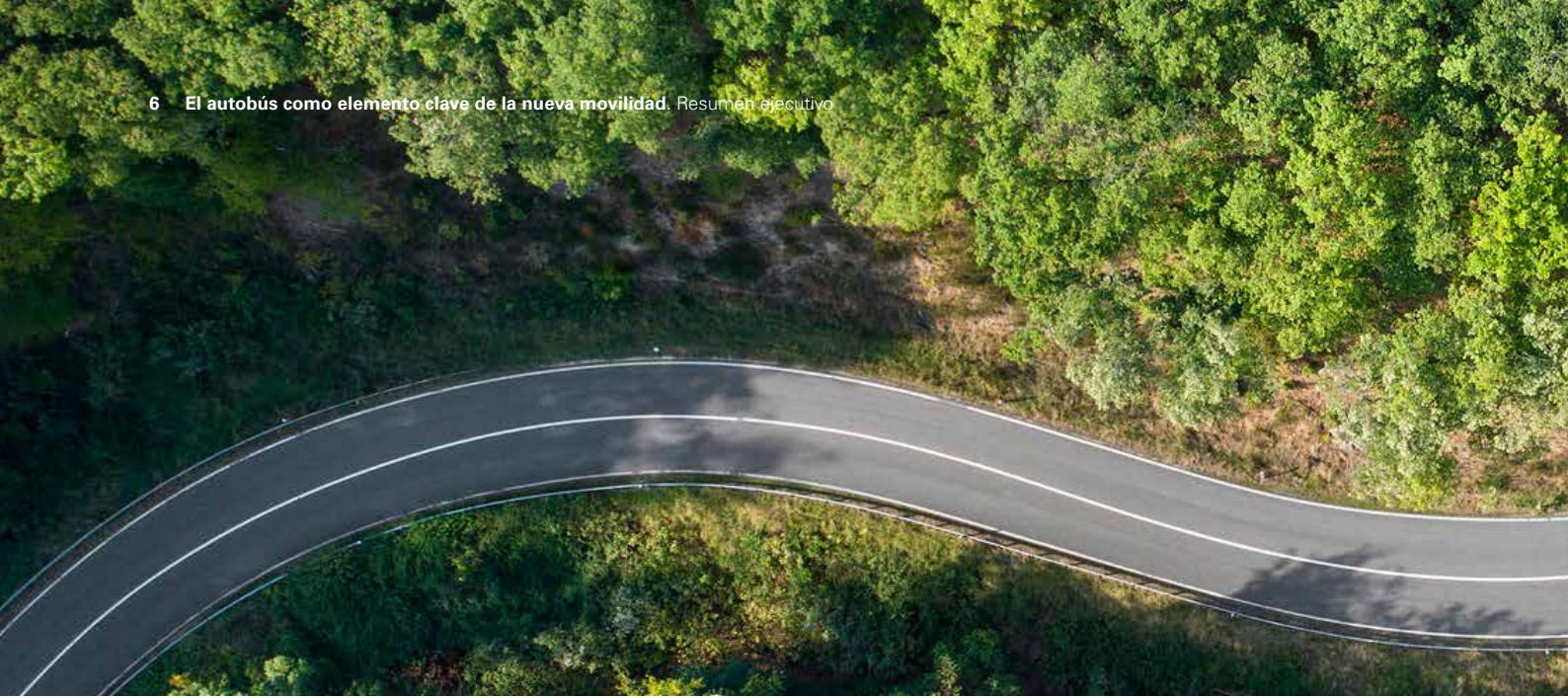
Seguridad



Los niveles de seguridad que ofrece el autobús son muy similares a los del avión o el ferrocarril. La mejora de la infraestructura, la formación continua de los conductores y la introducción de nuevas ayudas tecnológicas a la conducción, hacen esperar que estos niveles de seguridad se mantengan e incrementen en el futuro.



El autobús es el modo de transporte por carretera más seguro: en 2019, el número de víctimas mortales ha **sid**o **cer**o



Retos del sector



Conversaciones con el sector



El 4 de febrero de 2020 se celebró en la sede de KPMG Madrid un foro de expertos con el objetivo de dar lugar a la reflexión y el debate acerca de la situación del sector, las cuestiones claves, los retos que se avecinan y la idoneidad de las distintas medidas a adoptar. Las principales conclusiones que se extrajeron de la celebración del taller se presentan con más detalle en el anexo.

“ La contaminación de los autocares representa únicamente el 0,2% sobre el 34% del transporte en las ciudades



Consumidores

“ Debemos trabajar por una movilidad sostenible, segura y conectada; hacer del usuario el foco de las decisiones

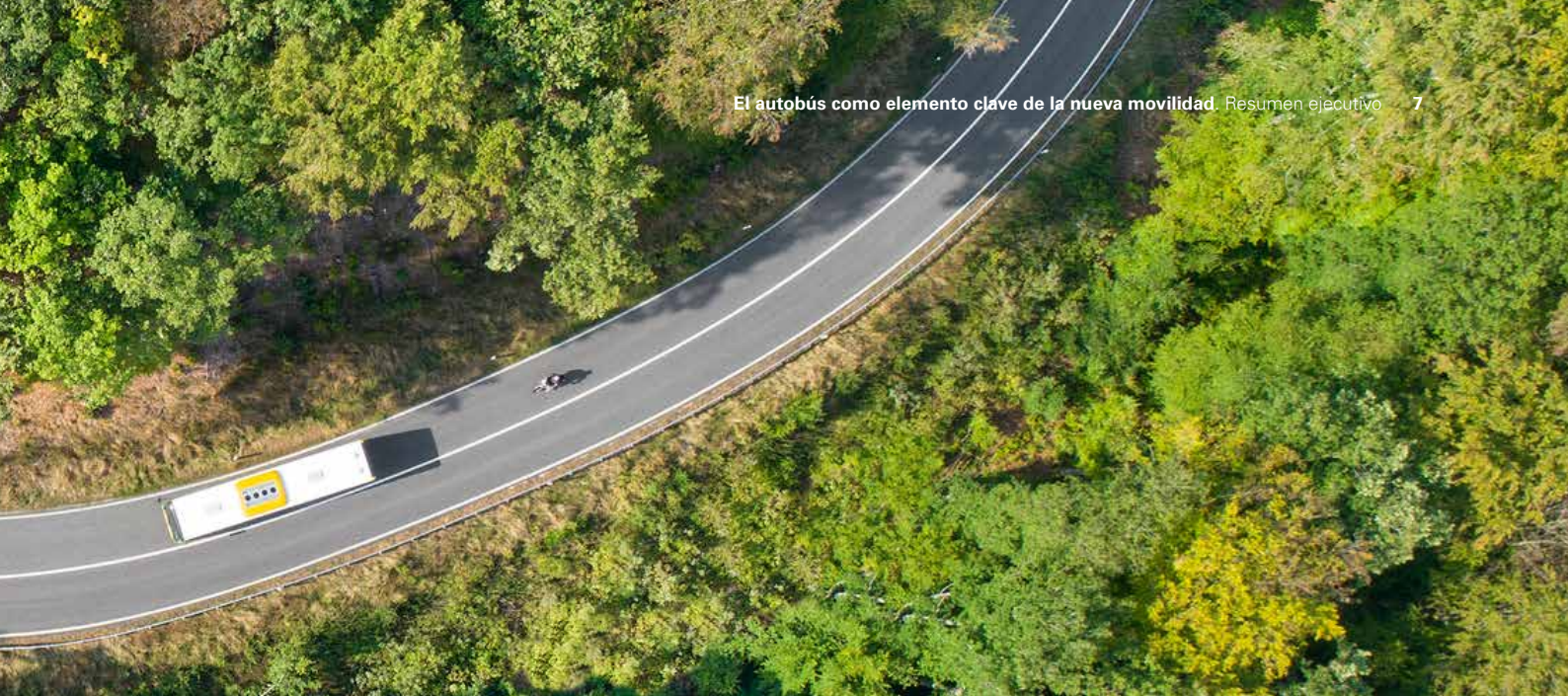


Administrador

“ Se debe avanzar en un modelo de nueva movilidad, pero todo lo que implica debe financiarse y para ello debe definirse una Ley de Financiación

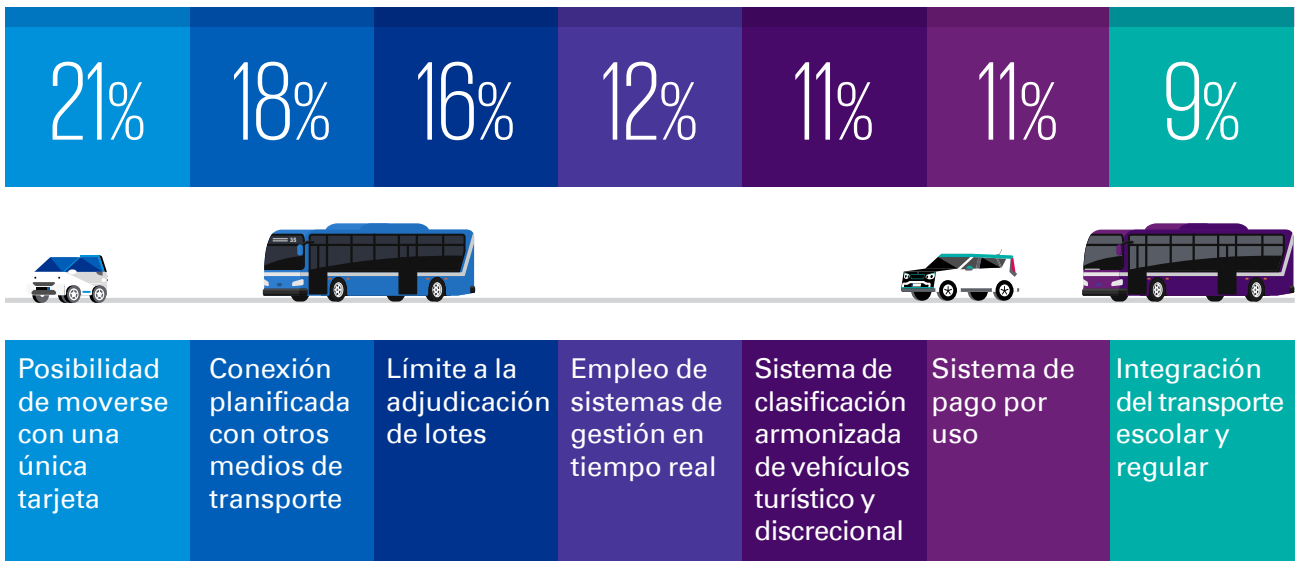


Operador



¿Cree que sería beneficioso para el sector la generalización de alguna de las siguientes prácticas?

Los resultados mostrados se basan en una encuesta llevada a cabo entre diciembre de 2019 y enero de 2020 a toda la base asociativa de CONFEBUS. Los datos reflejados en este informe se basan en las respuestas de 76 asociados que participaron en la encuesta.



Tendencias

Urbanización y despoblación

El autobús como solución doble: cohesión territorial y descongestión de las ciudades

En el caso de España, por sus características de dispersión demográfica y diversa orografía, es imprescindible garantizar que todos los ciudadanos puedan llegar a sus destinos, sean tanto núcleos urbanos como zonas rurales.

En el caso específico de los núcleos urbanos, cada vez más densos por el crecimiento demográfico, requerirán medidas que los descongestionen desde el punto de vista medioambiental y de recuperación del espacio público.

En este sentido el autobús es el único modo de transporte capaz de dar respuesta a ambos retos de forma simultánea.

→ ¿Será el futuro exclusivamente urbano?

Antes de la COVID 19, nos movíamos en una tendencia que establecía en **un futuro cercano que la mayor parte de la población mundial vivirá en grandes ciudades** o áreas metropolitanas. Si bien, cabe destacar que los nuevos patrones de consumo, pueden revertir o minimizar la tendencia del éxodo rural.

Poniendo el foco en el caso español, nuestro país ha vivido un crecimiento poblacional de más de un 30%, pasando de ser un país de 35,5 millones de habitantes en 1975 a uno de 47 millones en 2019¹.

Pero no todas las zonas han crecido por igual, muchas zonas rurales se han visto afectadas por la migración desde los pueblos a las grandes ciudades. Por ejemplo, comunidades autónomas como Castilla y León o Extremadura, han sido algunas de las más afectadas por el abandono de población de sus municipios. Su número de habitantes se ha visto disminuido en un 6% y 3% desde 2010², respectivamente.

Fuente¹: Resultados Nacionales, Población residente, INE

Fuente²: Población residente por Comunidad Autónoma, INE



Transición hacia la sostenibilidad

La apuesta del transporte en autobús por la sostenibilidad

El desarrollo sostenible se define como la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades¹.

En 2100 seremos más de 11.900 millones de personas, cada uno de nosotros con unas necesidades de transporte diferentes y las consecuencias de no empezar a poner en marcha medidas sostenibles pueden ser irreversibles para la humanidad.

Muchos países ya están trabajando en la implementación de medidas para garantizar la sostenibilidad de sus ciudades y de los países en general, tanto en términos de sostenibilidad ambiental como económica, política o social.

La transición hacia la sostenibilidad es un fenómeno que está teniendo lugar en múltiples ámbitos. **El mundo entero está trabajando hacia un futuro más sostenible**, para ello, las Naciones Unidas, definieron la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que plantea 17 objetivos a alcanzar en 2030. Las iniciativas para llegar a ellos quedarán definidas por las propias metas de los países. Esto ha llevado a que en los últimos años, **se hayan definido múltiples estrategias para contribuir a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que están siendo impulsados tanto por gobiernos como por todo tipo de organizaciones.**

En el ámbito de las organizaciones, tanto públicas como privadas, esta Agenda 2030 ha llevado a las empresas a invertir con una óptica no meramente económico-financiera, sino también incorporando elementos como el respeto al medioambiente o aspectos sociales como la salud, la seguridad y la diversidad.

Es por ello que las estrategias de las organizaciones para dar respuestas a dichas demandas terminarán focalizándose en aquellos ODS en los que su actividad tenga un impacto material. De acuerdo con un estudio reciente de KPMG titulado “Cómo **informar sobre los ODS: qué aspecto tiene y**

Fuente¹: Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo

Fuente²: World Population Prospects 2019, Naciones Unidas



Digitalización

La transformación hacia lo digital

La transformación que está viviendo la movilidad está siendo posible gracias a la tecnología, que avanza de manera muy rápida y disruptiva.

La aparición de vehículos autónomos y conectados, el coche compartido o las plataformas de movilidad como servicio, junto con los cambios en los patrones de consumo de los usuarios y la sociedad, se plantean como las principales palancas y consecuencias de la revolución digital.

→ Movilidad como servicio (Mobility-as-a-service o MaaS por sus siglas en inglés)

La movilidad como servicio **hace referencia a cómo los usuarios de servicios de transporte se alejan de tener la propiedad de un vehículo** hacia un transporte **basado en la prestación de servicios**.

Un usuario puede utilizar una aplicación para acceder a plataformas de vehículos compartidos, bicicletas, autobuses y metro, por ejemplo. Este tipo de plataformas funcionan mediante un modelo de suscripción.



→ **Movilidad bajo demanda**



→ **Planificación de rutas multimodales**



→ **Car Sharing**



→ **Transporte público bajo demanda**

Autonomía y conectividad


Los autobuses autónomos ya están aquí

La aparición y consolidación de los vehículos autónomos es probablemente la mayor disrupción que tanto las administraciones como el propio sector van a tener que afrontar en un futuro próximo.

La regulación jugará un papel clave, casi de tanta importancia como la tecnología que hace posible este nuevo tipo de movilidad.

Los vehículos autónomos ya son una realidad y su combinación con otras tecnologías disruptivas como loT. (*Internet of things*) van a transformar la movilidad de forma profunda. Herramientas tecnológicas como la sensorización, la conectividad 5G, o el procesamiento de datos en tiempo real, son ingredientes necesarios también para este viaje.

El vehículo autónomo se espera que sea un elemento esencial de la transformación del transporte público, al igual que lo está siendo en el ámbito del transporte privado.



La principal funcionalidad de los autobuses autónomos y conectados será la capacidad para crear sistemas de transporte eficientes y flexibles, trascendiendo el actual modelo basado en rutas y horarios predefinidos

Nuevos modelos de negocio

Los nuevos modos competidores del autobús

Los cambios regulatorios, las nuevas tecnologías, los nuevos modelos de negocio, la presión medioambiental, entre otros, son factores que alteran generalmente la dinámica competitiva de un sector.

El autobús no es inmune a estos cambios y es esperable que busque la manera para transformarse y adaptarse de la mejor manera posible.

Nuevos modelos de negocio, tarifas cada vez más ajustadas, la liberalización del transporte ferroviario... son algunas de las amenazas a las que actualmente se enfrenta el transporte público en autobús.

Adicionalmente, también surgen en este contexto procesos de concentración de mercado, esperables en sectores donde ha existido tradicionalmente un elevado grado de atomización.

En España¹



3.154
empresas²



flota media de
13 autobuses
cada una

Transporte urbano

Estrechamente relacionados con la tecnología y la disrupción, los modelos de negocio ideados por las startup-ups han revolucionado muchos mercados. La aparición de modelos de negocio que hasta ese momento no imaginábamos muestra la importancia y necesidad de reinventarse. Del mismo modo, la aparición de alianzas estratégicas entre empresas hasta el momento muy dispares, marca también así una tendencia clara de mercado: alianzas entre empresas de servicios, infraestructuras, distribución eléctrica, aseguradoras, automoción, etc., todas ellas para crear modelos de negocio capaces de atraer la demanda de movilidad urbana.

Los operadores de transporte público deben hacer frente a la irrupción de nuevos competidores

Fuente¹: Observatorio del transporte de viajeros por carretera. Oferta y demanda, de Enero de 2020, Ministerio de Fomento

Fuente²: 3.179 empresas en noviembre de 2020 según el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Impacto del COVID-19

Impacto del COVID-19 a medio plazo en la movilidad

El COVID-19 ha dado lugar a una gran crisis económica y social. Según el Banco Mundial, nos adentramos en la peor recesión conocida desde la Segunda Guerra Mundial, y la primera vez desde finales del siglo XIX en que tantas economías experimentan una reducción drástica en su renta per cápita.

Los efectos son especialmente duros en economías dependientes del comercio internacional, del turismo y las exportaciones. **España está siendo uno de los países más perjudicados, con una previsión de reducción del PIB en un 12% en 2020¹.** La pandemia ha afectado directamente a los flujos de movilidad de las personas, con una drástica reducción de los desplazamientos.

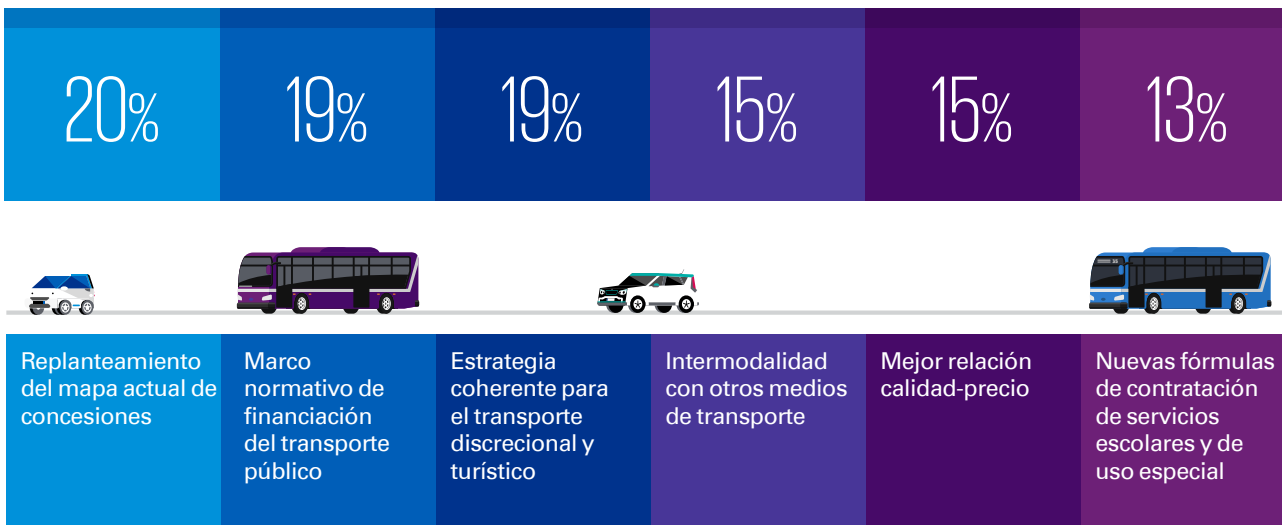
Durante el Estado de Alarma, la crisis sanitaria limitó al máximo la movilidad, y el transporte ha resultado uno de los sectores más directa e inmediatamente afectados. **Los transportes urbanos e interurbanos han sufrido caídas de la demanda de entre el 85 y el 90% y los servicios de transporte escolar, discrecional y turístico estuvieron completamente parados.**

Tras el levantamiento del Estado de Alarma, la movilidad en los transportes colectivos se ha recuperado en tasas muy bajas (incluso al 50%) con respecto a los niveles que conocíamos y los servicios discrecionales y turísticos tan solo se han recuperado en torno a un 10 – 15%. Se prevé que estos efectos continúen en el medio plazo.

Asistimos a un auténtico cambio de paradigma en la movilidad de las personas cuyos efectos son todavía inciertos y que, por seguro, traerá consecuencias en el modelo de transporte y en la sostenibilidad global de nuestra economía.

Los sectores vinculados a la movilidad (transporte, turismo, hostelería, ocio) están siendo los más afectados por la crisis de la COVID-19. La vuelta a la normalidad requerirá de una reflexión estratégica profunda que conllevará cambios para recuperar la confianza de los usuarios.

Posicionamiento y estrategia



Los resultados mostrados se basan en una encuesta llevada a cabo entre diciembre de 2019 y enero de 2020 a más de 76 asociados de CONFEBUS. A los encuestados se les dieron 6 variables entre las que repartir una serie de puntos. Partiendo de la suma total de votos que ha obtenido cada variable se ha otorgado un porcentaje a cada una de ellas.

Análisis interno

Debilidades

- Tiempo de trayecto
- Falta de interfaz común
- Atomización del sector
- Falta de vocación (conductores)
- Imagen de menor comodidad comparado con otros medios
- Falta de una respuesta común al sector por parte de la Administración
- Obsolescencia de instalaciones y flota
- Pocas infraestructuras propias o adaptación de las existentes (ej: más carriles BUS VAO) o vías rápidas de autobuses)
- Elevados requerimientos de inversión
- Rentabilidad decreciente de las nuevas concesiones



Fortalezas

- Capilaridad territorial
- El precio más competitivo
- No deslocalización de la riqueza
- Intermodalidad
- Localización urbana de estaciones
- Menor necesidad de infraestructura específicas
- Alineación de las políticas del autobús y medioambientales
- Medio más seguro
- Accesibilidad
- Preservación de lugares turísticos
- Ingresos estables
- Atractivo para inversores extranjeros
- Posibilidad de fijar tarifas máximas
- Creación de empleo



Análisis externo

Amenazas

- No actualización del mapa concesional
- Aparición de plataformas agregadoras
- Bajada de precios generalizada asociada a la liberalización ferroviaria
- Procesos de licitación basados en precio
- Irrupción de nuevos modos de transporte
- Impacto estructural de la crisis COVID-19



Oportunidades

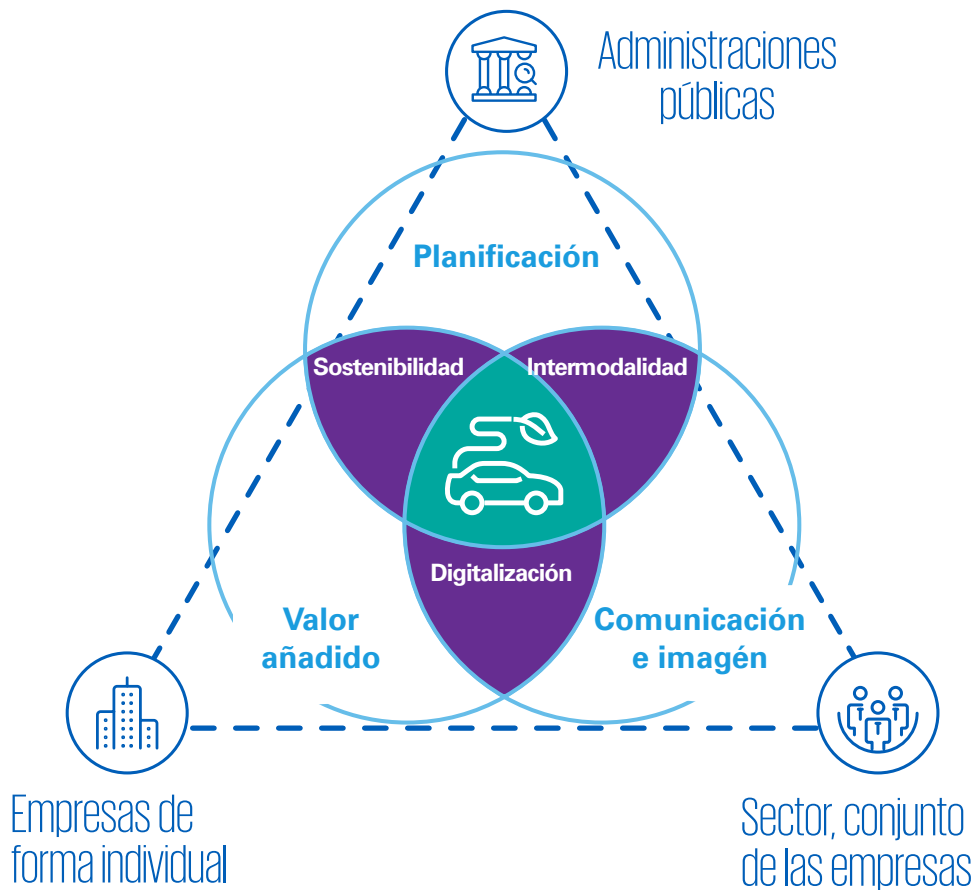
- Potenciar transporte sostenible
- Restricciones en el acceso a ciudades con vehículos privados
- Previsiones de disminución de la compra de vehículo privado
- Servicios adicionales de valor añadido
- Demanda inducida por la liberalización ferroviaria
- Crecimiento del turismo
- Uso e inversión en nuevas tecnologías
- Formación del personal en nuevas tecnologías
- Inversión financiable en mejora de infraestructuras
- Promoción del transporte laboral





La visión del posicionamiento a futuro del transporte en autobús:

Se han identificado **tres pilares fundamentales** sobre los que basar el posicionamiento a futuro del autobús, estos son: las Administraciones Públicas; las empresas de forma individual y el sector, entendido como conjunto de las empresas.



¿Por qué esta visión del autobús?



“ Convertirse en el icono de la movilidad **sostenible** , el impulsor de la **vertebración del territorio** y basar el servicio en la **colaboración y digitalización** para conseguir la **multimodalidad** y el foco en el **usuario** ”



Hoja de Ruta

Por lo anterior, para definir correctamente el papel del autobús en la movilidad que viene se han definido 9 iniciativas estratégicas fundamentales:

Administraciones públicas



Estudio de demanda coordinado y global



Definición del nuevo mapa concesional



Incentivos para la mejora del servicio público



Mejora y adaptación de las infraestructuras básicas



Adaptación del marco regulatorio a la nueva situación

Empresas



Planes estratégicos internos centrados en el usuario

Sector



Plataforma interfaz de venta común



Posicionamiento e imagen



Impulso a la colaboración con otros agentes





Contactos



Cándido Pérez

Socio responsable de
Infraestructuras, Transporte,
Gobierno y Sanidad
KPMG en España
T. +34 91 451 30 91
E. candidoperez@kpmg.es



Fernando Vizoso

Director
Infraestructuras y Transporte
KPMG en España
T. +34 91 456 34 00
E. fvizoso@kpmg.es

Descárgate el informe aquí:



www.kpmg.es

www.kpmg.com/connected

© 2021 KPMG Asesores S.L., sociedad española de responsabilidad limitada y firma miembro de la organización global de KPMG de firmas miembro independientes afiliadas a KPMG International Limited, sociedad inglesa limitada por garantía. Todos los derechos reservados.

KPMG y el logotipo de KPMG son marcas registradas de KPMG International Limited, sociedad inglesa limitada por garantía.

La información aquí contenida es de carácter general y no va dirigida a facilitar los datos o circunstancias concretas de personas o entidades. Si bien procuramos que la información que ofrecemos sea exacta y actual, no podemos garantizar que siga siéndolo en el futuro o en el momento en que se tenga acceso a la misma. Por tal motivo, cualquier iniciativa que pueda tomarse utilizando tal información como referencia, debe ir precedida de una exhaustiva verificación de su realidad y exactitud, así como del pertinente asesoramiento profesional.