

# La situación del transporte público por carretera en Aragón

OCTUBRE 2010



**AETIVA**  
ASOCIACION EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS  
DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE ARAGON

**C I N E S I**  
CONSULTORIA DE TRANSPORTE

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>2</b>
<b>2. EL PAPEL DEL TRANSPORTE EN AUTOBÚS DENTRO DE ARAGÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1. Introducción .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2. Demografía .....</b>	<b>6</b>
2.2.1. Baja densidad de población .....	6
2.2.2. Desequilibrios demográficos .....	6
2.2.3. Desertización demográfica .....	8
<b>2.3. Cobertura territorial del autobús.....</b>	<b>9</b>
<b>2.4. Síntesis de las principales ideas del capítulo.....</b>	<b>11</b>
<b>3. COMPARATIVA DEL AUTOBÚS FRENTE A OTROS MEDIOS.....</b>	<b>12</b>
<b>3.1. Introducción .....</b>	<b>13</b>
<b>3.2. Cobertura .....</b>	<b>14</b>
<b>3.3. Viajeros transportados e inversiones .....</b>	<b>16</b>
<b>3.4. Costes .....</b>	<b>17</b>
<b>3.5. Eficiencia energética .....</b>	<b>18</b>
<b>3.6. Síntesis de las principales ideas del capítulo.....</b>	<b>20</b>
<b>4. DÉFICIT ESTRUCTURAL DEL AUTOBÚS.....</b>	<b>21</b>
<b>4.1. Introducción .....</b>	<b>22</b>
<b>4.2. Dificultades .....</b>	<b>23</b>
<b>4.3. Balance económico.....</b>	<b>26</b>
<b>4.4. Desequilibrios en las subvenciones .....</b>	<b>29</b>
<b>4.5. Síntesis de las principales ideas del capítulo.....</b>	<b>33</b>
<b>5. LÍNEAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS .....</b>	<b>33</b>
<b>5.1. Principales líneas de actuación propuestas .....</b>	<b>34</b>
5.1.1. Revisión de la ayuda económica .....	34
5.1.2. Otras líneas de actuación .....	35
<b>ANEJO 1 – CÁLCULO DEL COSTE/KM DEL AUTOBÚS Y DEL FERROCARRIL.....</b>	<b>36</b>

# 1. Introducción

La situación del transporte público de pasajeros por carretera en Aragón se encuentra en una situación difícil en los últimos tiempos debido al descenso continuado del número de pasajeros y al incremento de los costes derivados de la prestación de este tipo de servicios.

La actual situación de crisis económica ha acentuado una tendencia que tiene lugar desde hace un tiempo, con lo que cada vez resulta más difícil prestar un servicio de calidad con los recursos disponibles.

Dada la importancia de este tipo de transporte como garantía del derecho a la movilidad de los ciudadanos, especialmente de aquellos vinculados con las zonas de ámbito rural de la Comunidad, la **Asociación Empresarial de Transportes Interurbanos de Viajeros en Autobuses de la Comunidad Autónoma de Aragón (AETIVA)**<sup>1</sup>, en su faceta de representante, ha solicitado la comparecencia ante las Cortes de Aragón para mostrar la **difícil coyuntura que afecta a la economía del sector de transporte de viajeros por carretera.**

Este documento es fruto del estudio presentado ante las Cortes y realiza un análisis detallado de la situación actual así como el planteamiento de soluciones para conseguir mejoras.

---

<sup>1</sup> AETIVA es una asociación de ámbito autonómico que agrupa 23 empresas que prestan servicio en el 70% de las concesiones de la DGA y que, durante el año 2008, transportaron al 85% de los pasajeros de dichas concesiones.

El entorno de la asociación cuenta con más de 1.500 puestos de trabajo, y dispone de más de 410 vehículos para prestar servicio en todo Aragón.

## 2. El papel del transporte en autobús dentro de Aragón

## 2.1. INTRODUCCIÓN

La cuestión demográfica constituye uno de los problemas más importantes de Aragón, que se caracteriza principalmente por la **despoblación, envejecimiento** y los **desequilibrios territoriales** en su población. Asimismo, la comunidad autónoma presenta una geografía montañosa y climas extremos que conjugados con la excesiva distancia de los núcleos de población a los centros de servicio y la escasa producción del suelo agrícola han repercutido en el abandono del ámbito agrario aragonés creando en amplias zonas un verdadero **desierto demográfico**.

La falta generalizada de servicios en el medio rural desincentiva el establecimiento de población y, en este contexto, el autobús resulta un elemento de **interés estratégico para evitar la despoblación**. El autobús se ha consolidado como el **modo de transporte de viajeros más adecuado** en la Comunidad Autónoma de Aragón puesto que consigue una **vertebración efectiva del territorio** conectando localidades y enclaves rurales que son inaccesibles para otros modos de transporte.

La oferta de transporte colectivo público de viajeros por carretera en Aragón se presta mediante las siguientes opciones:

- **Servicios concesionales** (tanto de titularidad autonómica como estatal). Se trata de los servicios vinculados a un título concesional.
- **Contratos-programa**. Contratos entre la administración autonómica y los operadores para la prestación de servicios no contemplados dentro de los títulos concesionales pero que se consideran de interés para mejorar la oferta de transporte.
- **Transporte escolar**. En zonas con una oferta de transporte público insuficiente se observa la posibilidad de aprovechar los viajes del transporte escolar para su utilización por parte de otros viajeros.

A pesar de su valía este medio actualmente resulta **deficitario**, ya que debido a la voluntad de cobertura a las zonas más despobladas, las concesiones y contratos están actualmente correspondidos con un **débil tráfico de pasajeros**.

Hasta la fecha se daba un **trasvase entre concesiones** que permitía que las líneas más rentables pudieran sufragar en la medida que les era posible a las no rentables. Esta situación **ha cambiado por el drástico descenso de viajeros** y ya no es posible que este principio de solidaridad se pueda dar sin dificultades.

## 2.2. DEMOGRAFÍA

### 2.2.1. Baja densidad de población

El territorio de Aragón es amplio, sin embargo la población es escasa. Por este motivo presenta una de las densidades de población más bajas de las comunidades autónomas del país con **26'8 hab./km<sup>2</sup>**, mucho menor que los 88 hab./km<sup>2</sup> que ostenta la media española y que los más de 116 hab./km<sup>2</sup> promedio en Europa.

De las provincias, **Teruel** es la menos densamente poblada, con **9'6 hab./km<sup>2</sup>** (densidad provincial mínima en España), seguida de Huesca con 13'9 hab./km<sup>2</sup>. Estas dos provincias han perdido población en el último siglo mientras que la de Zaragoza (53'1 hab./km<sup>2</sup>) ha aumentado, aunque la mayoría se concentra en la capital aragonesa.

La demanda de transporte público es directamente proporcional a la población servida e inversamente proporcional a las distancias a recorrer. Es por este motivo que **la baja densidad dificulta que la demanda sea lo suficientemente elevada para que este servicio sea económicamente rentable**

### 2.2.2. Desequilibrios demográficos

La distribución de la población en la comunidad no sigue una pauta homogénea, sino que viene marcada por el desequilibrio. La ciudad más densamente poblada de Aragón es sin lugar a dudas Zaragoza que, con 666.129 habitantes, concentra un **50,2%** de la población de la comunidad autónoma. Asimismo, su área de influencia **supone unos 100.000 habitantes** y está muy por encima de los 51.117 habitantes de **Huesca** y los 35.037 habitantes de **Teruel** que gracias a su capitalidad son, respectivamente, la segunda y tercera ciudades más pobladas del territorio aragonés.

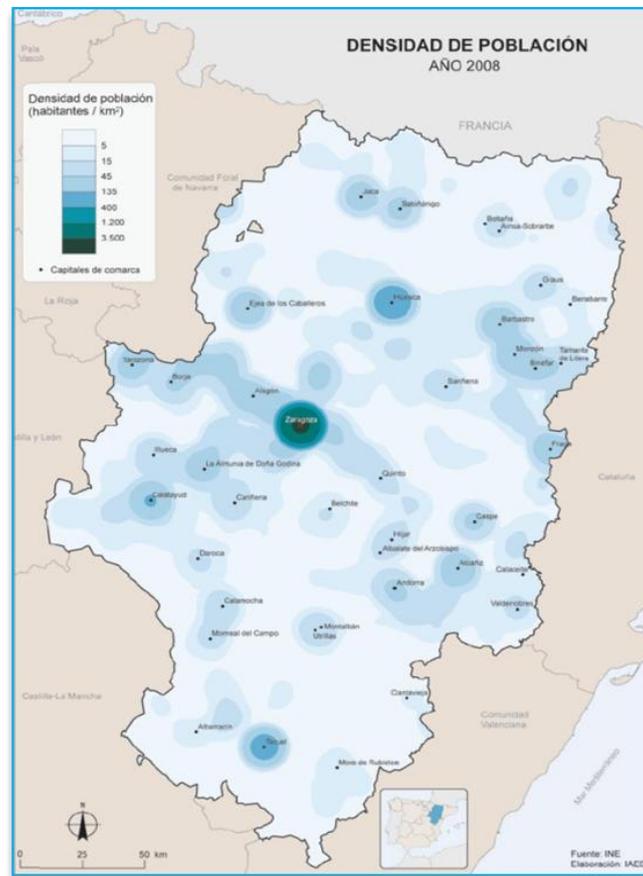


Imagen 1. Densidad de población en Aragón (2008). Fuente: IAEST

Más allá del área metropolitana de la capital, en la provincia de Zaragoza también se dan otras zonas de relativa importancia en términos de población: el **valle del Ebro**, que se extiende desde Tarazona hasta el Bajo Aragón y el **valle del Jalón** con Calatayud como principal asentamiento. Asimismo, en la provincia de Huesca las mayores densidades de población fuera de la capital se encuentran principalmente en dos zonas: los **Pirineos**, con Sabiánigo como ciudad industrial y Jaca, más enfocada al turismo de montaña, y por otro lado el **valle del Cinca**, con Barbastro, Monzón, Binéfar y Fraga. En último lugar, las dos zonas más pobladas de la provincia de Teruel son la propia capital y el **Bajo Aragón** que cuenta con las poblaciones de Alcañiz, Calanda y Alcorisa entre otras.

Por otro lado, las zonas despobladas y deprimidas se encuentran principalmente en los **valles pirenaicos**, las **altas Cinco Villas**, los **Monegros** y gran parte de la **provincia de Teruel**, de clima extremo y comunicaciones difíciles, debido a su altitud y la falta de inversiones adecuadas.

Para entender la amplitud de estas amplias zonas despobladas hay que tener en cuenta que en los núcleos rurales la principal actividad es la agrícola y ganadera. En este marco, no es de extrañar que la pérdida de competitividad de este sector en los últimos tiempos haya sido especialmente severa con la mano de obra del campo ya que se ha visto obligada a emigrar a la ciudad.

Esta tendencia de pérdida de peso demográfico de las zonas rurales ha llevado al actual desequilibrio en el sistema de asentamientos de Aragón. Tal es así que en 2009 **los municipios con menos de 1.000 habitantes representan un 84% del total.**

### 2.2.3. Desertización demográfica

La desertización ha afectado especialmente a la población joven. El **éxodo rural** de la población juvenil se traduce en un descenso de la tasa de natalidad y por tanto en un paulatino **envejecimiento** de su población.

Este fenómeno se puede reconocer al comparar la pirámide demográfica del total de Aragón con la de las zonas rurales (que sólo incluyen a aquellos municipios con menos de 1.000 habitantes):

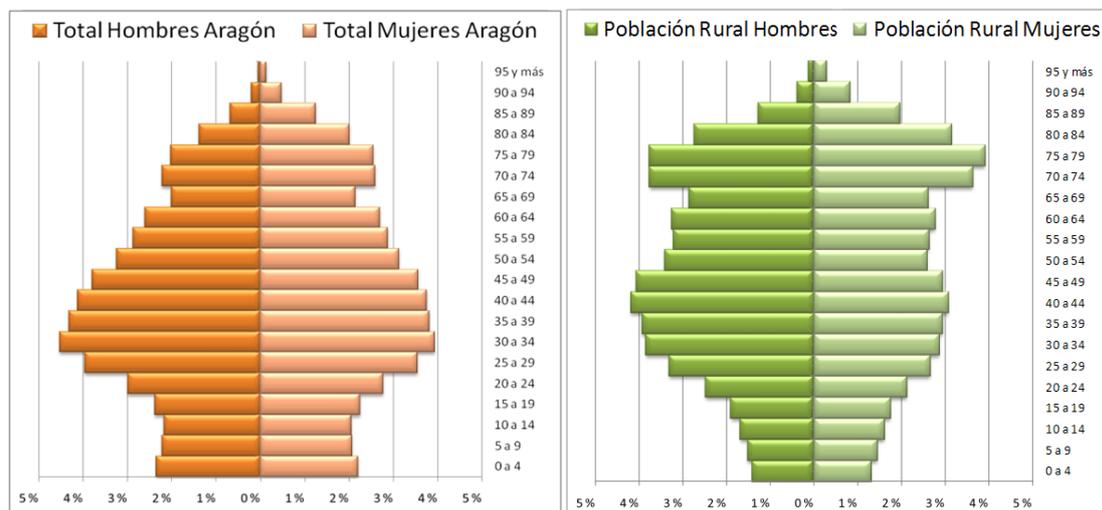


Gráfico 1. Pirámides de población de del total y de las zonas rurales de Aragón. Fuente: IAEST

- En el global de Aragón, se ve una disminución del peso de los estratos más jóvenes, aunque a partir la población mayor de 30 años se puede observar una estructura piramidal.

- En las zonas rurales la base es mucho más estrecha y la figura más estilizada debido a la disminución de la población con edades intermedias.

El envejecimiento de la población también se observa en las pirámides:

- Los jóvenes **menores de 20 años** constituyen sólo un **13%** de la población
- Los **estratos inferiores a 20 años apenas superan el 1%** en el ámbito rural mientras que en los mismos estratos del global de la comunidad autónoma el porcentaje es del 2%
- La población mayor de 64 años asciende a un 31% en el ámbito rural
- La población de mayor edad tiene mucha importancia en el contexto rural donde el **rango de 75 a 80 años es el de mayor peso relativo**
- Hay que destacar también la asimetría por sexos en la pirámide rural que se da durante el período de la vida en que tiene lugar la actividad laboral (entre los 20 y los 64 años), con los efectos que ello pueda tener sobre la natalidad y las generaciones futuras.

Todas estas previsiones de descenso de la población llevan a esperar una importante caída del número de viajeros en Aragón.

## 2.3. COBERTURA TERRITORIAL DEL AUTOBÚS

El derecho a la movilidad de los ciudadanos de Aragón está condicionado por su configuración territorial y demográfica:

- **Faltan municipios y ciudades de tipo medio** que permitan hacer una malla de servicio más sencilla por lo que las distancias habituales a los centros de servicios son relativamente elevadas motivo por el que **una buena oferta en el servicio de transporte público difícilmente obtendrá los ingresos tarifarios necesarios para su mantenimiento.**
- La **capilaridad en el territorio** requiere de una red de transporte de viajeros elástica que sea capaz de llegar a población dispersa asentada en **núcleos pequeños.**
- La **orografía** de algunas zonas de Aragón, como los Pirineos en el norte y el Sistema Ibérico en el sur, hace que el autobús sea el único medio económicamente viable para el transporte en esta región.

- La **macrocefalia zaragozana** sólo beneficia a la capital y a su área metropolitana que concentran en sí mismos la mayor parte de la actividad económica mientras que en las zonas rurales ésta se reduce a ámbitos más tradicionales como pueden ser el agrícola o ganadero. El Valor Añadido Bruto ilustra claramente este fenómeno siendo en la comarca de Zaragoza el 59% del total de Aragón:

### VAB a precios básicos comarcas de Aragón 2007

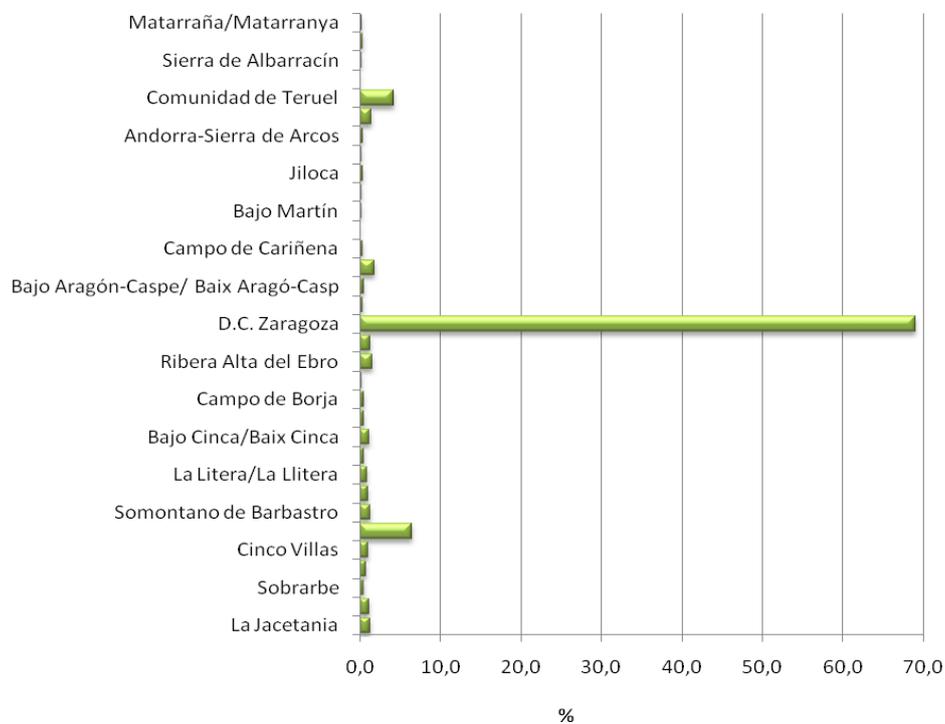


Gráfico 2. Porcentaje del VAB aragonés a precios básicos 2007 por comarcas. Fuente: IAEST

Para **garantizar un servicio que pueda llegar a todos los puntos de Aragón con flexibilidad y el mínimo coste** posible es necesario considerar un modo de transporte con mayor capacidad de adaptación. En este sentido, el **transporte público por carretera** resulta clave para los desplazamientos de los todos los habitantes de la comunidad.

No hay que olvidar que **una población envejecida tendrá más dificultades para moverse con un vehículo privado**, siendo éste un motivo para garantizar la movilidad de los ciudadanos mediante un servicio de transporte público de calidad.

## 2.4. SÍNTESIS DE LAS PRINCIPALES IDEAS DEL CAPÍTULO

Como síntesis de las principales ideas del capítulo se destacan los siguientes puntos:

- Las principales características de la demografía aragonesa son:
  - Baja densidad de población
  - Desigualdad en su distribución espacial, con un gran centro alrededor de Zaragoza y unos pocos núcleos dispersos en el territorio, rodeados de un espacio casi desértico
  - Envejecimiento de la población, especialmente en las zonas rurales
- Estas características condicionan en gran manera la demanda de servicios de transporte público:
  - Demanda elevada en los lugares de mayor concentración, lo que implica facilidad para su prestación
  - Demanda muy débil en el resto del territorio, hecho que dificulta la prestación de un servicio de calidad de forma eficiente
  - El envejecimiento de la población supone que en un futuro la demanda en las zonas rurales irá disminuyendo
- No hay que olvidar las difíciles condiciones orográficas, especialmente en los Pirineos y el Sistema Ibérico.
- Ante una situación de baja demanda y orografía complicada el transporte de viajeros por carretera es una opción que se adapta mejor ante estas dificultades un modo alternativo como el ferroviario.

### 3. Comparativa del autobús frente a otros medios

### 3.1. INTRODUCCIÓN

En general se da la tendencia a considerar el autobús en un plano secundario con respecto a otros medios de transporte. Es ejemplo de ello la manera en que el modo ferroviario deslumbra por las connotaciones de modernidad y progreso con las que habitualmente se relaciona y prevalece frente al autobús.

No obstante, hay que tener en cuenta que éste último puede ser más ventajoso en determinados contextos debido a la **flexibilidad inherente al propio modo y a su eficacia energética y económica frente a otras alternativas.**

Los dos principales modos de transporte terrestre se ha desplegado sobre el territorio en distinto grado puesto que están sujetos a diferentes condicionantes económicos y técnicos:

- **Económicos:** el coste de implantación de la infraestructura ferroviaria es elevado mientras que autobús no requiere de infraestructura propia.
- **Técnicos:** el trazado de la infraestructura ferroviaria está sujeto a rígidas condiciones de pendientes máximas y radios mínimos que dificultan la implantación en regiones de abrupta orografía.

### 3.2. COBERTURA

Se da un profundo contraste entre la cobertura territorial ofrecida por el ferrocarril y la del autobús. Prueba de ello son los dos mapas que se presentan en este capítulo y que ilustran la cobertura territorial de cada uno de estos dos modos.

En ambos se han dispuesto marcadores que señalan aquellos municipios con parada de tren o de algún servicio de autobús, ya sea como concesión autonómica o estatal, contrato programa o servicio escolar.

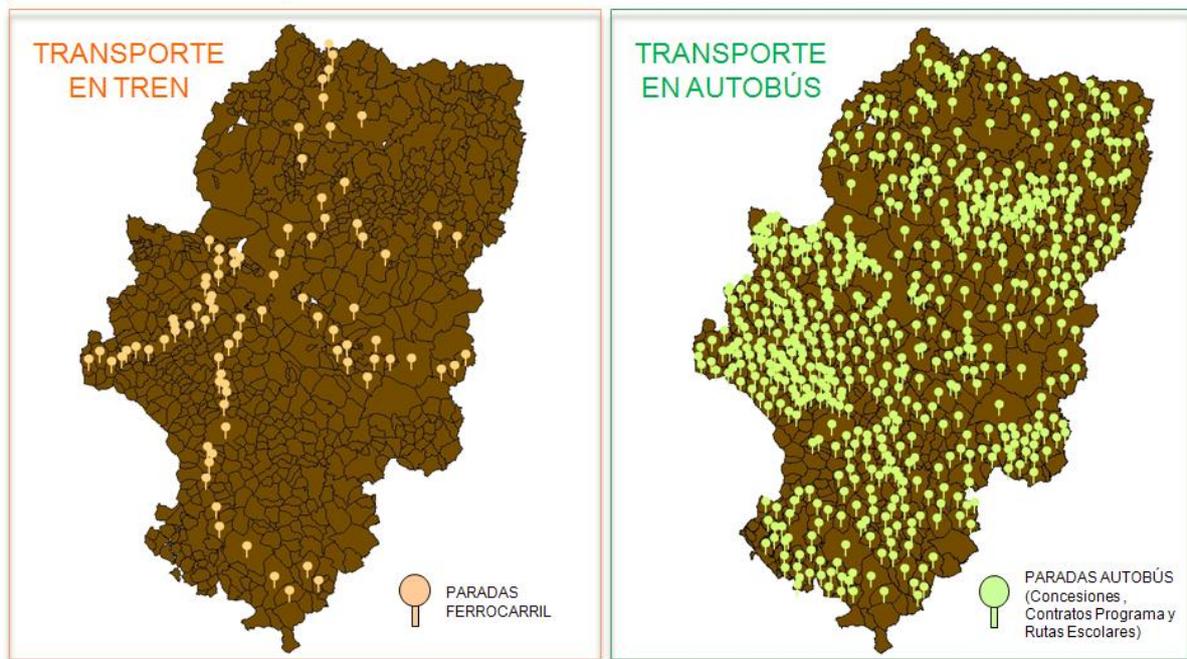


Imagen 2. Mapas de cobertura del tren y el autobús. Fuente: elaboración propia a partir de datos de la DGT y RENFE.

Los mapas superiores suponen una buena herramienta gráfica para comprobar que, en términos de territorio, el autobús es claramente más exhaustivo que el ferrocarril y además nos permiten hacer otras puntualizaciones:

- La cobertura territorial del **ferrocarril** viene definida por una red radial y rígida con corredores ferroviarios que enlazan exclusivamente los principales asentamientos de la región. No obstante **desatiende gran parte del territorio**.
- El **autobús** dispone de más flexibilidad para la adaptación del servicio y se articula en una red ramificada que **abarca prácticamente la totalidad del**

**territorio.** Las líneas regulares se complementan con el servicio de rutas escolares y de este modo dan cobertura a un mayor número de población.

Por otro lado, si se considera la población atendida aquella asociada a los municipios que tienen parada de cualquiera de los dos principales modos de transporte terrestre podemos hacer otra lectura de la situación: más de un 98% de la población del conjunto de Aragón tiene acceso al servicio de autobús frente a un 71% del ferrocarril.

El contraste más importante pero, se da entre la población que no reside en ninguna de las 3 capitales de provincia (Huesca, Teruel y Zaragoza): la cobertura del bus en el contexto no metropolitano es superior al 96% mientras que el ferrocarril apenas alcanza un 38%.

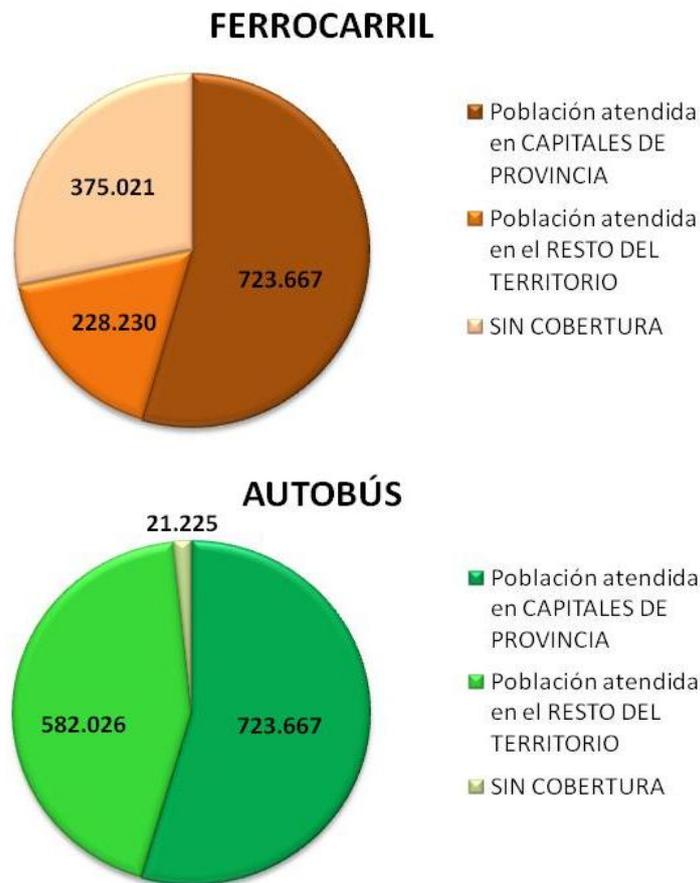


Gráfico 3. Población atendida por el tren y el autobús. Fuente: DGA y RENFE.

Como conclusión de la comparativa entre ambos modos se subraya el **carácter social del transporte en autobús** debido a la especial atención que presta a las zonas más despobladas.

**Si se para el tren, en Aragón se sigue funcionando. Si el bus se para, Aragón se para.**

### 3.3. VIAJEROS TRANSPORTADOS E INVERSIONES

La amplia cobertura territorial del transporte en autobús se transforma en cifras poco menospreciables de población transportada y kilómetros recorridos que contrastan con la ajustada subvención recibida por parte de las administraciones públicas. La imagen siguiente muestra los datos de explotación y subvenciones recibidas por parte de los **servicios de media distancia de RENFE** y las **concesiones de titularidad autonómica del año 2009**, que son los que cubren la mayor parte de los desplazamientos interurbanos dentro de la comunidad:



Imagen 3. Comparativa de viajeros, distancias y subvenciones del tren y el autobús. Fuente IAEST y DGA

<sup>1</sup> Los datos sobre viajeros, kilómetros y subvención de la DGA en ferrocarril hacen referencia a la media distancia, es decir, no incluye los servicios regionales de tipo AVANT.

<sup>2</sup> Los datos de kilómetros, viajeros e ingresos se obtienen de la Dirección General de Transporte. Sólo hacen referencia a las concesiones autonómicas, y se han eliminado los viajeros vinculados a los servicios suburbanos y aquellos del entorno de Zaragoza de los que se tiene constancia de que hay subvención de los ayuntamientos: Casetas, Monzalbarba, San Juan de Mozarrifar, Villamayor de Gállego, Villanueva de Gállego, Pastriz, Cuarte de Huerva, La Muela, Garrapinillos. Así mismo, se han conservado otros con ayuda municipal como los servicios a San Mateo y el Burgo, ya que pertenecen a concesiones que reciben subvención al déficit de explotación

La cantidad establecida como subvención de la DGA es la suma de las concedidas por déficit a la explotación y por la financiación de los contratos programa

<sup>3</sup> El valor de la subvención varía según el tipo de vehículo utilizado en el servicio AVANT.

La figura anterior muestra que el autobús transporta 17 veces más viajeros que el ferrocarril y los kilómetros que recorre son 12 veces superiores. No obstante, la subvención recibida por el autobús es un 65% de la que percibe el tren.

Estos desequilibrios acentúan la **diferencia entre la subvención por viajero y por kilómetro** según el modo de transporte:

- La subvención por viajero es 25 veces mayor en el modo ferroviario
- La subvención por kilómetro es 18 veces superior para el tren
- Hay que tener en cuenta además la subvención que el Ministerio de Fomento concede a los servicios AVANT que no se considera en los cálculos de los puntos anteriores, y que es todavía más elevada que la de los trenes de media distancia.

### 3.4. COSTES

El ferrocarril y el autobús presentan significativos contrastes en sus costes de inversión y explotación debido a las diferencias en sus características técnicas y de gestión.

Para cuantificar la diferencia en el coste de compra del material móvil se han tomado los costes de los vehículos tipo de cada modo de transporte, obtenidos a partir de diversas fuentes de información dentro del sector.

El coste de explotación por kilómetro para cada modo se obtiene de la información facilitada por los operadores según sus resultados del año 2009, tanto ferroviarios como por carretera (ver Anejo 1 para la obtención de esta cifra).

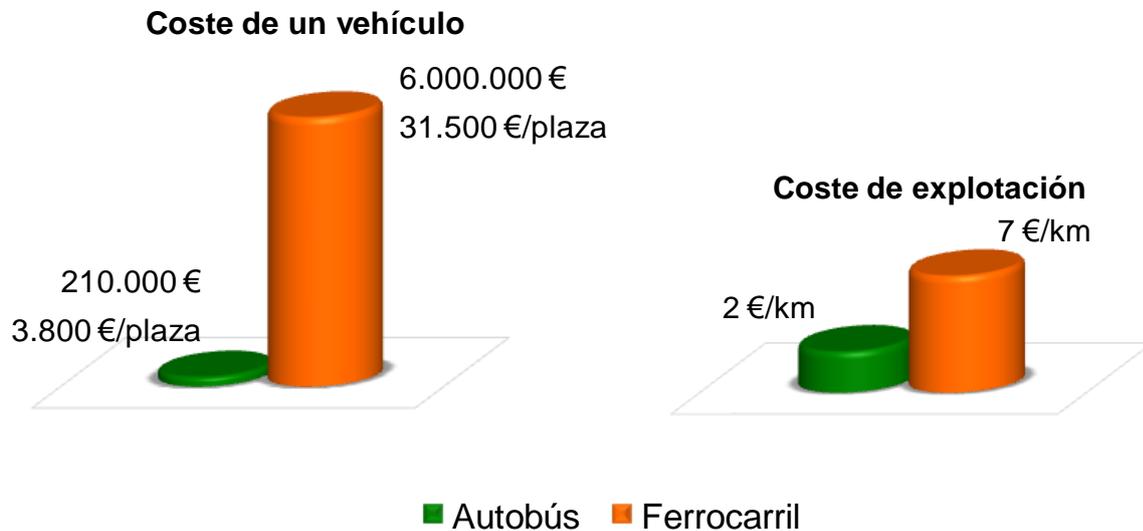


Gráfico 4. Comparativa de costes de inversión y costes de explotación. Fuente: RENFE y datos AETIVA.

A partir de los datos anteriores observa como la inversión necesaria para la adquisición de un vehículo ferroviario es muy superior a la de la compra de un autobús:

- El **coste de inversión** de un autobús es sólo un **4%** del de un tren en valor absoluto
- El **coste por plaza** de transporte por carretera es un **12%** del de ferrocarril

Alternativamente, el coste de explotación, obtenido a partir de los resultados correspondientes al año 2009, también contrasta entre ambos modos siendo el del autobús alrededor de **30%** del atribuido al tren.

### 3.5. EFICIENCIA ENERGÉTICA

La comparativa energética del transporte terrestre de viajeros también apunta a que el autobús **es menos contaminante** en trayectos interurbanos que el tren.

El gráfico inferior presenta la eficiencia energética y las emisiones de CO2 del transporte de un viajero kilómetro en ambos modos.

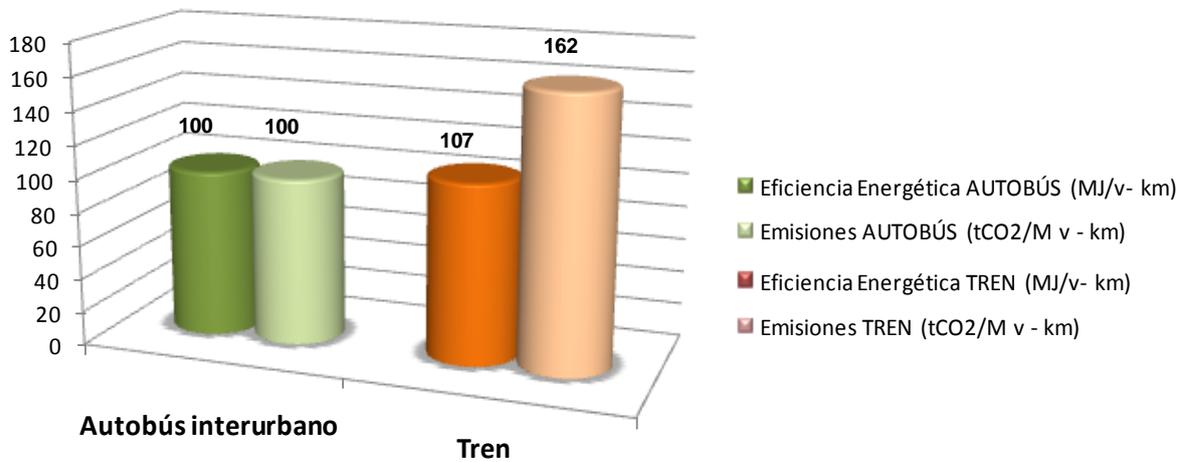


Gráfico 5. Comparativa de eficiencia energética y emisiones de CO2: Fuente: IDAE

De la lectura de este gráfico se obtiene:

- El consumo de energía del autobús es **7 MegaJoules/viajero-kilómetro inferior** al del tren.
- Las emisiones de CO<sub>2</sub> del autobús son un **60%** de las del modo ferroviario.

A partir de estos resultados se deduce que, a pesar de la opinión generalizada, el tren también resulta contaminante: la evaluación energética de este modo pasa también por considerar las emisiones de CO<sub>2</sub> que se emiten en la generación de la electricidad necesaria para poner en marcha el servicio.

### 3.6. SÍNTESIS DE LAS PRINCIPALES IDEAS DEL CAPÍTULO

Como síntesis de las principales ideas del capítulo se destacan los siguientes puntos:

- El autobús presenta la **flexibilidad suficiente para llegar a todos los puntos de Aragón** donde sea necesario, tal como se observa en la cobertura territorial de cada uno de los modos.
- **El número de viajeros transportados y de kilómetros recorridos es mucho mayor en el caso del autobús.** En cambio, **las cantidades subvencionadas por viajero y por kilómetro son 25 y 18 veces respectivamente más elevadas para el modo ferroviario.**
- A partir de la **inversión inicial y el coste de explotación** para cada uno de los modos **el autobús resulta más eficiente desde un punto de vista económico.**
- **El uso del autobús para el transporte interurbano tiene mayor eficiencia energética que el modo ferroviario, así como un volumen de emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera menor.**

## 4. Déficit estructural del autobús

## 4.1. INTRODUCCIÓN

El transporte de viajeros por carretera está experimentando un descenso en su número de viajeros en los últimos años.

Con los pasajeros totales de las concesiones autonómicas y estatales de los operadores que pertenecen a AETIVA<sup>1</sup> se obtiene el número de viajeros en 2009 es un 17% menor que en 2006. Entre 2006 y 2007 se perdieron un 1,5%, entre 2007 y 2008 un 6,2%, y entre 2008 y 2009 un 10%. Estos datos muestran que se trata de un problema que va aumentando con el paso del tiempo y que se da de forma generalizada para todos los operadores.

	Número de pasajeros en Aragón			
	2006	2007	2008	2009
	1.877.37	1.919.57	1.802.53	
Alosa	3	3	1	1.675.167
Abasa	447.161	412.804	392.242	359.967
Automóviles Zaragoza	398.152	418.527	408.406	344.952
Ágreda	979.648	911.252	835.345	709.178
Magallón	48.304	43.136	40.387	34.639
Tezasa	206.407	204.594	182.533	155.522
Cinco Villas	89.117	87.056	87.938	101.026
Río Aranda	30.963	28.860	27.135	23.543
Therpasa	60.287	53.486	48.895	43.856
	<b>4.137.41</b>	<b>4.079.28</b>	<b>3.825.41</b>	<b>3.447.85</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>0</b>

Tabla 1. Evolución de los pasajeros de transporte público por carretera en Aragón por operadores. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AETIVA.

Este descenso está influido por diversos factores:

- Coyuntura económica actual desfavorable.

<sup>1</sup> Estos datos no comprenden las líneas suburbanas de Zaragoza ni la línea que llega a Cuarte de Huerva, municipio contiguo a la capital.

Faltan datos de algún operador de la asociación, pero la información disponible es lo suficientemente significativa para mostrar la evolución que está teniendo el sector.

- Cambios estructurales en el sector con el traslado de las anteriores estaciones de autobuses desde el centro de Zaragoza a la actual estación de Delicias, peor comunicada con los destinos del usuario dentro de la ciudad.
- Descenso continuo de la población rural y por tanto de la demanda.
- Competencia directa de RENFE con servicios subvencionados paralelos a las líneas de autobús:
  - Zaragoza – Calatayud,
  - Zaragoza – Huesca,
  - Zaragoza – Teruel,
  - Zaragoza – Casetas (Cercanías),
  - Zaragoza – Lérida...

En algunos casos la aplicación de descuentos por parte de RENFE hace que el precio del trayecto sea más barato para el usuario en modo ferroviario.

**La desaparición de las líneas de autobús en beneficio del ferrocarril supondrá dejar sin servicio a los municipios intermedios donde no para este medio.**

## 4.2. DIFICULTADES

A la disminución de la demanda y, por lo tanto, de los ingresos tarifarios, hay que añadir la existencia de condicionantes que hacen que se incrementen los efectos de los costes de funcionamiento. En el contexto aragonés, los **condicionantes** a los que está sujeto el transporte de viajeros por carretera contribuyen, en la mayoría de casos a la **no rentabilidad de la explotación**.

### Exigencias de calidad

- Las expediciones mínimas en fin de semana suponen la introducción de **rigideces que no permiten reducir los servicios**.
  - Las operadoras deben **contratar trabajadores para cubrir los turnos de fin de semana**. No obstante, en muchos casos el número de horas

trabajado no es suficiente para cubrir una jornada laboral, con el sobrecoste que ello conlleva en términos salariales.

- La **nueva legislación** sobre tiempos de conducción y descanso en el sector (Reglamento (CE) 561/2006 del Parlamento Europeo) y el RD 902/2007 sobre jornadas especiales de trabajo **limitan la disponibilidad de un conductor** respecto de la situación que se daba con anterioridad.
- A la necesidad anterior se debe añadir la **dificultad para encontrar personal** que preste este servicio en zonas rurales alejadas de las capitales
- La mayoría de los **talleres especializados se encuentran en las capitales y su ámbito metropolitano** por lo que el acceso a ellos resulta más complejo para los autobuses del ámbito rural.
- La **demanda se encuentra muy concentrada**, y depende tanto de la época del año como de la franja horaria, hecho que obliga a **disponer de una flota de vehículos bastante amplia para poder satisfacer las exigencias horarias del transporte regular** pero que, a su vez, **su aprovechamiento a lo largo del día puede ser mínimo**.
- La sucesión de todos estos motivos hace que sea muy difícil prestar el servicio con calidad, por lo que se hace necesaria una reordenación de las líneas rurales.
- La **amortización de un vehículo nuevo supone necesitar empleo para él durante 10 años** mientras que muchos de los servicios contratados por la administración tienen una duración inferior a este periodo de tiempo. Esta situación supone que el operador corra el riesgo de no rentabilizar la compra del autobús, con lo que se da el fenómeno de desinversión dentro del sector.

En el ejemplo siguiente se muestra como en general es necesario disponer de más de 5 años para generar el flujo de caja suficiente que permita cubrir la compra del vehículo con un valor de 210.000€ y los gastos de mantenimiento correspondientes.

	año 1	año 2	año 3	año 4	año 5
<b>Ingresos</b>	<b>130.000</b>	<b>130.000</b>	<b>130.000</b>	<b>130.000</b>	<b>130.000</b>
Gastos	-91.000	-91.000	-91.000	-91.000	-91.000
Amortizaciones	-25.200	-25.200	-25.200	-25.200	-25.200
Gastos financieros	-10.400	-7.900	-5.900	-4.800	-1.500
<b>Gastos</b>	<b>-126.600</b>	<b>-124.100</b>	<b>-122.100</b>	<b>-121.000</b>	<b>-117.700</b>
<b>Resultado bruto</b>	<b>3.400</b>	<b>5.900</b>	<b>7.900</b>	<b>9.000</b>	<b>12.300</b>
<b>Impuesto Sociedades 30%</b>	<b>-1.020,00</b>	<b>-1.770,00</b>	<b>-2.370,00</b>	<b>-2.700,00</b>	<b>-3.690,00</b>
<b>Devolución capital BUS</b>	<b>-40.000</b>	<b>-40.800</b>	<b>-41.600</b>	<b>-42.900</b>	<b>-44.700</b>
<b>Generación Caja neta Anual</b>	<b>-12.420</b>	<b>-11.470</b>	<b>-10.870</b>	<b>-11.400</b>	<b>-10.890</b>
<b>Caja Acumulado</b>	<b>-12.420</b>	<b>-23.890</b>	<b>-34.760</b>	<b>-46.160</b>	<b>-57.050</b>
	año 6	año 7	año 8	año 9	año 10
<b>Ingresos</b>	<b>130.000</b>	<b>130.000</b>	<b>130.000</b>	<b>130.000</b>	<b>130.000</b>
Gastos	-91.000	-91.000	-91.000	-91.000	-91.000
Amortizaciones	-25.200	-25.200	-25.200	-8.400	
Gastos financieros					
<b>Gastos</b>	<b>-116.200</b>	<b>-116.200</b>	<b>-116.200</b>	<b>-99.400</b>	<b>-91.000</b>
<b>Resultado bruto</b>	<b>13.800</b>	<b>13.800</b>	<b>13.800</b>	<b>30.600</b>	<b>39.000</b>
<b>Impuesto Sociedades 30%</b>	<b>-4.140,00</b>	<b>-4.140,00</b>	<b>-4.140,00</b>	<b>-9.180,00</b>	<b>-11.700,00</b>
<b>Devolución capital BUS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Generación Caja neta Anual</b>	<b>34.860</b>	<b>34.860</b>	<b>34.860</b>	<b>29.820</b>	<b>27.300</b>
<b>Caja Acumulado</b>	<b>-22.190</b>	<b>12.670</b>	<b>47.530</b>	<b>77.350</b>	<b>104.650</b>

Tabla 2. Ejemplo de financiación de la compra de un vehículo. Fuente: AETIVA

## Rutas escolares

Como complemento a los servicios prestados por las concesiones de transporte regular y los contratos programa se puede acceder a la red de transporte público mediante las rutas

escolares. La prestación de este tipo de rutas también presenta una serie de dificultades que deben ser consideradas:

- Se presta servicio sólo 5 días a la semana durante 172 días al año y **sólo en las franjas horarias de entrada y salida** de los centros escolares
- La **concentración** de estas franjas horarias hace **muy difícil la utilización de un mismo vehículo para distintos servicios escolares en un mismo día.**
- El hecho de que **estos horarios coincidan con los momentos de mayor concentración de servicios de transporte regular**, así como la **escasa demanda de transporte discrecional** en el ámbito rural, hacen que sea **difícil** utilizar los vehículos para otros servicios además de los escolares y, por tanto, se pueda **rentabilizar la inversión** correspondiente.
- **Los trayectos de los estudiantes son unidireccionales:** se realizan muchos kilómetros con los vehículos vacíos que no son subvencionados por la administración.

### 4.3. BALANCE ECONÓMICO

A partir de los aspectos tratados en los dos puntos anteriores se concluye que el **servicio de transporte regular de pasajeros por carretera es en general deficitario**, y la tendencia es que este déficit se amplíe con el paso del tiempo.

Tal como se ha comentado en puntos anteriores hasta la fecha se daba un **trasvase entre concesiones** que permitía que las líneas más rentables pudieran sufragar en la medida que les era posible a las no rentables. Esta situación **ha cambiado por el drástico descenso de viajeros** por lo que se hace necesaria, para continuar prestando este tipo de servicio, la búsqueda de ayudas económicas.

En la actualidad **las políticas de subvención de transporte público llevadas a cabo por la administración se decantan especialmente por el modo ferroviario**. En este sentido se hace necesario **destacar las acciones del Ministerio de Fomento a favor del ferrocarril** a través de las subvenciones otorgadas a los servicios AVANT y de Cercanías, mientras que no concede subvenciones a las concesiones de titularidad estatal de transporte de pasajeros por carretera.

Ante esta situación **Fenebús** presentó el mes de julio de 2009 una **queja formal ante la Comisión Europea por las "ayudas de Estado" que se otorgan a Renfe-Operadora por**

**los servicios de larga distancia y AVE.** Estas subvenciones suponen una competencia desleal respecto de otros modos como el autobús y el avión. La resolución de la Comisión Europea ha confirmado que estas ayudas deberán adaptarse a las directivas comunitarias de ayudas estatales a empresas ferroviarias y, por lo tanto, supone un reconocimiento a la disparidad de tratamiento existente entre el ferrocarril y el resto de modos.

Para analizar la desigualdad entre los resultados económicos de ambos modos se dispone de las **subvenciones al transporte público de viajeros que concede la DGA:**

- Datos de ferrocarril referentes a los servicios de media distancia subvencionados por la Comunidad (sin incluir los AVANT, tal como se ha mencionado anteriormente).
- Información de las concesiones de transporte regular de titularidad autonómica operadas por asociados de AETIVA que solicitan subvención por déficit a la explotación.

Los servicios ferroviarios de media distancia en Aragón tienen un coste de 5.842.163,90 € en el año 2009, y se obtienen unos ingresos tarifarios de 974.613,67 €. La diferencia de 4.867.550 € se financia mediante subvención de la DGA. En el año 2008 el coste por estos mismos servicios fue de 5.617.159,29 €, con unos ingresos tarifarios de 1.040.647,98 € y una subvención de 4.576.511 €. En este caso los menores ingresos de 2009 vienen compensados.

A partir de los datos facilitados por AETIVA sobre las subvenciones solicitadas en el año 2008 por sus asociados a la DGA<sup>1</sup> se obtiene el balance correspondiente:

---

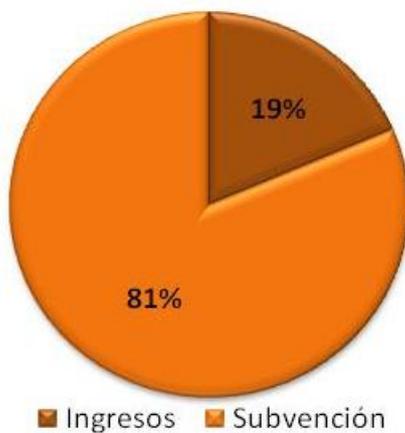
<sup>1</sup> En el momento de la redacción de este documento no se dispone de la información sobre la subvención concedida en 2009, por lo que se muestran los datos del año anterior. De todas formas, como se mantiene la misma cantidad global por déficit de explotación que en 2008 (2.000.000 €), y se ha observado una disminución en el número de viajeros (y, por tanto, de ingresos), es de suponer que la estructura de costes, ingresos y subvención será algo más desfavorable.

Empresa operadora	Subvención solicitada	Ingresos tarifarios (sin IVA)	Coste total	Subvención concedida	Déficit
Ágreda Automóvil	794.319	258.427	1.052.746	337.339	-456.980
Alosa	676.728	558.494	1.235.222	351.136	-325.592
Automóviles Zaragoza	129.797	25.027	154.824	38.052	-91.745
Therpasa	134.297	69.211	203.508	71.108	-63.189
Abasa	783.643	1.571.711	2.355.354	409.285	-374.358
Río Aranda	105.995	24.163	130.157	62.173	-43.822
Hermanos Martínez	122.551	78.389	200.939	68.205	-54.346
<b>TOTAL</b>	<b>2.747.329</b>	<b>2.585.422</b>	<b>5.332.751</b>	<b>1.337.298</b>	<b>-1.410.031</b>

Tabla 3. Subvención por déficit de explotación de las empresas de AETIVA. Fuente: AETIVA

El siguiente gráfico sintetiza la información anterior para cada uno de los dos modos evaluados y permite su comparación en el año 2008:

Financiación Ferrocarril Media Distancia 2008



Financiación Líneas AETIVA por Déficit de Explotación 2008

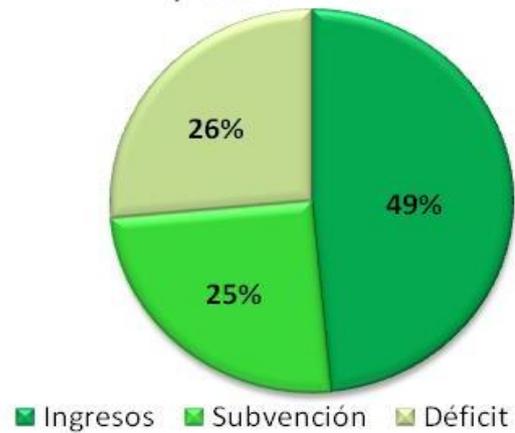


Gráfico 6. Financiación de los dos principales modos terrestres. Fuente: DGA y AETIVA

A partir de estos resultados se puede concluir:

- La subvención de la DGA en ferrocarril cubre la diferencia entre los costes de prestación de servicio y los ingresos.
- El presupuesto para subvención por déficit a la explotación en las concesiones de titularidad autonómica de la DGA es de 1.500.000 € para los servicios prestados el año 2006, y se da la misma cantidad para 2007. En cambio, para los prestados durante el año 2008 y 2009 esta cifra se encuentra sobre los 2.000.000 €.

- A pesar de que la subvención a las líneas de autobús por déficit a la explotación se ha incrementado en un 40% entre 2007 y 2008, ésta continúa siendo insuficiente para cubrir la totalidad de la diferencia entre costes e ingresos.
- Cada vez **los déficits serán mayores** a causa del descenso de los pasajeros.
- A pesar de que los dos modos presentan déficit, **el ratio de cobertura de los ingresos tarifarios es más elevado en el transporte en autobús** que en el de ferrocarril, lo que muestra **mayor eficiencia económica** de éste.
- Desde el Ministerio de Fomento se insiste en el **fortalecimiento de servicio de tren en detrimento de otros modos más adecuados** para la región.
- Se necesita establecer líneas de coordinación entre ambas administraciones para gestionar recursos escasos de forma más eficiente.

#### **4.4. DESEQUILIBRIOS EN LAS SUBVENCIONES**

Dentro de las subvenciones que se dan al transporte de viajeros por carretera también existen grandes **diferencias en función del ámbito geográfico** en el que se opera. El transporte en autobús está desigualmente subvencionado en el ámbito de la comunidad autónoma y se dan diferencias entre la cantidad que recibe el ciudadano metropolitano en concepto de transporte para sus desplazamientos dentro de esta área y el del ciudadano ubicado en el ámbito rural para sus desplazamientos interurbanos.

La estructura de las subvenciones del ámbito metropolitano de Zaragoza para el año 2009 es la siguiente:

CONCEPTO	PRESUPUESTO - SUBVENCIÓN 2009
Ayuntamiento Zaragoza - Servicio Urbano	28.946.026 €
Ayuntamiento Zaragoza - Barrios Rurales	7.500.000 €
Subvenciones líneas CTAZ <sup>1</sup>	279.266 €
Otros Ayuntamientos del entorno <sup>2</sup>	650.989 €
<b>TOTAL</b>	<b>37.376.281 €</b>

Tabla 4. Subvenciones de los ayuntamientos del ámbito metropolitano de Zaragoza 2009. Fuente: AETIVA y presupuesto del Ayuntamiento de Zaragoza.

Las subvenciones de transporte de pasajeros por carretera para el resto del territorio para el año 2009 son:

CONCEPTO	SUBVENCIÓN 2009
DGA - Pago contratos programa	1.302.733 €
DGA - Déficit líneas regulares	2.008.327 €
<b>TOTAL</b>	<b>3.311.059 €</b>

Tabla 5. Subvenciones al transporte de pasajeros por carretera fuera de Zaragoza 2009. Fuente: DGA.

- **Zaragoza y su entorno metropolitano** financian su sistema de transportes mediante una importante **subvención de la administración local**.

<sup>1</sup> Las líneas contempladas en esta cifra son: Zaragoza – La Puebla – Osera, Zaragoza – Torres – Sobradiel, Zaragoza – San Mateo de Gállego.

<sup>2</sup> Los Ayuntamientos comprendidos en esta cifra son: Cuarte de Huerva, Cadrete, María de Huerva, La Puebla de Alfindén, Villanueva de Gállego, San Mateo de Gállego, La Muela.

En este ámbito se cuenta, **para el transporte interurbano**, con la subvención al **Consortio de Transportes del Área de Zaragoza** y las subvenciones de los **ayuntamientos** correspondientes para servicios de transporte entre su municipio y la capital, así como la financiación de los **servicios suburbanos**.

- Para los desplazamientos intermunicipales en el **resto del territorio** se recibe la **subvención de la administración autonómica** que significa exclusivamente la **Ayuda a líneas deficitarias** y los **Contratos Programa** que otorga la DGA.

**Aquellas concesiones cuya titularidad es estatal no perciben ningún tipo de ayuda.**

La comparativa de los presupuestos de las aportaciones de la administración para cada habitante de Zaragoza y entorno frente al resto de la población para sus desplazamientos pone en evidencia la significativa **desigualdad existente entre ciudadano metropolitano y el del resto de Aragón**.



Gráfico 7. Desigualdad entre las subvenciones en el ámbito metropolitano y el resto del territorio.

El ciudadano de Zaragoza y su entorno metropolitano recibe para sus desplazamientos una subvención unas 10 veces mayor que el ciudadano del entorno rural.

Un último aspecto a destacar es que Zaragoza es el principal centro de prestación de servicios para toda la comunidad y que, por lo tanto, su red de transporte público puede ser utilizada por todos los ciudadanos de Aragón. El cociente entre la subvención del transporte público en autobús en el entorno metropolitano y el total de aragoneses da una cifra de **25 €/habitante**, resultado que comparado con las ayudas al territorio confirma la centralidad geográfica de esta financiación.

## 4.5. SÍNTESIS DE LAS PRINCIPALES IDEAS DEL CAPÍTULO

Como síntesis de las principales ideas del capítulo se destaca:

- Existe **una tendencia de disminución de viajeros** debida principalmente a **factores demográficos, de variación de condiciones de prestación del servicio, y coyunturales**. Como consecuencia se da una disminución de los ingresos tarifarios.
- En sentido contrario existen distintos **factores de tipo estructural** que hacen que se **incremente el coste de prestación de servicio** especialmente en el ámbito rural.
- Como consecuencia de ambas situaciones **el déficit de explotación crece** año a año.
- **Históricamente se daba un principio de solidaridad entre concesiones** que permitía que las más rentables pudieran compensar los resultados de aquellas que no lo eran. La disminución de viajeros comentada anteriormente afecta a todas las concesiones, por lo que **ya no es posible continuar con este principio** y se deben buscar fórmulas de financiación alternativas.
- El ratio de cobertura de los ingresos tarifarios del transporte por carretera sobre los costes es de un 50%. La administración pública (en este caso la DGA) dispone de una línea de **subvención para las concesiones deficitarias, pero a pesar de ello un 25% de estos costes queda sin cubrir**. Esta situación contrasta con la del **ferrocarril**, donde el ratio de cobertura es solo de un 20% y, en cambio, **se subvenciona la totalidad del déficit de servicio**.
- La DGA toma conciencia de la necesidad de cubrir los gastos del transporte por carretera, tal como se observa en la **evolución que han tenido las cantidades presupuestadas por este concepto a lo largo de los años**. De todas formas, esta cantidad **sigue siendo insuficiente**.
- Otro aspecto a destacar es el **diferente tratamiento que se da a la movilidad de los ciudadanos en función de su pertenencia al ámbito metropolitano de Zaragoza o al resto de Aragón**. La **cantidad percibida por habitante según este concepto es cerca de 10 veces mayor para el primer caso**.

## 5. Líneas de actuación propuestas

## 5.1. PRINCIPALES LÍNEAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

Parte de la población, por sus características particulares (edad, salud, disponibilidad de permiso de conducir...) no puede acceder a los modos de transporte privados, por lo que **desde las administraciones se debe dar alternativas para garantizar este derecho mediante el transporte público.**

Tal como se ha mostrado a lo largo del documento el transporte de viajeros por carretera contribuye a que se establezcan las condiciones necesarias para que el territorio de Aragón sea apto y equitativo para todos sus ciudadanos.

**El autobús hace posible el acceso a un derecho básico de la población: la movilidad, equiparable a otros servicios básicos como sanidad, educación y asistencia social.**

Ante las dificultades que se plantean en el sector es necesario establecer unas líneas de actuación que permitan la continuidad de la prestación de este servicio público con un nivel de calidad que resulte satisfactorio para los ciudadanos.

Estas líneas de actuación consideran dos frentes principales, uno de ellos más vinculado con la ayuda económica directa, y el otro con acciones complementarias de mejora del servicio.

### 5.1.1. Revisión de la ayuda económica

Se debe revisar la ayuda económica para la explotación del servicio a fin de que los operadores puedan prestarlo con garantías. Para ello se deben de seguir las pautas siguientes:

- **Apoyo económico COMPLETO de las Administraciones** a empresas que llevan a cabo servicio de transporte por carretera con una baja ocupación. La revisión de la ayuda económica debe ser abordada en múltiples direcciones.

- **Coordinación entre administración Central y Autonómica para fomentar el autobús**, que se muestra como el **medio más eficiente para prestar servicio en Aragón**
- **Inversión en nuevas tecnologías** de mejora del servicio: mejora de la explotación, modernización de los medios de pago, mejoras en la eficiencia ecológica (utilización de biodiesel, renovación de la flota con vehículos más modernos que permitan reducir el consumo energético...)
- **Desarrollo de políticas de incentivación de uso del autobús**, absolutamente necesarias para que las otras medidas aquí propuestas lleven a resultados positivos.
- **Igualdad de trato** con el ferrocarril y otros medios de transporte. La comparativa presentada en este documento aporta suficientes argumentos para solicitar la **equiparación**.
- **Inversión y mejoras en infraestructuras preferentes para el autobús**: carril bus y Bus-VAO. Las **inversiones sobre infraestructuras** repercuten en la **calidad** del servicio: la disminución del tiempo de recorrido aumenta el grado de satisfacción del usuario.
- **Subvención del precio de los billetes** mediante bonos y desarrollo del **billete único**. En aras de que el ciudadano perciba de forma más directa las ayudas económicas, subvencionar el precio de los billetes e impulsar el billete único – integración tarifaria.

### 5.1.2. Otras líneas de actuación

Otras líneas que permitan la mejora de la situación del sector y de la prestación del servicio prestado son:

- **PROMOCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS MEDIO AMBIENTALES DEL AUTOBÚS**
  - Impulso de una campaña para difundir la imagen del autobús como **modo de transporte ecológico**, ya que como se ha visto es un modo más ecológico para el transporte interurbano
  - **La eficiencia económica es ecológica**

## ▪ REESTRUCTURACIÓN DEL SERVICIO

Medidas de reorganización para que con los mismos recursos se pueda prestar un servicio de mayor calidad.

- **Racionalización** de la **oferta** en función de la demanda. Análisis de las líneas y los horarios en que tienen lugar las expediciones para determinar la necesidad de mantenerlos o bien buscar alternativas.
- **Revisión de los servicios de obligada prestación en fines de semana.** Optimizar el número de expediciones en fin de semana en función de su demanda.
- **Facilidad supresión servicios deficitarios.** Establecer un sistema racional para la supresión de estos servicios y poder trasvasar los recursos dedicados a otros con una mejor respuesta.
- **Evitar competencia desde otros modos.** Coordinar las políticas ferroviarias y de transporte por carretera para mejorar la oferta.
- **Marco político y de regulación estables a largo plazo.** Necesidad de apoyo desde las instituciones para garantizar este tipo de transporte.

## ▪ DESARROLLO DE UN OBSERVATORIO DE COSTES

- Para una **aproximación pública a la realidad económica del sector** se considera necesario el **desarrollo de un observatorio de costes** asociados a su actividad.
- En este observatorio se aportará de forma clara y precisa la información de la **evolución de los costes**. Este elemento se considera de especial importancia para **valorar de forma objetiva el peso de las subvenciones** percibidas por parte de la administración autonómica, y un instrumento para la solicitud de ayudas más allá de este estamento.
- La creación de un buen observatorio de costes requiere necesariamente de la **participación activa del sector**.

# Anejo 1 – Cálculo del coste/km del autobús y del ferrocarril

En el caso de los costes de operación se han evaluado teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

**Coste de operación del tren** – Obtenido como cociente de los costes de explotación y los kilómetros recorridos del ejercicio del 2009:

Costes de explotación	5.842.164 €
Kilómetros	790.561
€/km	7,39 €

**Coste de explotación del autobús** – Calculado a partir de la información facilitada por AETIVA a partir de los datos de algunos de sus asociados para solicitar la subvención por déficit de explotación para 2009: el coste total es la suma de la cantidad solicitada y los ingresos obtenidos, entendiendo que así se cubren todos los gastos de explotación.

Empresa operadora	Concesión	Subvención solicitada	Ingresos tarifarios (sin IVA)	Coste total	Kilómetros recorridos	Coste/km
Ágreda Automóvil	Villar de los Navarros- Zaragoza	240.498	172.431	412.929	116.267	3,55
	Zaragoza-La Puebla de Alfinden	53.199	52.036	105.235	108.003	0,97
	Carcastillo-Zaragoza	127.327	17.615	144.941	84.916	1,71
	Biel-Zaragoza	126.101	60.378	186.479	152.552	1,22
	Boquiñeni-Alagon	22.066	5.115	27.181	11.408	2,38
	Sta. Cruz de Grió-Cariñena	66.623	6.176	72.799	17.880	4,07
Therpasa	Ricla-La Almunia	22.829	2.904	25.733	9.730	2,64
	Novillas - Borja	50.730	4.239	54.969	45.120	1,22
Automóviles Zaragoza	Sariñena - Zaragoza	105.636	63.672	169.308	111.848	1,51
	Codos Calatayud	45.215	4.082	49.297	17.416	2,83
Abasa	Torrelapaja-Torrijo-Calatayud	73.450	20.540	93.990	40.776	2,31
	Lécera - Zaragoza	200.270	366.981	567.251	286.928	1,98
	Alcañiz - Castellote	128.358	89.203	217.561	63.144	3,45
	Alcañiz - Zaragoza	147.328	776.992	924.320	597.860	1,55
Hermanos Martínez	Alcorisa - Escatrón	168.728	156.748	325.476	163.470	1,99
	Global	142.795	78.336	221.131	96.864	2,28
<b>TOTAL</b>		<b>1.721.153</b>	<b>1.877.447</b>	<b>3.598.600</b>	<b>1.924.182</b>	<b>1,87</b>

El precio promedio es de 1.87 €/km (para el año 2009). Si se actualiza con el IPC de 2009 de Aragón (0.8 %) es igual a 1.89 €/km. Ahora bien, dada la dispersión de resultados entre distintas concesiones (8 de ellas con valores superiores a 2 €/km), y que casi todas las que tienen un valor inferior al promedio pertenecen a los mismos operadores (ABASA y THERPASA) se ha considerado como opción más adecuada redondear el valor a 2 €/km.