

Comparativa intermodal de tarifas en el transporte de viajeros

7 de Marzo de 2014

Informe
realizado para



Afi

Consultores de
las Administraciones Públicas

c/ España, 19
28010 Madrid
Tlf.: 34-91-520 01 00
Fax: 34-91-520 01 43
e-mail: afi@afi.es
www.afi.es

Índice

1. Introducción	3
2. Comparativa intermodal de precios	6
3. Conclusiones.....	13
Fuentes.....	16

1. Introducción

En febrero de 2013, el operador ferroviario dependiente del Ministerio de Fomento, Renfe, decidió aplicar una disminución sustancial de los precios del servicio de Alta Velocidad y de Larga Distancia en los distintos itinerarios de esta red. Esta medida nació con el objetivo de incrementar el uso del servicio por parte de los usuarios del transporte interurbano e interregional, articulándose sobre un sistema de precios flexibles y dinámicos, similar al que se utiliza para la venta de billetes de avión. Este esquema permite a la entidad discriminar precios tanto por la antelación con la que se efectúe la compra del billete como por la franja horaria prevista para la realización del viaje, distinguiendo entre horas de alta y baja demanda, de manera que puede obtener un mejor rendimiento de sus activos y una mayor eficiencia de su actividad. Según la propia fuente oficial del operador, el incremento en el número de usuarios atribuible a la bajada de precios ha sido del 22%, permitiendo que los trenes hayan aumentado en casi diez puntos la ocupación media con la que circula actualmente el AVE, situándose en el 74,3% de su capacidad total. Ha de notarse, sin embargo que una cosa es gestión de las tarifas y discriminación de precios a fin de aumentar la eficiencia del servicio, el excedente de los consumidores y el del transportista y otra cosa muy distinta es reducir de manera generalizada las tarifas, haciendo que descendan tanto la mayoría de ellas como la tarifa media efectiva. En el segundo caso, la mejora en la ocupación (natural a nada que la elasticidad de la demanda lo facilite) no tiene por qué, necesariamente, conducir a una mejora del balance económico de la explotación, incluso si el coste marginal de los viajeros añadidos es insignificante.

Esta medida no tendría, por otra parte, ningún inconveniente desde un punto de vista del bienestar social (del consumidor, más exactamente) - ni habría de ser motivo de crítica alguna, pues en cualquier caso significa viajes más económicos para un mayor número de usuarios - si el ferrocarril fuese el único modo existente para la cobertura de todas y cada una de las necesidades de transporte público en España, o si sus resultados de explotación no se vieses comprometidos, o si, finalmente, dichas tarifas maximizasen dicho bienestar social de manera efectiva.

Sin embargo, la aplicación de esta medida ha tenido, por una parte, un importante **impacto en el equilibrio intermodal del transporte, afectando en particular al transporte de**

viajeros por carretera, una actividad que tiene una importante demanda y que cubre una necesidad de servicio público que en muchos casos el tren, por diversos motivos, algunos de ellos obvios, no puede realizar. En este sentido, la distorsión del equilibrio intermodal se produce porque muchos de los itinerarios que cubre el servicio ferroviario albergan una competencia directa con el autobús, un medio que no puede reaccionar fácilmente a esas disminuciones de precios puesto que (i) no dispone por mor de una regulación bastante más rígida que la que tiene el ferrocarril, de esa flexibilidad a la hora de fijar las tarifas, (ii) carece de la capacidad de aguantar déficits de explotación de la que goza el ferrocarril en virtud de sus contratos de servicio. Por otra parte, no existe evidencia de que, tomando en consideración el grave perjuicio que ha causado a la operatividad del sector del autobús y el volumen de recursos que ha supuesto la “subvención” otorgada al servicio ferroviario con estas medidas, esta política de transportes haya redundado en un claro beneficio social tanto para los usuarios como para el conjunto de la sociedad.

En realidad, si esta estrategia de precios perdura en los próximos meses (no hace falta que se prolongue años para lograrlo), el impacto del trasvase modal de viajeros puede llegar a comprometer **la viabilidad económica** de las líneas de autobús regular coincidentes con los corredores de AVE y Larga Distancia. No debe olvidarse, a este respecto, que la actividad de transporte interurbano por autobús está regulada bajo el modelo concesional en el que las compañías planifican su actividad y establecen pujas por obtener licencias de actividad con arreglo a unas previsiones de ingresos futuros, un hecho inevitable dado el horizonte temporal de las concesiones. Aun cuando estas previsiones tengan en cuenta posibles *shocks* adversos de demanda, resulta muy complicado prever las consecuencias de un cambio provocado por una política tarifaria discrecional en el equilibrio intermodal de este calibre. En este sentido, debe ponerse en valor que el servicio que prestan el tren y el autobús no es un servicio homogéneo, sino que en ciertas rutas los autobuses realizan paradas intermedias y prestan, por tanto, servicios a municipios y ciudades a las que nunca atendería el AVE tanto por razones materiales como por razones operativas.

ooOoo

Este informe recoge una comparativa de precios de diversos itinerarios en los que existe competencia entre el autobús, el ferrocarril (AVE o tren de larga distancia) y, en algunos casos, el avión. Si se tiene en cuenta que el tren es un modo de transporte más rápido que el autobús,

puede inferirse que siempre que los individuos valoren el ahorro de tiempo, y las tarifas e itinerarios sean similares, preferirán utilizar el tren en detrimento del autobús para desplazamientos origen-destino idénticos y directos (sin paradas intermedias), dejando al margen otro tipo de consideraciones sobre las prestaciones que ofrecen otros servicios y el sobrecoste que supone la subvención del ferrocarril para la hacienda pública. Este hecho explica por qué algunos colectivos como los viajeros jóvenes o los que pertenecen a la tercera edad, tradicionalmente usuarios de los autobuses de larga distancia, sustituyan un medio por otro ante una variación tan acusada de las tarifas. En efecto, como podrá apreciarse a continuación, en muchos corredores e itinerarios se observa que los precios del servicio llegan a ser incluso más bajos para el tren que para el autobús, lo cual no puede explicarse –en ausencia de las subvenciones encubiertas a las que nos estamos refiriendo– por razones de coste operativo y menos aún si en este coste se imputasen los costes asociados a la infraestructura y el material rodante en cada modo (correspondiéndole al autobús la cuota parte del uso de las carreteras y autovías).

Por otra parte, el transporte de viajeros en autobús no es el único medio de transporte que ve peligrar su actividad. El transporte aéreo interregional en España también es susceptible, cuando no más, de sufrir las consecuencias de la arbitrariedad de la fijación de tarifas del operador ferroviario.

En definitiva, pese a que el usuario final se beneficia inicialmente de la disminución en los precios, en el medio plazo, de no respetarse el equilibrio intermodal, puede ver reducido su bienestar, incluso en mayor medida, por la reducción de las opciones de movilidad que representa el autobús y su capilaridad. Esto se debe principalmente a tres motivos. En primer lugar, si esta política expulsa el servicio de autobús de una determinada ruta, se reduce la capacidad de elección del usuario entre modos, frecuencias e itinerarios. Asimismo, si de producirse dicha salida, se eliminan determinados servicios que antes cubría una empresa de autobús en condición de concesión, el usuario ahora debe afrontarla en vehículo privado, puesto que ha dejado de ser rentable para un operador privado y muy costoso para la administración. Por último, a que la medida comporta un sobrecoste para la administración, y en última instancia a los contribuyentes - a diferencia de las concesiones de autobús - puesto que Renfe es una entidad directamente dependiente de la administración pública.

Para mejor poner en perspectiva la realidad de la dura y antinatural competencia a la que el operador ferroviario somete al transporte de viajeros por carretera, se ofrece también en este informe una comparativa internacional que desemboca en una primera evidencia (que convendría profundizar con más detalle) de que, una vez homogeneizadas las tarifas unitarias (por km) en las principales relaciones en España, el RU y Alemania, para ambos modos, el ferrocarril opera con tarifas unitarias inferiores a las del autobús en España, mientras que sucede lo contrario en los otros dos países.

2. Comparativa intermodal de precios

El análisis comparado de tarifas que se realiza en este dictamen se ha efectuado sobre una muestra de 22 itinerarios donde existe una competencia directa entre el tren y el autobús. En dicha muestra figuran la mayoría¹ de los itinerarios por los que mayor volumen de pasajeros transita al año, como son el eje Madrid-Zaragoza-Barcelona, Madrid-Valencia o Madrid-Sevilla, entre otros. Las tarifas escogidas son las mínimas que han podido encontrarse en los respectivos canales de venta de los operadores oferentes, en cada uno de los modos. Dichas tarifas corresponden al coste que supone un solo trayecto, sin tener en cuenta otros costes de transacción que puedan derivarse, del tipo gastos de gestión, emisión u otros.

Por ejemplo, en los itinerarios que unen Madrid con las provincias levantinas de Valencia y Alicante, el tren llega a ser 3 céntimos más barato por cada kilómetro recorrido que el autobús (9 euros en un trayecto de 300 km). No obstante, las diferencias más notables se encuentran en los servicios de tren de Larga Distancia. Concretamente, en las rutas que conectan la capital con los distintos enclaves del Cantábrico – San Sebastián, Santander, Oviedo o A Coruña, entre otros – el tren llega a ser 5 o 6 céntimos por kilómetro más barato que el autobús (hasta 30 euros por un trayecto de 500 km).

¹ Se han excluido aquellos trayectos en los que no existe una competencia directa, como puede ser el eje Madrid-Bilbao, donde no existe una conectividad directa de tren.

Tabla 1.- Precios, tarifas €/Km y distancias en los distintos modos de transporte para los principales itinerarios de España. 2014.

Itinerario		Bus			Ferrocarril					Avión				
Origen	Destino	Precio	Distancia (Km del trayecto en carretera)	Tarifa €/Km	Media y Larga Distancia	AVE	Distancia (Km del trayecto en rail)	Tarifa €/km Larga Distancia	Tarifa €/km AVE	Low Cost	Tradicional	Distancia (Km del trayecto aéreo)	Tarifa €/ km Low Cost	Tarifa €/ km Tradicional
Madrid	Alicante	31,1	422	0,07	-	19,45	447	-	0,04	80	197	360,0	0,22	0,55
Madrid	Valencia	29,4	357	0,08	-	21,7	481	-	0,05	39	114	302,2	0,13	0,38
Madrid	Barcelona	32,0	616	0,05	-	32,0	621	-	0,05	35	89	504,9	0,07	0,18
Madrid	Zaragoza	16,4	315	0,05	-	16,4	307	-	0,05	-	-	274,0	-	-
Barcelona	Zaragoza	15,6	305	0,05	15,8	17,9	320	0,05	0,06	-	-	255,4	-	-
Barcelona	Alicante	46,5	536	0,09	17,3	-	523	0,03	-	40	-	406,9	0,10	-
Barcelona	Castellón	24,6	280	0,09	10,6	-	278	0,04	-	-	-	242,7	-	-
Barcelona	Valencia	5*	349	0,01	13,5	-	349	0,04	-	-	114	303,2	-	0,38
Madrid	Santander	31,4	424	0,07	15,0	-	445	0,03	-	-	164	338,6	-	0,48
Madrid	Donostia-Irún	36,1	453	0,08	16,5	-	572	0,03	-	-	196	352,8	-	0,56
Madrid	Vigo	42,8	590	0,07	15,3	-	590	0,03	-	93	-	464,5	0,20	-
Madrid	A Coruña	45,8	591	0,08	16,9	-	700	0,02	-	97	-	508,7	0,19	-
Madrid	Oviedo	33,6	446	0,08	15,1	-	489	0,03	-	74	-	372,3	0,20	-
Madrid	Salamanca	16,5	213	0,08	13,6	-	232	0,06	-	-	-	176,3	-	-
Madrid	Leon	25,0	335	0,07	13,6	-	350	0,04	-	-	-	288,4	-	-
Madrid	Valladolid	15,1	189	0,08	-	9,9	179	-	0,06	-	-	162,7	-	-
Madrid	Cádiz	27,1	654	0,04	32,0	-	633	0,05	-	115	146	487,5	0,24	0,30
Madrid	Cordoba**	17,0	393	0,04	-	16,4	344	-	0,05	-	-	296,5	-	-
Madrid	Malaga	24,8	531	0,05	-	23,9	513	-	0,05	48	-	415,8	0,12	-
Madrid	Ciudad real***	13,3	186	0,07	-	10,9	160,44	-	0,07	-	-	160,3	-	-
Madrid	Toledo****	5,4	74	0,07	12,7	-	75	0,17	-	-	-	74,0	-	-
Madrid	Sevilla	22,0	529	0,04	-	22,7	471	-	0,05	-	104	391,5	-	0,27

* Es la tarifa mínima encontrada en la Web de Alsa. La tarifa normal es de 28,81 euros.

** El tren es ALVIA, pero el tiempo estimado es prácticamente el mismo que en el AVE.

*** El tren es ALTARIA, pero el tiempo estimado es prácticamente el mismo que en el AVE

**** El tren es AVANT

Fuente: Afi a partir de Adif, Alsa, Renfe, Aisa, Socibus, Avanza, Arriva, Skyscanner y Rumbo.

En otros casos, las diferencias son inexistentes o incluso ligeramente favorables al autobús como es el caso de las líneas que unen Madrid con algunas de las principales provincias del Sur, como Sevilla o Córdoba.

En los siguientes gráficos se representan las diferencias de las tarifas en céntimos/km implementadas en el ferrocarril y el autobús, donde se aprecian con mayor nitidez las diferencias existentes en los distintos itinerarios. El primer gráfico compara exclusivamente las líneas en las que existe competencia directa del autobús con el servicio de AVE. En el segundo, se comparan las que lo hacen con trenes categorizados como de larga y media distancia.

Gráfico 1.- Diferencias de precios de autobús y AVE en céntimos por km de distancia. 2014



Fuente: Afi a partir de Adif, Alsa, Renfe, Aisa, Socibus, Avanza, Arriva, Skyscanner y Rumbo.

El trayecto entre Barcelona y Valencia es especialmente barato debido a una promoción exclusiva que permite unir ambas ciudades en autobús al módico precio de cinco euros, si bien la tarifa normal es sustancialmente mayor. En otros itinerarios, como Madrid-Toledo, Madrid-Cádiz o Barcelona-Zaragoza son también relativamente más baratos.

Gráfico 2.- Diferencias de precios de autobús y ferrocarril de larga distancia en céntimos por km de distancia. 2014



Fuente: Afi a partir de Adif, Alsa, Renfe, Aisa, Socibus, Avanza, Arriva, Skyscanner y Rumbo.

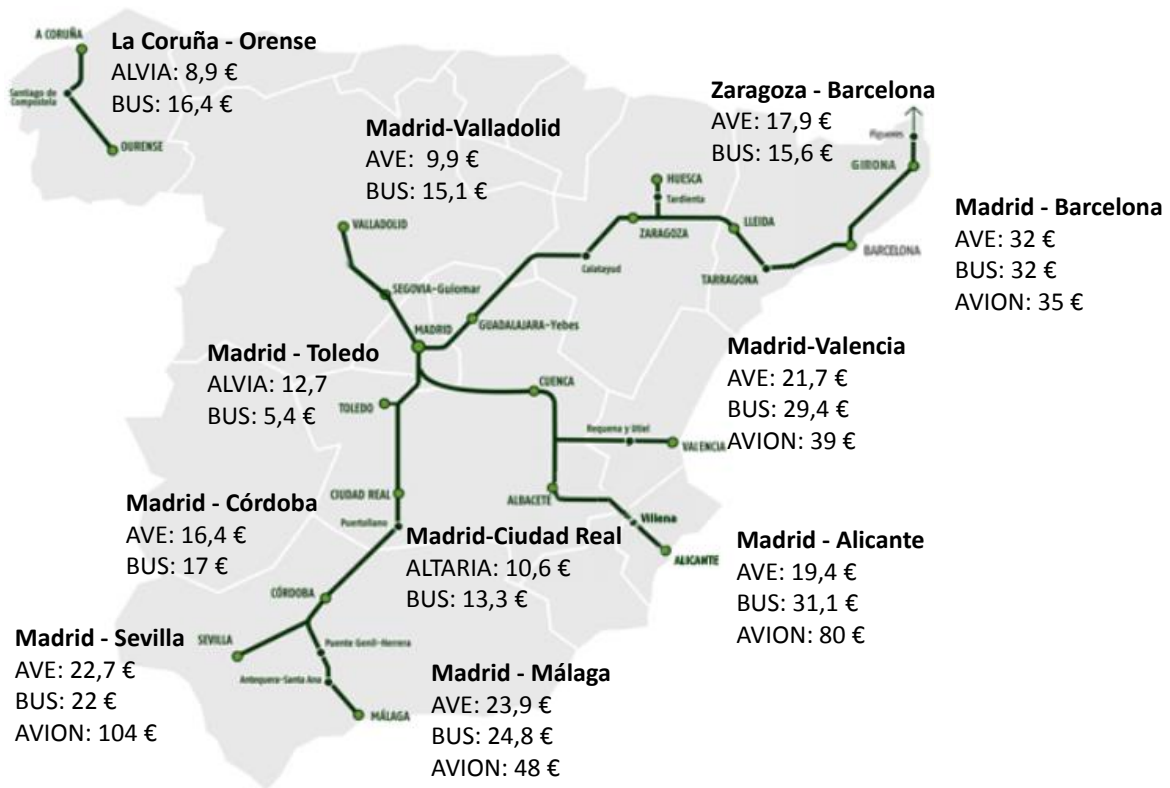
Nota: Se ha excluido el trayecto Madrid-Toledo puesto que distorsiona notablemente el gráfico y no es representativo del conjunto.

Por último, el siguiente mapa sintetiza la comparativa de precios absolutos (sin considerar las tarifas por kilómetro en relaciones que teniendo el mismo origen-destino tienen diferentes distancias efectivas) que cargan los diferentes modos de transporte, en las principales rutas donde hasta ahora opera el AVE. La competencia más agresiva se localiza en las rutas que unen Madrid con Valladolid, A Coruña con Orense y Madrid con las provincias levantinas. Las diferencias tarifarias en estas últimas pueden llegar a ser de 8 euros en el caso de Valencia y de casi 12 euros en la ruta de Alicante.

De hecho, entre los casos analizados – que prácticamente cubren la totalidad de la red nacional – la única excepción en la que el precio del AVE es superior al precio del autobús es la relación Zaragoza-Barcelona, donde el autobús es aproximadamente 1,5 euros más barato. Existe otro trayecto en la que el tren es más caro que el autobús, y es en la línea que cubre el recorrido entre Madrid y Toledo, aunque en este caso el tren que opera es el modelo ALVIA,

que aunque no alcanza la velocidad de este último, utiliza igualmente la infraestructura de alta velocidad. Si bien es cierto que pese a ser más caro, es un servicio que apenas tiene diferenciación de precio, puesto que no se observan importantes descuentos por comprar el billete con antelación.

Mapa 1.- Red de Alta Velocidad en España. Comparativa intermodal de precios según itinerario. 2014



Nota: Los precios recogidos para los distintos modos de transporte se corresponden con las tarifas mínimas encontradas en sus respectivas páginas web, en el periodo febrero - junio de 2014.

Fuente: Afi a partir de Adif, Alsa, Renfe, Aisa, Socibus, Avanza, Arriva, Skyscanner y Rumbo.

Una comparativa internacional. El caso de Reino Unido y Alemania.

Siguiendo el mismo criterio de comparación entre tarifas precio-kilometro que en el caso español, la realidad de la competencia intermodal en Reino Unido y Alemania revela una situación radicalmente distinta. Habiendo escogido una muestra representativa de los principales itinerarios que recorren el territorio británico y germánico, se observan unas diferencias muy marcadas entre las tarifas del autobús y el ferrocarril. Si bien hay que tener en cuenta que el marco regulatorio de estos países es distinto, que el autobús disfruta de una flexibilidad en la fijación de las tarifas, y reconociendo que esto condiciona la comparabilidad, no cabe duda de que las tarifas de tren son, de manera natural, sustancialmente mayores que las de autobús.

En el caso de Reino Unido, donde se observan las mayores diferencias, por ejemplo, en la ruta que une la ciudad de Londres con la de Leeds, la tarifa de tren puede llegar a ser veinte veces mayor que la de autobús. Y esta relación es en general creciente a medida que el recorrido es de mayor distancia, un elemento normal que sin embargo en el caso español no se cumple.

Tabla 2.- Precios, tarifas £ / Km y distancias en autobús y ferrocarril de los principales itinerarios de Reino Unido. 2014.

Origen	Destino	Bus		Ferrocarril		Tarifas Libra - kilometro		
		Precio	Distancia bus	Precio	Distancia tren	£ / Km bus	£ / Km tren	
Londres	Birmingham		7	189	49	160,9	0,04	0,30
London	Leeds		5	313	96	289,6	0,02	0,33
London	Liverpool		10	339	78,7	295,3	0,03	0,27
Manchester	Liverpool		2	54	11,9	49,8	0,04	0,24

Nota: Los precios recogidos para los distintos modos de transporte se corresponden con las tarifas mínimas encontradas en sus respectivas páginas web, en el periodo febrero - junio de 2014.

Fuente: Afi a partir de National Express y The Trainline.

En el caso alemán, las diferencias son también mayores que en el caso español. A modo de ejemplo, en la línea que une dos de los polos fundamentales de actividad económica de Alemania, Frankfurt y Munich, la diferencia a favor del tren alcanza los 9 céntimos por kilómetro recorrido, casi 3,5 veces más caro.

Tabla 3.- Precios, tarifas € / Km y distancias en autobús y ferrocarril de los principales itinerarios de Alemania. 2014.

Origen	Destino	Precio	Distancia bus	Precio	Distancia tren	€/ Km bus	€/ Km tren
Hamburgo	Berlin	13	288	29	230,0	0,05	0,13
Frankfurt	Munich	15	396	45	348,0	0,04	0,13
Colonia	Hannover	12	286	29	249,0	0,04	0,12
Colonia	Frankfurt	8	183	19	139,0	0,04	0,14

Nota: Los precios recogidos para los distintos modos de transporte se corresponden con las tarifas mínimas estándar.

Fuente: Afi a partir de Busliniensuche.

El siguiente cuadro expresa con sencillez y elocuencia la dimensión de las diferencias a las que nos referimos. Si se compara cuánto de caro es, en términos generales, el ferrocarril en relación al autobús, estableciendo un promedio a nivel de país, se observa que en Inglaterra el ferrocarril es 11 veces más caro en libra por kilómetro que el autobús, y algo más de diez veces con respecto a España. En el caso de Alemania, la diferencia con respecto a España es cerca de dos veces mayor.

Es decir, en el promedio del conjunto de España, resulta más barato viajar en tren que en autobús, algo que escapa a toda lógica económica, y solo puede explicarse porque el ferrocarril disfruta de una ventaja comparativa en forma de subvención, dada la regulación de tarifas del autobús, alterando de manera ineludible el equilibrio intermodal.

Tabla 2.- Comparativa del promedio de la ratio tarifa euro – km de España con el promedio de Reino Unido y de Alemania. 2014.

España	Promedio de la ratio tarifa euro - km ferrocarril / tarifa euro - kilometro autobus	0,88
Alemania	Promedio de la ratio tarifa euro - km ferrocarril / tarifa euro - kilometro autobus	3,0
Reino Unido	Promedio de la ratio tarifa libra - km ferrocarril / tarifa libra - kilometro autobus	11,0

Fuente: Afi a partir de National Express, The Trainline, Busliniensuche, Adif, Alsa, Renfe, Aisa, Socibus, Avanza, Arriva, Skyscanner y Rumbo.

3. Conclusiones

De la evidencia reunida en este informe pueden extraerse algunas consideraciones finales que conviene destacar:

- La tarificación de los servicios de transporte ferroviario en las principales relaciones interurbanas de España ha sufrido una importante modificación en el último año que ha afectado directamente al desempeño de otros modos de transporte como el autobús.
- En aras de mantener un sistema de transportes equilibrado, apto para cumplir los objetivos de servicio universal que requiere la movilidad sostenible y en condiciones de competencia modal, el regulador debe velar porque dicha competencia entre los distintos modos, que ya de por sí presentan una diferenciación por naturaleza, se mantenga de acuerdo a los principios establecidos en la normativa de competencia.
- Las medidas de política de transportes no pueden encaminarse a favorecer deliberada e indiscriminadamente a un modo de transporte concreto y poner en riesgo la viabilidad de otros modos, cuando, además, la gestión de este competidor depende directamente de la administración pública, puesto que puede constituir un episodio de competencia desleal, en este caso instrumentada bajo la denostada fórmula del *dumping*.
- Por el contrario, debe entenderse que garantizar el buen desempeño de las empresas privadas que realizan servicios de transporte, sea en régimen de competencia “en” o “por” el mercado, es un elemento crucial para la articulación del sistema económico y la cohesión social.
- La política tarifaria aplicada por Renfe y que ha sido objeto de análisis comparado en esta nota, ha provocado que, desde luego en lo que se refiere a tarifas mínimas, en numerosas relaciones de primer nivel del transporte interurbano, el precio por kilómetro sea hasta 1,8 veces más caro si se viaja en autobús (Madrid-Valencia frente al AVE), pudiendo llegar a superar las 3 veces (Madrid-A Coruña frente a la Larga Distancia).

- Las anteriores diferencias se ven agudizadas si consideramos el denominado “coste generalizado” del transporte, que incluye la valoración del tiempo empleado en el viaje, sensiblemente más elevado para el autobús que para el AVE o la Larga Distancia, incluso si suponemos una valoración diferente del tiempo por parte de los usuarios de uno y otro modo.
- Las anteriores diferencias, además, a falta de un estudio detallado (que incluya tarifas medias efectivas), se compadecen mal con la evidencia de que los costes operativos unitarios raramente pueden ser superiores en el bus frente al ferrocarril. Y no digamos si se añadiesen a dichos costes operativos las imputaciones oportunas por el uso de las infraestructuras y el material rodante (amortizaciones). De hecho, este contexto de costes legitima a cualquier observador de la situación para hablar de “subvención” encubierta al ferrocarril, por la vía de esta política tarifaria, por parte de su regulador.
- Pese a que la diversidad de los modelos que regulan el transporte en Europa limitan la comparabilidad tarifaria entre países, una primera evidencia recogida en países representativos como Inglaterra o Alemania pone de manifiesto que el autobús es un modo de transporte relativamente más económico en estos países que en España. Pero también pone de manifiesto, lo que es muy relevante, que el ferrocarril es un modo varias veces más caro en relación al autobús, como la intuición primera daría a entender. Ello contrasta fuertemente con la evidencia más sistemática recogida para España, donde el ferrocarril ofrece tarifas unitarias (por km) sensiblemente más baratas que el autobús.
- Este resultado, muy expresivo en el caso de Reino Unido - donde existe una total liberalización del servicio - pone de manifiesto la necesidad de encontrar otro equilibrio intermodal, que en ausencia de una modificación del esquema tarifario actual del operador ferroviario (un escenario que debe discutirse, sin embargo) debería pasar por, al menos, permitir una mayor flexibilidad en la fijación de las tarifas de autobús, siempre dentro del marco actual del modelo concesional.

-
- A día de hoy las empresas privadas de transporte de viajeros por carretera se encuentran en muchos casos atenazadas por la situación económica, enfrentándose incluso al riesgo de cesar en su actividad, a cuya defensa no ayudan en absoluto, más bien todo lo contrario, las recientes políticas tarifarias decididas conjuntamente por el operador ferroviario y su regulador.
 - Cuando la incertidumbre regulatoria es manifiesta, las empresas pueden ver reducidos los incentivos a acometer inversiones de modernización y mejora del servicio, ya de por sí deprimidos por las actuales condiciones de acceso a la financiación, las perspectivas de demanda y la rigidez del marco concesional en materia tarifaria (que contrasta con la flexibilidad de la que ha dispuesto el operador ferroviario).

Fuentes

- Página web de Adif: http://www.adif.es/es_ES/index.shtml
- Página web de ALSA: <http://www.alsa.es/>
- Página web de AISA: <http://www.aisa-grupo.com/>
- Página web de Arriva: <http://www.arriva.es/#home>
- Página web de Socibus: <http://www.socibus.es/html/index.php>
- Página web de Renfe: <http://www.renfe.com/>
- Página web de Avanza: <http://www.avanzabus.com>
- Página web de Ryanair: <http://www.ryanair.com/es>
- Página web de Skyscanner: <http://www.skyscanner.es/>
- Página web de Rumbo: www.rumbo.es