



FUNDACIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE SANITARIO  
para la educación, cooperación y desarrollo

# *Libro Blanco del Transporte Sanitario*

*Análisis económico del Sector*

*Junio de 2005*

Estudio realizado por:



ANALISIS E INVESTIGACION

Colabora:



ISICS



## Indice

1. Introducción
2. El Sector del transporte sanitario
  - 2.1 Relevancia y dimensión del sector del transporte sanitario en España.
  - 2.2 Concentración y tamaño de las empresas del sector.
  - 2.3 Estructura del activo de las empresas.
  - 2.4 Estructura del pasivo de las empresas.
  - 2.5 Estructura de la cuenta de resultados
3. Estimación de los costes por tipo de vehículos.
  - 3.1 Convenio Nacional.
  - 3.2 Convenio de Aragón, Cataluña, Madrid y Navarra.
4. Empresas públicas de transporte sanitario: el caso del SAMUR.
  - 4.1 Análisis de los presupuestos del SAMUR.
  - 4.2 Costes de los vehículos del SAMUR.

## 1. Introducción

El primer capítulo se ha dedicado a analizar el sector desde una perspectiva económica, perspectiva que puede ayudarnos a contextualizar adecuadamente el sector en su dimensión, en su composición empresarial y en sus costes.

El capítulo se ha estructurado en tres apartados:

- El sector del transporte sanitario, apartado que trata de establecer la relación y dimensión del sector en España, así como los principales rasgos económicos de las empresas que lo componen.
- Estimación de los costes por tipo de vehículo, que pretende servir de punto de partida para el diagnóstico de rentabilidad.
- El caso del SAMUR, como exponente y referencia de las empresas públicas de transporte sanitario.

Los resultados que se presentan a continuación han sido elaborados a partir de informaciones primarias y secundarias entre las que destacamos:

- Estadísticas Eurostat
- Estadísticas del Ministerio de Fomento
- Análisis de cuentas del registro de empresas
- BD's empresas de transporte sanitario
- Convenios Nacional y Autonómicos del sector de transporte sanitario
- Entrevistas con la Administración, empresas de transporte sanitario y empresas de carrozado de ambulancias
- Información del Ayuntamiento de Madrid y el SAMUR.

## 2. El Sector del transporte sanitario

En este apartado del Libro Blanco del Transporte Sanitario se va a tratar de caracterizar el sector, presentando sus principales rasgos. En este sentido se van a realizar aproximaciones al grado de concentración del sector, sus resultados medios o la dimensión total del transporte sanitario en España y en cada Comunidad Autónoma.

Para ello, nos vamos a apoyar en diversas fuentes de datos, especialmente en los elaborados por el Ministerio de Fomento, así como un análisis de las cuentas registrales que presentaron 290 organizaciones del sector en los últimos años.

### 2.1. Relevancia y dimensión del sector del transporte sanitario en España

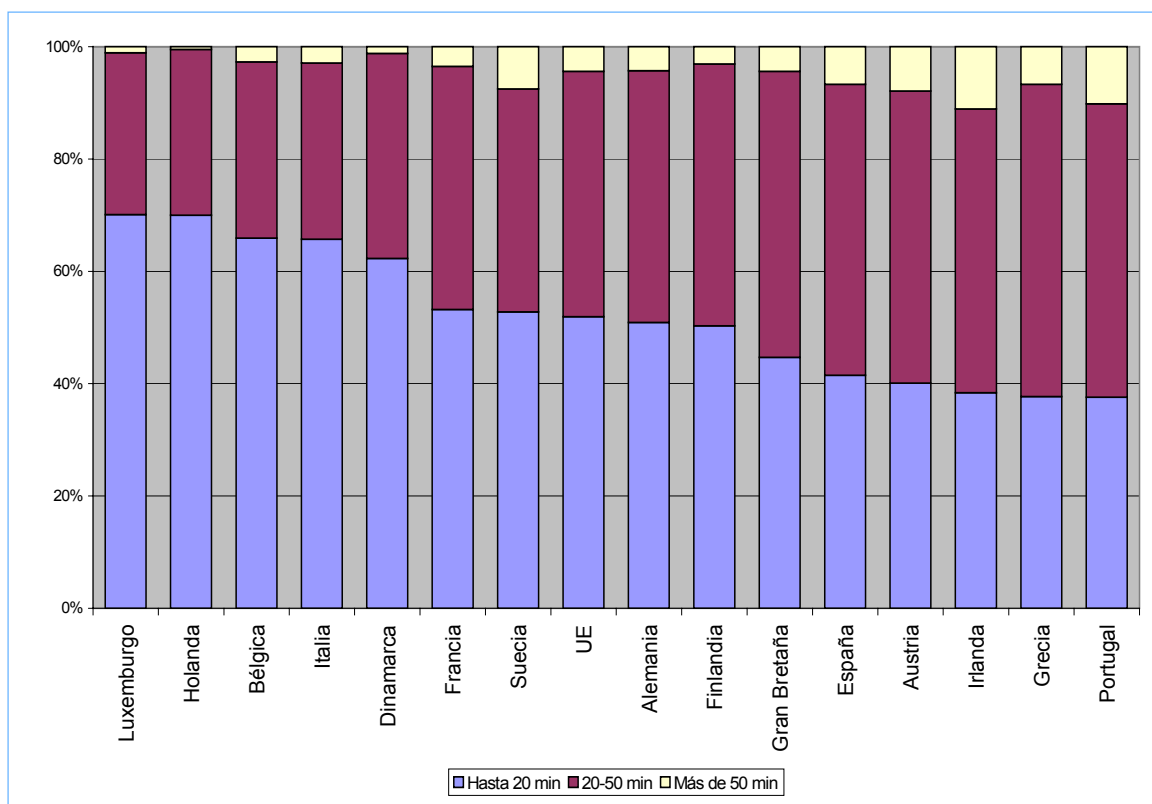
#### ➤ La proximidad de los ciudadanos al hospital de referencia

Antes de entrar en el estudio de la dimensión de este sector, convendría hacer una breve reflexión en torno a los datos que presenta el gráfico 1, derivado de la información publicada por Eurostat en 1999 en torno a la proximidad de la residencia de los ciudadanos a su hospital de referencia en diferentes países de la Unión Europea. Entendemos que esta distancia condiciona, en buena medida, el papel y la dimensión del sector del transporte sanitario en cada país.

Podemos observar la existencia de tres grupos de países. En primer lugar, encontramos países pequeños como Luxemburgo, Bélgica, Holanda y Dinamarca, así como un país grande (Italia), en los que más del 60% de la población vive a menos de 20 minutos de su hospital, mientras que una parte ínfima de la población se encuentra a una distancia mayor de cincuenta minutos de dicho centro.

En un grupo intermedio se sitúan países como Francia, Suecia, Alemania y Finlandia, en los que bien por el tamaño o bien por las dificultades geográficas, sólo en torno a la mitad de la población tiene su hospital de referencia a menos de 20 minutos de su domicilio. En todos estos casos, muy especialmente en Suecia, surge ya una pequeña bolsa de población que tarda más de 50 minutos en desplazarse a su hospital de referencia.

**Gráfico 1.** Distancia en minutos entre el domicilio y el hospital de referencia



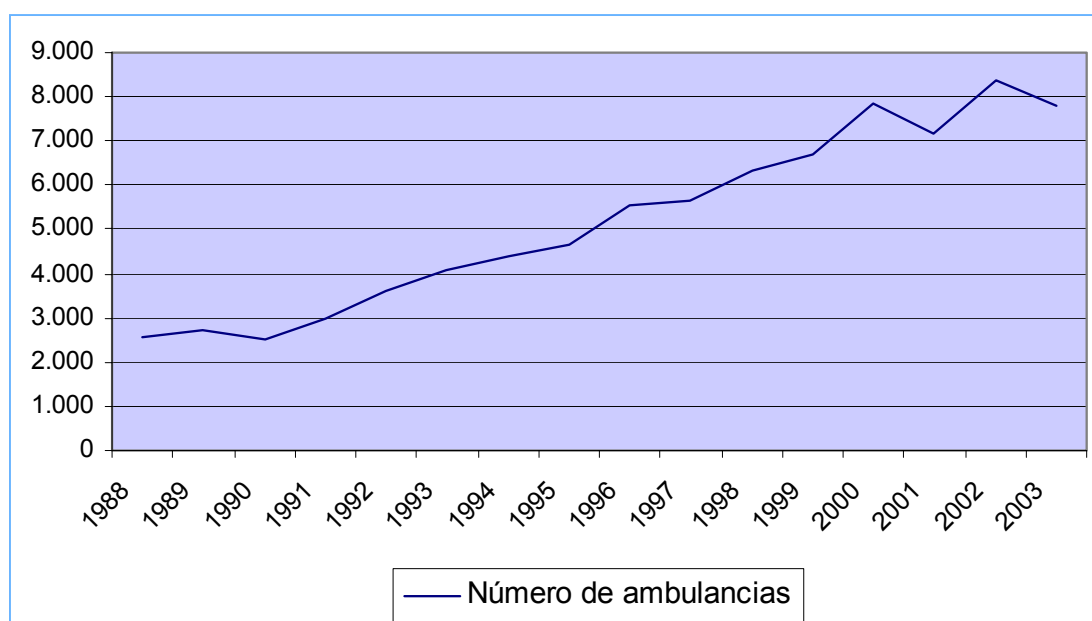
Un tercer grupo de países, en cuya frontera se encuentra Gran Bretaña, y entre los que están España, Austria, Irlanda, Grecia y Portugal. En estos países el desplazamiento más frecuente al hospital de referencia oscila entre los 20 y los 50 minutos, existiendo grupos de población relevantes que tardan más de 50 minutos en alcanzar este centro. Se trata de países con un importante medio rural, algunos de los cuales estaban entre los menores niveles de renta en la antigua “Europa de los quince”.

Estudio realizado por: Colabora:

En España, si consideramos una población de 43,2 millones de personas, esto significa que más de 2,8 millones tardarían más de 50 minutos en llegar a su hospital de referencia en caso de necesitar una atención ya sea programada o de urgencias<sup>1</sup>. La distancia relativamente alta en nuestro país entre el domicilio de los ciudadanos y el hospital de referencia convierte al transporte sanitario en una pieza importante de nuestro sistema de salud, teniendo un peso considerable en la imagen que los ciudadanos tienen de la prestación sanitaria que reciben.

## ➤ Número de ambulancias

**Gráfico 2.** Número de ambulancias autorizadas



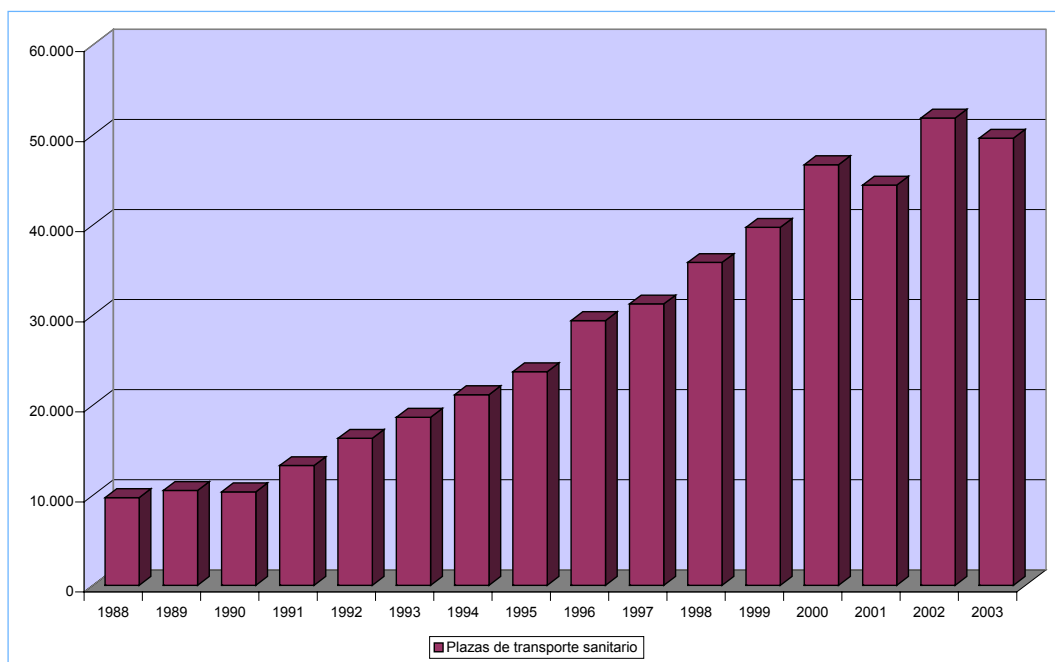
La información elaborada por el Ministerio de Fomento acerca del número de ambulancias autorizadas para la prestación de servicios de transporte sanitario nos permite aproximarnos al tamaño del sector. El gráfico 2 representa una serie temporal

<sup>1</sup> El porcentaje de españoles que tardan más de 50 minutos en alcanzar su centro de atención primaria es, sin embargo, prácticamente nulo, en torno al 0,6%. En este dato, España se encuentra entre los países más avanzados de Europa.

que muestra la evolución el número de ambulancias autorizadas desde 1988. Podemos comprobar la tendencia creciente que ha conducido al actual parque de 7.808 ambulancias en España, aunque parece que este crecimiento se ha frenado en los últimos años, existiendo incluso retrocesos.

El número de plazas que suponen estos vehículos ha ido creciendo paralelamente. El gráfico 3 representa el citado crecimiento, hasta llegar a las actuales 49.647 plazas. La capacidad media de las ambulancias españolas es de 6,36 ocupantes, lo que nos puede dar una idea aproximada de la proporción entre vehículos destinados al transporte colectivo y el resto de ambulancias (ya sean asistenciales o no asistenciales). Nuevamente, en los últimos años podemos volver a observar el mismo estancamiento que se ha señalado en el número de vehículos.

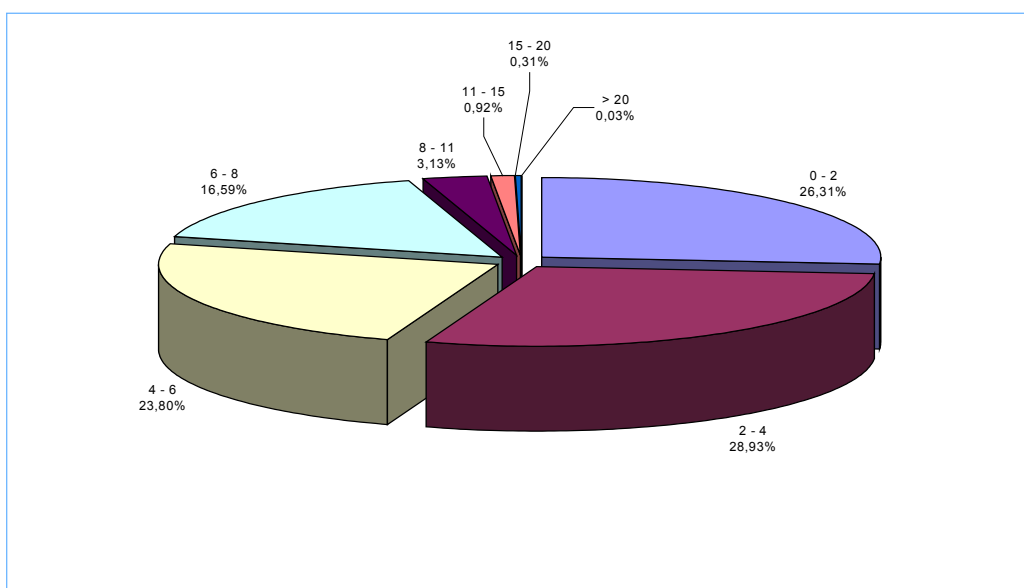
**Gráfico 3.** Número de plazas de las ambulancias españolas



La mayoría (más del 75%) de los vehículos actualmente autorizados para la prestación de servicios de transporte sanitario tiene menos de 6 años, siendo el valor más frecuente el situado entre dos y cuatro años, como refleja el gráfico 4. Se trata, por

tanto, de un parque de vehículos bastante actualizado, en el que es anecdótica (inferior al 5%) la presencia de algunas ambulancias de más de 8 años.

**Gráfico 4.** Antigüedad en años del parque de ambulancias español



La estadística del Ministerio de Fomento proporciona, igualmente, la distribución de este parque de ambulancias, así como del número de plazas de transporte sanitario, entre las diferentes comunidades y ciudades autónomas. La tabla 1 recoge ambos datos para los años 2002 y 2003. Podemos observar cómo el descenso de vehículos y plazas autorizados en 2003 no ha sido uniforme, produciéndose especialmente en algunas comunidades autónomas como Madrid, Cataluña, Galicia o La Rioja, frente a incrementos en Andalucía, Murcia y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

**Tabla 1.** Número de vehículos y plazas por comunidades autónomas

	VEHÍCULOS		PLAZAS	
	2002	2003	2002	2003
<b>ANDALUCÍA</b>	1.393	1.429	7.970	8.889
<b>ARAGÓN</b>	278	214	1.674	1.256
<b>ASTURIAS</b>	179	190	975	1.053
<b>BALEARES</b>	179	209	1.240	1.349
<b>CANARIAS</b>	382	364	2.392	2.312
<b>CANTABRIA</b>	116	109	709	657
<b>CASTILLA-LA MANCHA</b>	645	632	4.253	4.125
<b>CASTILLA Y LEÓN</b>	920	759	6.595	5.551
<b>CATALUÑA</b>	1.052	962	6.180	5.918
<b>COMUNIDAD VALENCIANA</b>	544	547	3.524	3.517
<b>EXTREMADURA</b>	465	456	3.031	3.044
<b>GALICIA</b>	632	533	3.894	3.379
<b>MADRID</b>	694	516	3.889	2.990
<b>MURCIA</b>	255	272	1.727	1.922
<b>NAVARRA</b>	112	131	630	817
<b>PAÍS VASCO</b>	429	403	2.577	2.413
<b>LA RIOJA</b>	104	65	597	369
<b>CEUTA Y MELILLA</b>	4	17	22	86
<b>TOTAL</b>	<b>8.383</b>	<b>7.808</b>	<b>51.879</b>	<b>49.647</b>

La tabla 2 muestra el número de ambulancias y plazas de ambulancia por cada 100.000 habitantes, ratio frecuentemente utilizado para evaluar la disponibilidad de vehículos en diferentes ámbitos geográficos.

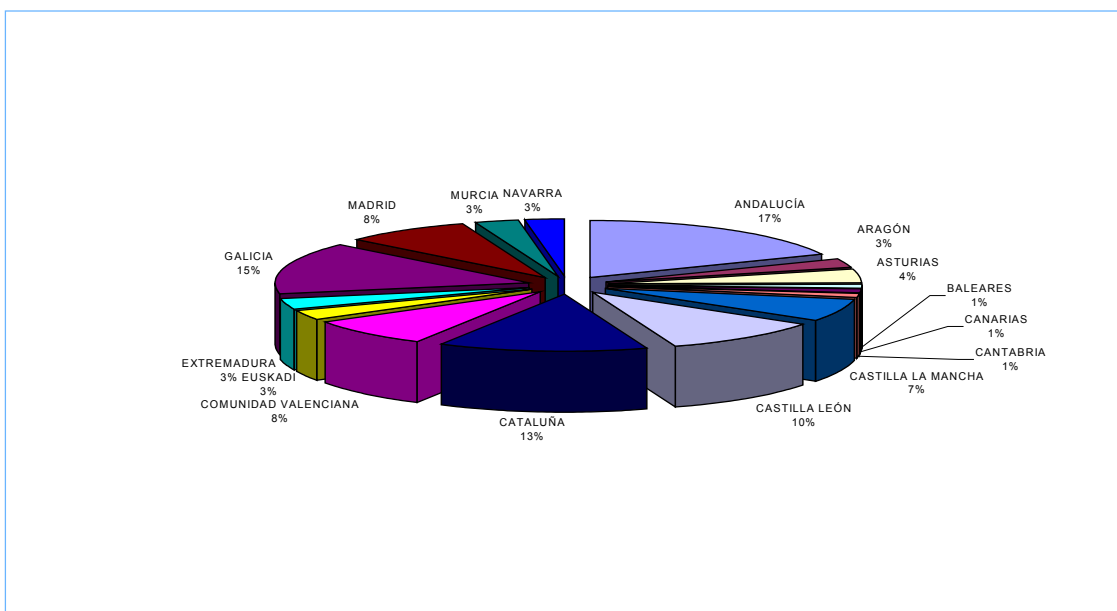
Salvando el caso de las ciudades autónomas, se puede observar cómo los ratios mayores se dan, lógicamente, en las comunidades autónomas menos pobladas, algunas de ellas con un importante medio rural, mientras que en las últimas posiciones encontramos a comunidades como Madrid, Cataluña o la Comunidad Valenciana.

El número de empresas con sede en cada una de las comunidades autónomas está obviamente relacionado tanto con el número de vehículos autorizados como con el número de plazas disponibles en cada comunidad autónoma. El gráfico 5 muestra estos porcentajes.

**Tabla 2.** Número de vehículos y plazas por comunidades autónomas

	Población	Vehículos	Plazas	Vehículos por 100.000 habitantes	Plazas por 100.000 habitantes	Vehículos por Km2
<b>Extremadura</b>	1.075.286	456	3.044	42,41	283,09	0,011
<b>Castilla - La Mancha</b>	1.848.881	632	4.125	34,18	223,11	0,007
<b>Castilla y León</b>	2.493.918	759	5.551	30,43	222,58	0,010
<b>Murcia</b>	1.294.694	272	1.922	21	148,45	0,024
<b>Illes Balears</b>	955.045	209	1.349	21,88	141,25	0,042
<b>Navarra</b>	584.734	131	817	22,40	139,72	0,013
<b>La Rioja</b>	293.553	65	369	22,14	125,7	0,013
<b>Galicia</b>	2.750.985	533	3.379	19,37	122,83	0,018
<b>Canarias</b>	1.915.540	364	2.312	19	120,7	0,049
<b>Cantabria</b>	554.784	109	657	19,64	118,42	0,021
<b>Andalucía</b>	7.687.518	1.429	8.889	18,58	115,63	0,016
<b>País Vasco</b>	2.115.279	403	2.413	19,05	114,07	0,057
<b>Aragón</b>	1.249.584	214	1.256	17,12	100,51	0,004
<b>Asturias</b>	1.073.761	190	1.053	17,69	98,06	0,018
<b>Cataluña</b>	6.813.319	962	5.918	14,11	86,85	0,029
<b>Comunidad Valenciana</b>	4.543.304	547	3.517	12,03	77,41	0,024
<b>Ceuta y Melilla</b>	142.670	17	86	11,91	60,27	0,515
<b>Madrid</b>	5.804.829	516	2.990	8,88	51,5	0,064
<b>Total</b>	43.197.684	7.808	49.647	18,07	114,93	0,015

**Gráfico 5.** Empresas en función del establecimiento de su sede



Estudio realizado por: Colabora:

## ➤ **Cifra de Negocio del Sector**

No existen datos concluyentes en torno a la cifra de negocios que mueve anualmente el sector del transporte sanitario en España. Una aproximación válida, aunque necesariamente limitada, procede de la consideración de la suma de la cifra de negocio declarada en las cuentas registrales de 290 organizaciones (empresas, consorcios, uniones temporales de empresas...).

La suma alcanza prácticamente los 295,5 millones de euros en 2002, estando la cifra media de negocio en torno a 1.145.000 €<sup>2</sup> para las 258 empresas para las que disponemos de esta información. Si tenemos en cuenta la estimación realizada por ANEA del número de empresas privadas de transporte sanitario en nuestro país, que lo sitúa en torno a las 400, podríamos realizar una extrapolación ponderada y estimar que la cifra de negocio del sector de transporte sanitario privado se sitúa entorno a los 450 millones de euros<sup>3</sup>. El gasto sanitario supuso entre los años 1997 y 2001 el 7,5% del PIB, por lo que el gasto en transporte sanitario representaría aproximadamente el 0,8% del gasto sanitario total<sup>4</sup>.

### **Importancia y dimensión del sector en España**

- Según Eurostat, España es uno de los países de la UE con **mayor distancia entre el domicilio y el hospital de referencia**, lo que convierte al transporte sanitario en una actividad crucial dentro de la prestación sanitaria.
- Aunque la **tendencia** del número de vehículos autorizados ha sido de **crecimiento**, parece haber **cierto estancamiento desde el año 2000**, en torno a las **8.000 ambulancias**.
- Se trata de un parque de **vehículos muy nuevos**, mayoritariamente con menos de 6 años.
- Una aproximación al volumen de negocio del sector lo sitúa aproximadamente en el **0,8% del gasto sanitario total**.

<sup>2</sup> No se puede, sin embargo, tratar de hacer una estimación similar para el número de empleados, dado que este dato se desconoce para muchas de las empresas.

<sup>3</sup> Esta cifra no incluye los medios propios de las empresas y administraciones públicas utilizados para prestaciones de transporte sanitario.

<sup>4</sup> Este hecho supone una aparente contradicción con la importancia del transporte sanitario en la percepción de la calidad del conjunto de la prestación sanitaria.

## 2.2. Concentración y tamaño de las empresas del sector

Algunos modelos de análisis de los sectores productivos han considerado la concentración como un factor clave para valorar su situación competitiva<sup>5</sup>. Por ello, vamos a estimar la concentración del sector del transporte sanitario analizando los datos disponibles en torno a la cifra de negocios, el activo total y el número de empleados de las empresas.

**Tabla 3.** Concentración del sector del transporte sanitario por cifra de negocios

<b>TOTAL EMPRESAS</b>	<b>295.400.664,00 €</b>	<b>100,00%</b>
<b>TRES PRIMERAS EMPRESAS</b>	<b>23.172.195,00 €</b>	<b>7,84%</b>
<b>CIFRA DE NEGOCIOS MEDIA</b>	<b>1.144.963,81 €</b>	<b>0,39%</b>

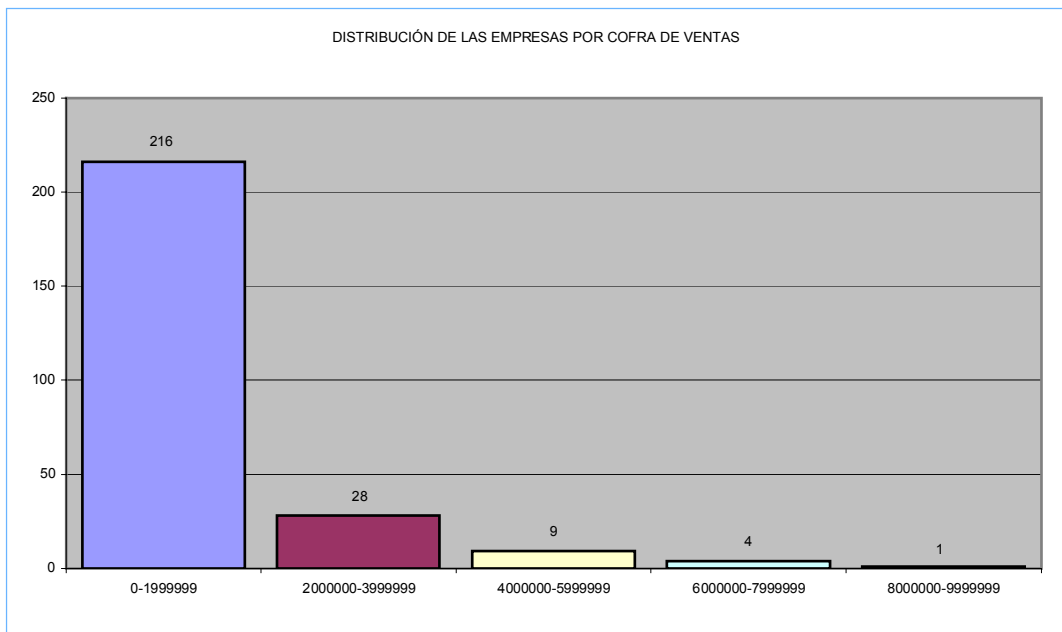
La tabla 3 compara la cifra de negocios correspondiente a las tres empresas más grandes del sector en función de su volumen de facturación con la suma de empresas del sector y el tamaño medio de las empresas. A la luz de estas cifras, se puede concluir que se trata de un sector poco concentrado en comparación con la mayor parte de sectores productivos en nuestro país, incluidos otros servicios sanitarios<sup>6</sup>.

Abundando en este planteamiento, si agrupamos las empresas en función de su cifra de negocios, según refleja el gráfico 6, podemos observar cómo la inmensa mayoría de éstas facturan anualmente menos de dos millones de euros, lo que, sin duda, debe ser considerado un tamaño pequeño. Únicamente 42 empresas superan esta cifra, y sólo una de ellas supera los 8 millones de euros como cifra de negocios en su último ejercicio.

<sup>5</sup> En particular, se suele considerar que los sectores poco concentrados suelen desarrollar una competencia muy intensa, especialmente basada en precios y reducción de costes.

<sup>6</sup> Por ejemplo, las tres principales empresas dedicadas al seguro sanitario privado aglutinan en nuestro país prácticamente el 50% de las primas pagadas por los asegurados.

**Gráfico 6.** Cifra de ventas de las empresas de transporte sanitario

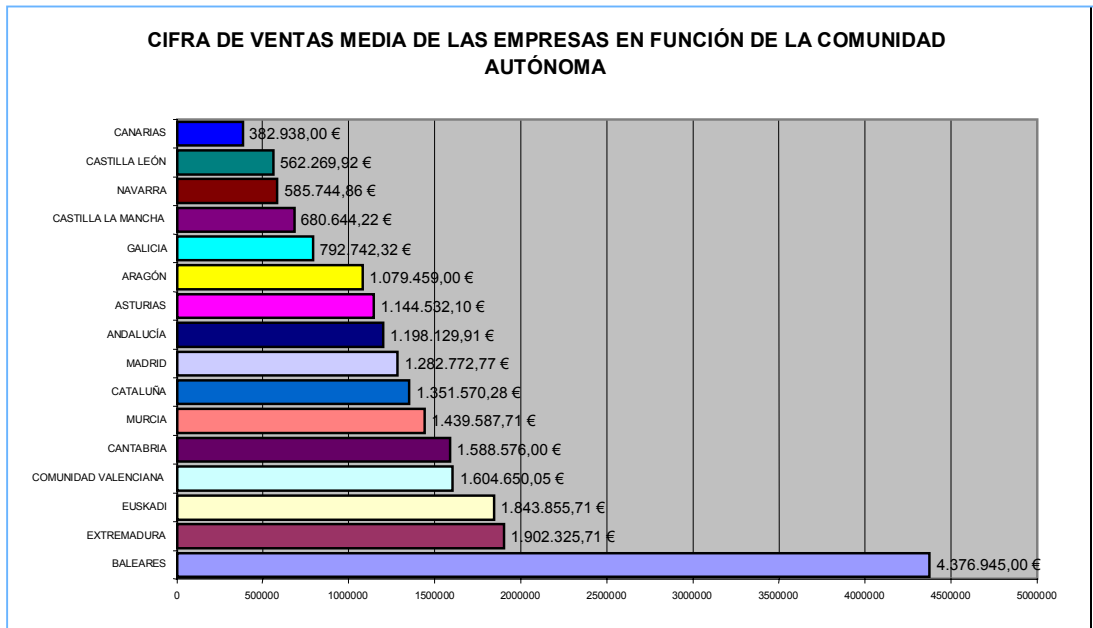


La comparación de la cifra de negocios media de las empresas de transporte sanitario si tenemos en cuenta la comunidad autónoma en la que están radicadas pone de manifiesto diferencias relevantes en tamaño, tal como refleja el gráfico 7. Esta diferencia debe relacionarse, entre otros factores, con la distinta configuración de la demanda en cada una de las comunidades autónomas. (a través de los pliegos de los concursos públicos).

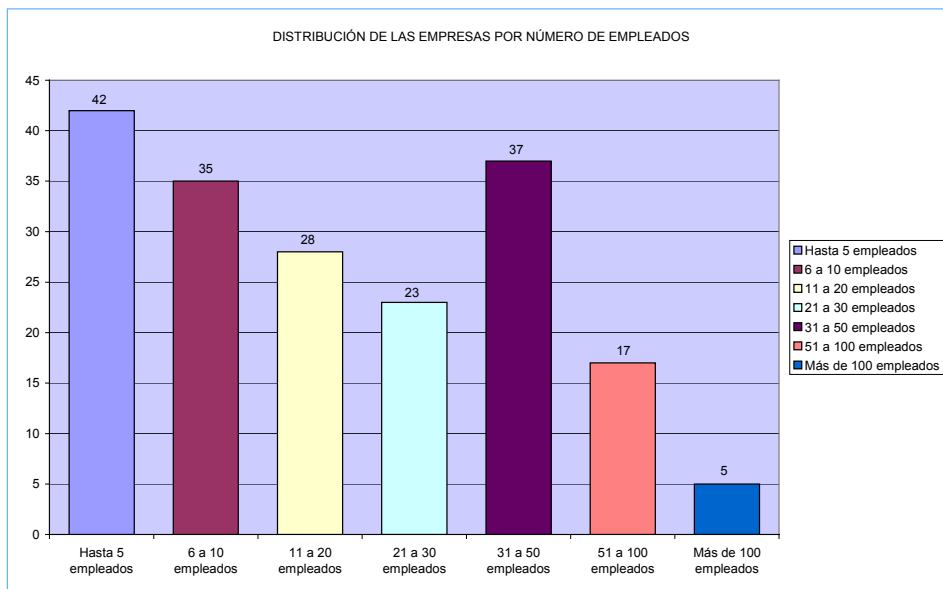
El pequeño tamaño de las empresas del sector queda corroborado por su reducido número de empleados. El gráfico 8 nos muestra este dato para todas las empresas en las que se dispone de él. El grupo más numeroso de organizaciones es el de menor tamaño, aquellas que tienen menos de cinco empleados, declarando únicamente 5 empresas tener contratados a más de 100 empleados<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Recordemos que una ambulancia de soporte vital básico que opere 24 horas al día durante todo el año (lo más habitual en este tipo de vehículos) requiere 10 empleados al año entre conductores y técnicos de transporte sanitario en la mayor parte de comunidades autónomas.

**Gráfico 7.** Cifra media de ventas de las empresas por comunidades autónomas



**Gráfico 8.** Número de empleados de las empresas de transporte sanitario



Estudio realizado por: Colabora:

La tabla 4 hace referencia al número medio de vehículos por empresa, lo que supone una aproximación al tamaño medio de las empresas de transporte sanitario en cada Comunidad Autónoma. Las grandes diferencias existentes muestran cómo el grado de concentración del sector es muy heterogéneo, conviviendo modelos altamente concentrados con otros muy fragmentados. Este hecho probablemente deriva de las distintas condiciones de la demanda (fundamentalmente las administraciones públicas) en cada Comunidad Autónoma.

**Tabla 4.** Tamaño medio de las empresas según número de vehículos

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Nº DE VEHÍCULOS	Nº DE EMPRESAS	VEHÍCULOS/EMPRESA
BALEARES	209	4	52,3
PAÍS VASCO	403	10	40,3
EXTREMADURA	456	12	38,0
MURCIA	272	8	34,0
LA RIOJA	65	2	32,5
COMUNIDAD VALENCIANA	547	20	27,4
CANARIAS	364	16	22,8
ANDALUCÍA	1.429	65	22,0
CANTABRIA	109	5	21,8
ASTURIAS	190	9	21,1
CASTILLA-LA MANCHA	632	32	19,8
ARAGÓN	214	11	19,5
CASTILLA Y LEÓN	759	41	18,5
NAVARRA	131	8	16,4
CATALUÑA	962	62	15,5
MADRID	516	34	15,2
GALICIA	533	61	8,7
<b>TOTAL</b>	<b>7.791</b>	<b>400</b>	<b>19,5</b>

El activo total medio de la empresa de transporte sanitario en España se sitúa en torno a los 750.000€. Esta cifra no es elevada si tenemos en cuenta que debe incluir la posesión o disponibilidad de una flota de vehículos, así como los locales de la empresa en el caso de disponer de ellos en propiedad.

La tabla 5 permite analizar esta cifra con mayor detalle, clasificando las empresas analizadas en función de su activo total. Como podemos comprobar, la mayor parte de las empresas dedicadas al transporte sanitario en nuestro país tienen un activo situado entre los 300.000€ y el millón de euros, si bien hay un número elevado de empresas de pequeño tamaño.

**Tabla 5.** Activo total de las empresas de transporte sanitario

TOTAL ACTIVO	NÚMERO DE EMPRESAS
Hasta 10.000€	6
Hasta 50.000€	7
Hasta 100.000€	28
Hasta 300.000€	70
Hasta 1.000.000€	105
Hasta 3.000.000€	47
Más de 3.000.000€	9

La existencia de empresas que declaran tener un activo inferior a 10.000€ está relacionada con empresas de muy pequeño tamaño, prácticamente personales o familiares, cuyo principal activo es una ambulancia. Por otra parte, podemos comprobar cómo hay un número escaso de empresas cuyo activo supere los 3 millones de euros, a las que podemos considerar los gigantes del sector, siempre teniendo en cuenta el tamaño relativamente pequeño de las empresas.

Si comparamos el tamaño medio de las empresas en las distintas comunidades autónomas en función de su activo total podemos observar nuevamente diferencias interesantes. Así, como revela la tabla 6, el activo medio de las empresas ubicadas en las Islas Baleares es casi diez veces el tamaño de las empresas ubicadas en las Islas Canarias<sup>8</sup>. Como podemos ver, son muchas las comunidades autónomas en las que el activo medio de sus empresas es inferior a la media del total del territorio español.

Posiblemente, uno de los factores que influye en el tamaño medio de las empresas en cada ámbito geográfico es la necesidad de adecuar su estructura para responder mejor a los requerimientos de los pliegos.

<sup>8</sup> No obstante, el caso de las Islas Baleares podría considerarse claramente excepcional, muy probablemente relacionado con la prestación de servicios de transporte sanitario aéreo por parte de las mismas empresas.

**Tabla 6.** Activo medio de las empresas por comunidad autónoma

COMUNIDAD AUTÓNOMA	ACTIVO MEDIO
BALEARES	2.677.138
COMUNIDAD VALENCIANA	1.435.004
EUSKADI	1.273.117
ANDALUCÍA	878.580
MURCIA	813.689
MADRID	809.712
EXTREMADURA	803.529
MEDIA NACIONAL	753.136
CATALUÑA	717.657
ARAGÓN	679.446
CANTABRIA	667.293
ASTURIAS	611.599
CASTILLA LEÓN	573.164
NAVARRA	441.162
GALICIA	406.937
CASTILLA LA MANCHA	371.951
CANARIAS	283.455

#### Tamaño y concentración

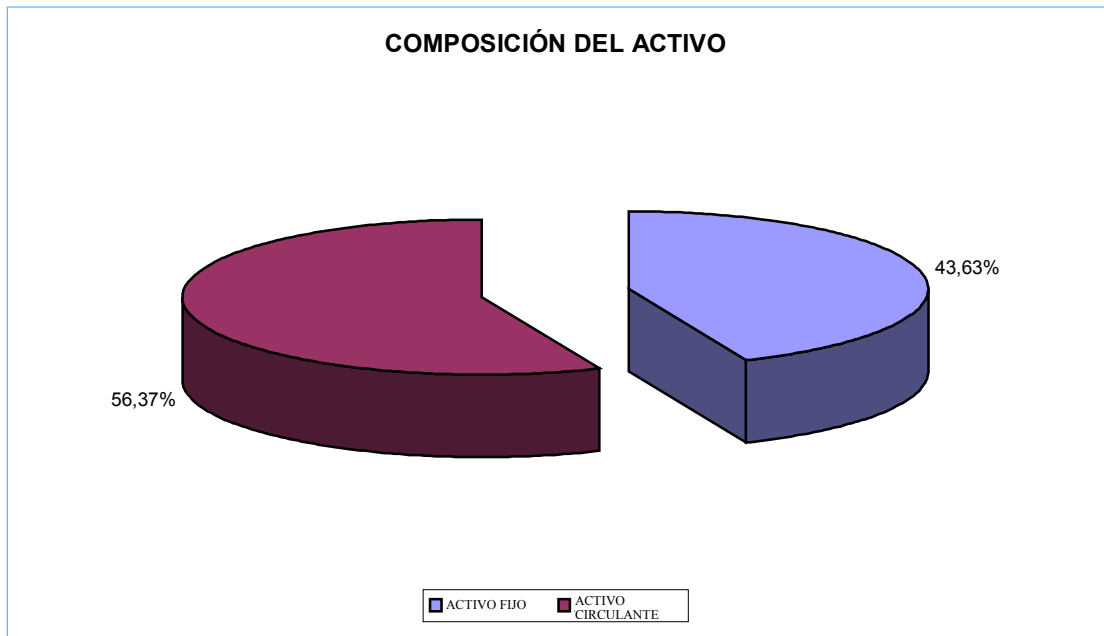
- Se trata de un sector poco concentrado, con muchas empresas de tamaño mediano y pequeño, algunas de ellas de carácter familiar. Sólo 5 empresas superaron en 2003 los 5 millones de euros anuales de cifra de negocios
- Existen notables diferencias entre las empresas radicadas en las diferentes comunidades autónomas. Dichas diferencias no se refieren sólo a concentración, sino que se reiterarán en la composición del activo, del pasivo y en los resultados.

### 2.3. Estructura del activo de las empresas

El gráfico 9 realiza una primera aproximación a la composición del activo de las empresas de transporte sanitario. Como podemos ver, existe un predominio del activo circulante sobre el activo fijo. Como ya veremos, esto significa que el principal activo

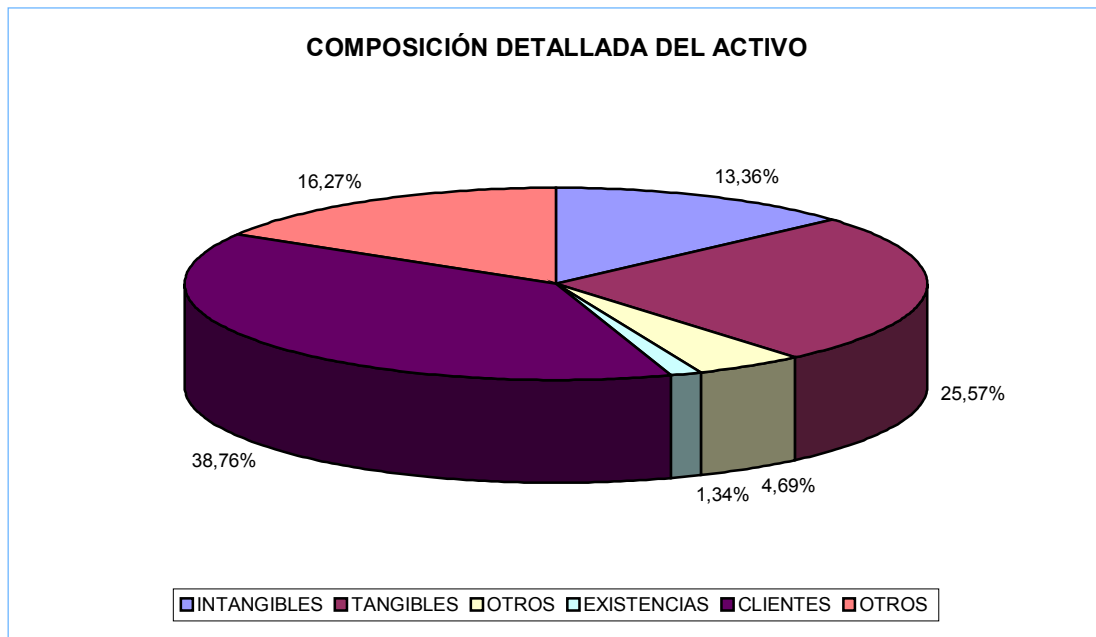
de las empresas de transporte sanitario son los derechos de cobro que tienen sobre sus clientes, lo que supone sin duda una presión financiera para las compañías.

**Gráfico 9.** Composición del activo de las empresas de transporte sanitario



Con el fin de constatar este hecho, debemos proceder a una mayor desagregación de las partidas del activo, que aparece reflejada en el gráfico 10. Los aplazamientos de los pagos a clientes por parte de las empresas de transporte sanitario constituyen claramente la principal partida del activo de una empresa media de transporte sanitario, estando por encima de los activos tangibles (entre los que predomina, en la mayor parte de los casos, la flota de vehículos), los activos intangibles (entre los que se incluyen determinadas concesiones) y la liquidez de las empresas, recogida bajo el epígrafe “otros”. Obviamente, en este sector las existencias tienen un peso prácticamente nulo en los balances de situación de las empresas.

**Gráfico 10.** Composición detallada del activo de las empresas



De este modo, dado que el principal cliente de muchas de estas empresas es alguna administración pública, no existe un riesgo de cobro. Sin embargo, como podemos ver, la existencia de un volumen tan elevado de créditos comerciales reduce la liquidez de las empresas. Abundando en este aspecto, hay que destacar que el periodo medio de cobro de las empresas de transporte sanitario, tras eliminar algunos datos anómalos, es superior a los cuatro meses, situándose en torno a los 130 días. Por el contrario, el periodo medio de pago es muy reducido, siendo en la práctica totalidad de las empresas inferior al mes. Recordemos en este sentido que los principales pagos que realizan las empresas de transporte sanitario se corresponden con el salario de sus empleados, el pago de la financiación de los vehículos y el pago de los consumibles.

En función de estos datos una empresa necesitaría financiar de forma estable unos 110-115 días de gasto. Esto significaría que las empresas del sector financian aproximadamente un tercio de la cifra de negocio total del sector, en torno a 98,5 millones de euros. Utilizando el Euribor como índice de referencia, esto supondría un coste “financiero” al sector cercano a los 2,1 millones de euros anuales.

Existen diferencias notables en la proporción entre activo fijo y circulante en función del tamaño de las empresas. Así, como podemos ver en la tabla 7, cuanto más grandes son las empresas, el activo fijo cobra una mayor importancia en su estructura, mientras que supone un porcentaje muy reducido del activo de las empresas de tamaño más pequeño. Sin embargo, en ninguno de los diferentes tamaños de empresas el activo fijo supera al circulante, lo que significa, una dependencia muy fuerte de los clientes y sus políticas de pago a la hora de establecer el funcionamiento de la empresa.

**Tabla 7.** Importancia del activo fijo sobre el activo total de la empresa

TOTAL ACTIVO	ACTIVO FIJO
Hasta 10.000€	19,29%
Hasta 500.00€	39,59%
Hasta 100.000€	43,71%
Hasta 300.000€	40,10%
Hasta 1.000.000€	45,94%
Hasta 3.000.000€	46,30%
Más de 3.000.000€	49,01%
Total general	43,63%

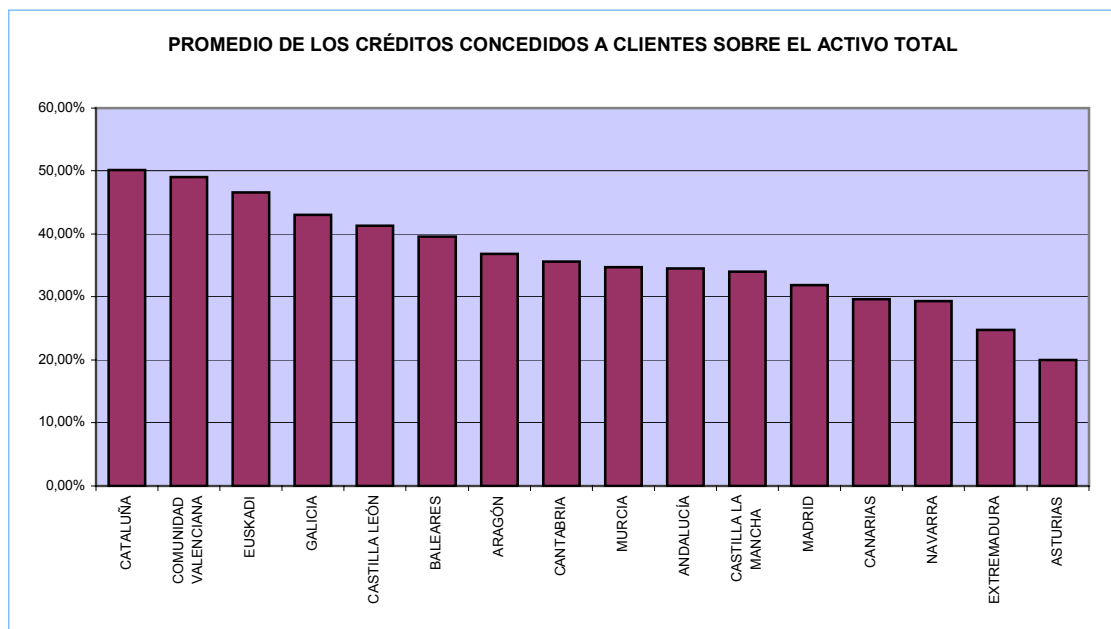
Si comparamos el peso medio del activo fijo sobre la estructura total del activo en las diferentes comunidades autónomas, que aparece recogido en la tabla 8, podremos observar nuevamente diferencias significativas.

Las diferencias por Comunidades Autónomas se hacen igualmente patentes en el análisis del peso de los créditos comerciales a clientes sobre el total del activo, que aparece recogido en el gráfico 11. En él se muestra las grandes diferencias en el peso de esta masa contable, oscilando entre más del 50% en Cataluña y aproximadamente el 20% en el Principado de Asturias.

**Tabla 8.** Proporción del activo fijo en las diferentes comunidades autónomas

COMUNIDAD AUTÓNOMA	ACTIVO FIJO
CANARIAS	62,40%
ASTURIAS	61,67%
BALEARES	57,85%
MADRID	53,30%
MURCIA	53,12%
CASTILLA LA MANCHA	52,23%
NAVARRA	51,08%
EXTREMADURA	45,29%
ARAGÓN	45,11%
ANDALUCÍA	43,78%
MEDIA NACIONAL	43,46%
GALICIA	42,97%
CATALUÑA	36,93%
CANTABRIA	34,76%
CASTILLA LEÓN	34,07%
COMUNIDAD VALENCIANA	34,03%
EUSKADI	33,36%

**Gráfico 11.** Créditos concedidos a clientes sobre el total del activo



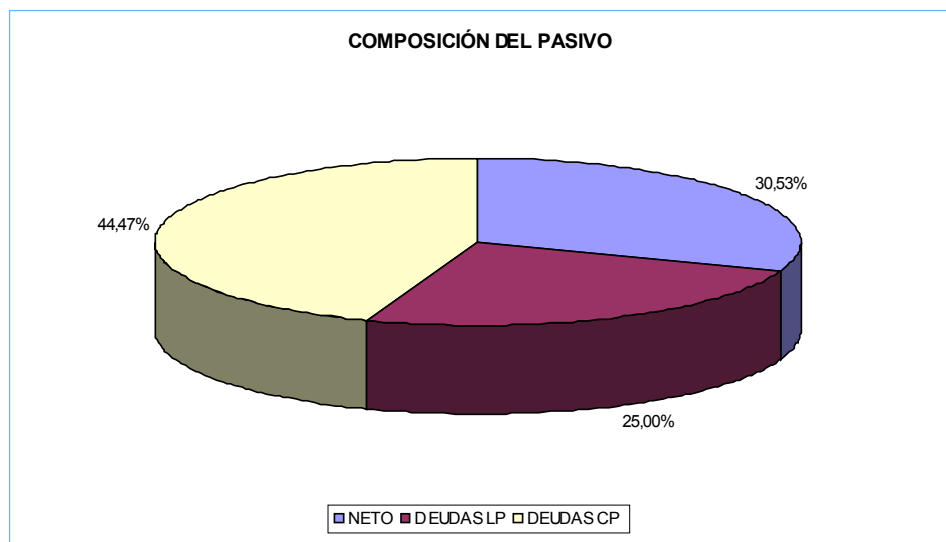
Las principales conclusiones del estudio de la estructura del activo de las empresas de transporte sanitario son las siguientes

#### Estructura del activo

- En el activo de las empresas, la **partida principal son los créditos comerciales a clientes** que no suelen tener riesgo pero que condicionan la gestión de la empresa. El **periodo medio de cobro**, se sitúa como promedio más allá de los **cuatro meses**, siendo por contra muy corto el periodo medio de pago. El sector financia anualmente cerca de 98,5 millones de euros, con un coste “financiero” cercano a 2,1 millones de euros.
- **Cuanto mayor es el tamaño de una empresa, más importante es el peso de su activo fijo** sobre el total de la estructura del activo de la empresa.

## 2.4. Estructura del pasivo de las empresas

Gráfico 12. Composición del pasivo de las empresas

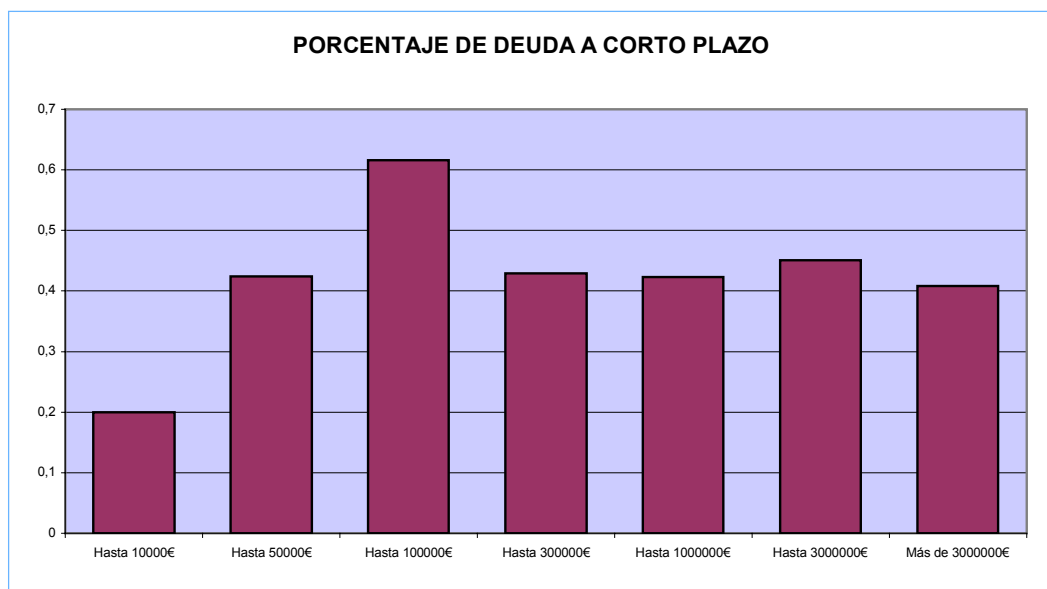


El gráfico 12 refleja la estructura del pasivo de las empresas de transporte sanitario. En él observamos cómo la principal partida del pasivo de las empresas está relacionada con el endeudamiento a corto plazo, por delante del neto patrimonial y, finalmente, del pasivo a largo plazo.

El elevado endeudamiento a corto plazo no procede de la deuda comercial, que representa, como promedio, menos del 1% de la estructura financiera de la empresa. En la mayor parte de los casos, el endeudamiento a corto plazo se corresponde con el reconocimiento de las obligaciones salariales de las empresas, así como con la parte de la financiación empleada para la adquisición de vehículos que debe trasladarse al corto plazo ante su cercano vencimiento.

El gráfico 13 muestra cómo las empresas más pequeñas, con un activo total inferior a los 10.000€, son las que tienen un menor endeudamiento a corto plazo. Probablemente se trata de organizaciones con un único vehículo (en caso de disponer de vehículo propio), con una estructura tan pequeña que puede financiarse exclusivamente apoyándose en las aportaciones de capital por parte del empresario.

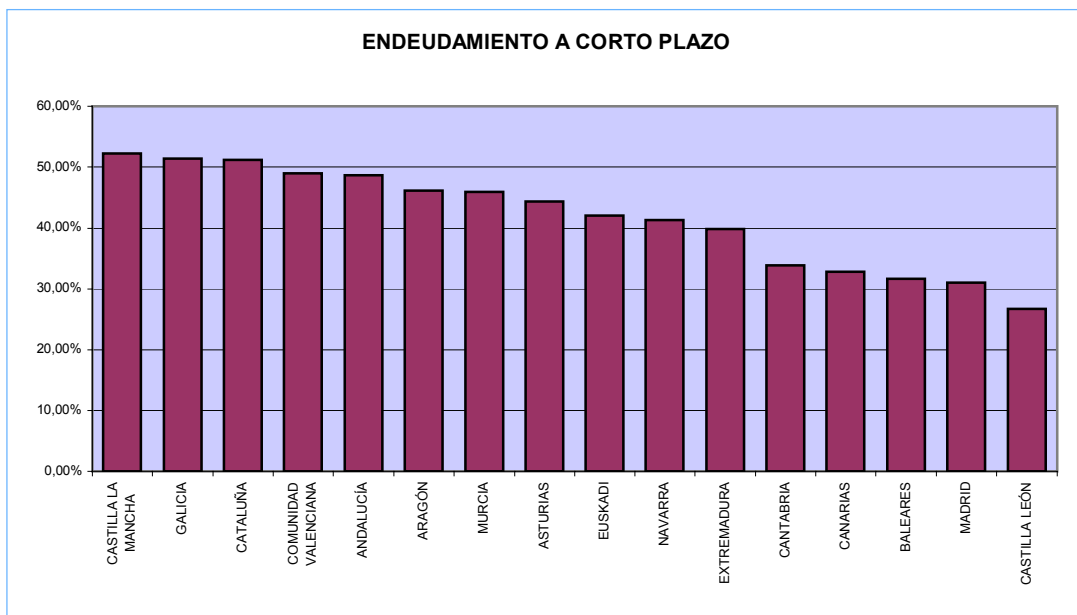
**Gráfico 13.** Endeudamiento a corto plazo de las empresas en función de su tamaño



Si dejamos de lado este pequeño grupo, observamos cómo nuevamente las empresas de mayor tamaño son las que tienen un menor endeudamiento a corto plazo. La fortaleza de estas empresas les permite acudir a fuentes de financiación no circulantes para financiar su activo fijo. Las empresas medianas dentro del sector son, por su parte, las que muestran un nivel medio más elevado de endeudamiento a corto plazo.

Respecto a la comparación por comunidades autónomas, que aparece recogida en el gráfico 14, podemos considerar que existen dos grandes niveles. El promedio del endeudamiento a corto plazo es igual o superior al 40% en la mayor parte de las comunidades autónomas. No obstante, las comunidades de Cantabria, Canarias, Baleares, Madrid y Castilla-León se sitúan notablemente por debajo de esta cifra, e incluso, en el último de los casos, en un nivel inferior al 30%

**Gráfico 14.** Endeudamiento a corto plazo de las empresas por comunidad autónoma



### Estructura del pasivo

- La partida más importante del pasivo de las empresas de transporte sanitario es el **pasivo a corto plazo**, derivado de las obligaciones inmediatas de pago por parte de las empresas.
- Las **empresas más pequeñas tienen un menor nivel de endeudamiento**, muy especialmente en dicho corto plazo.

## 2.5. Estructura de la cuenta de resultados

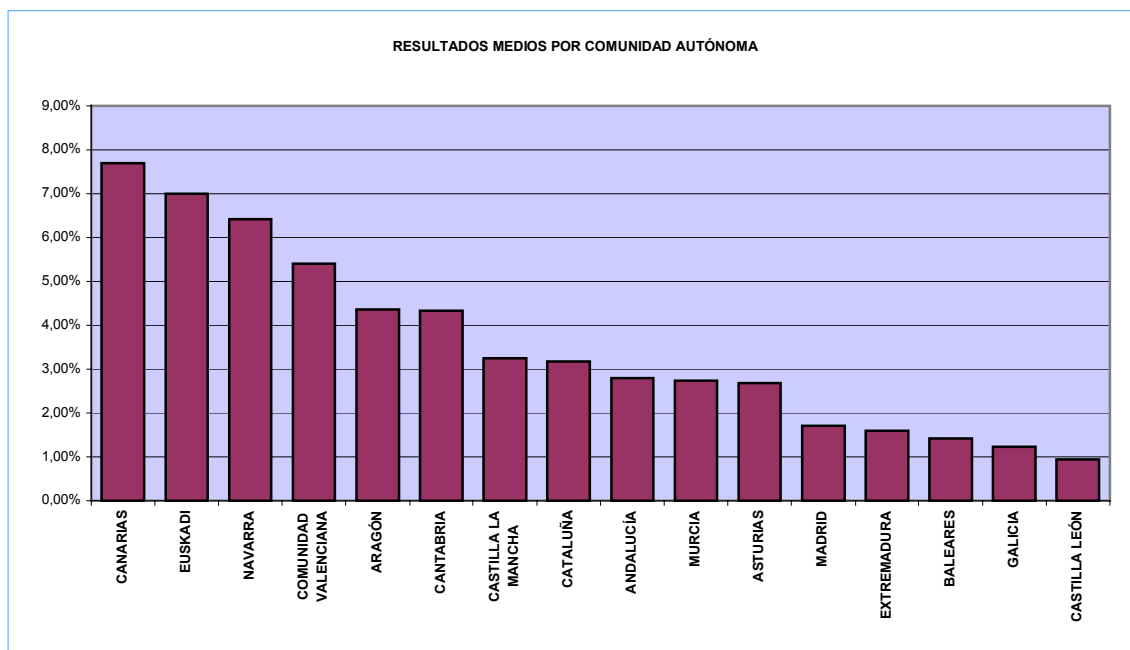
El ingreso principal y casi único de la mayor parte de las empresas procede de su cifra de ventas. Sólo en un número muy reducido de casos podemos encontrar que las partidas de ingresos extraordinarios tienen una cierta importancia. En este pequeño grupo de empresas, inferior a 10 compañías, estos ingresos extraordinarios proceden fundamentalmente del valor residual que pueden tener algunos vehículos vendidos. Por otro lado, la partida de los ingresos financieros es siempre exigua.

Por lo que se refiere a los resultados de las empresas, el promedio supone un beneficio en torno al 2,8% de las ventas, aunque con una gran dispersión entre las diferentes empresas. Esta dispersión no guarda relación con el tamaño de las empresas, pudiendo encontrar resultados medios similares para empresas grandes y pequeñas.

En el cálculo de estos beneficios medios se ha depurado la influencia de algunas empresas con resultados especialmente anómalos que podrían desvirtuar el análisis. De este modo, se han tomado datos de empresas individuales y se han dejado de lado los relativos a agrupaciones temporales de empresas. Dichas agrupaciones, en la mayor parte de los casos, no incluyen en sus cuentas las prestaciones de transporte sanitario,

sino únicamente la actividad relacionada con la coordinación de las empresas que forman parte de la agrupación<sup>9</sup>.

**Gráfico 15.** Resultados medios por comunidad autónoma



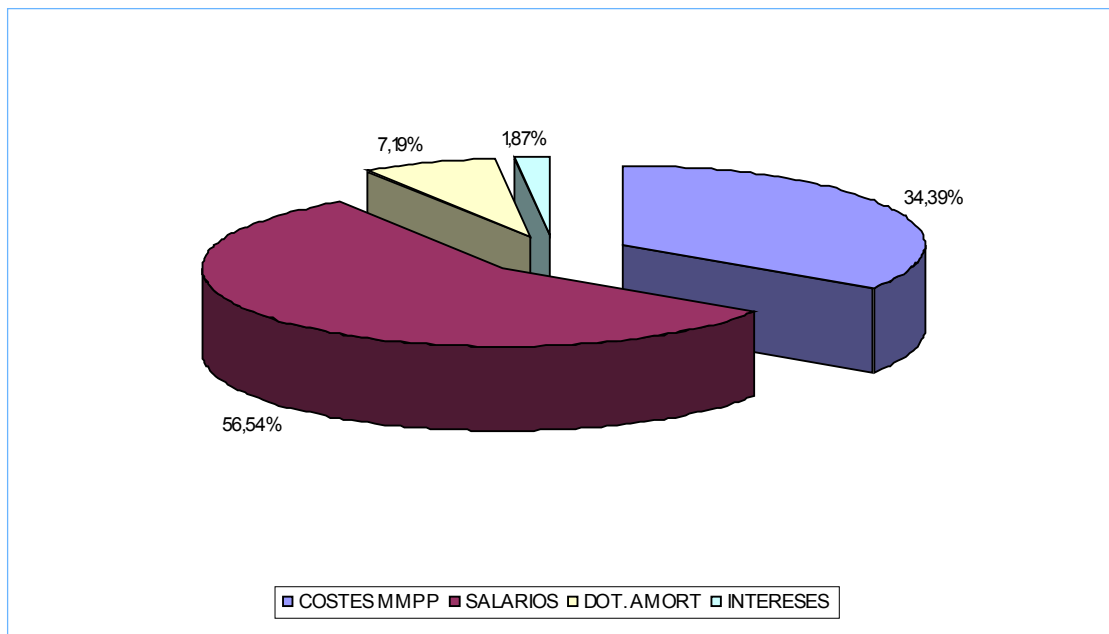
Sin embargo, sí se pueden apreciar diferencias significativas entre los resultados medios de las empresas radicadas en las distintas comunidades autónomas, como recoge el gráfico 15. Éste pone de manifiesto la existencia de diferencias notables entre unas y otras comunidades autónomas, oscilando entre un beneficio medio cercano al 8% en Canarias y la cota del 1% apenas alcanzada en Castilla-León

Si analizamos la estructura media de los costes de las empresas, una primera mirada puede inducirnos a algún error. En efecto, si consideramos las cuatro principales partidas de costes de las empresas (costes salariales, el coste de materias primas, la dotación de amortizaciones y los costes financieros), como hace el gráfico 16, del total de las empresas consideradas, observamos cómo, en media, el coste más relevante es el derivado de los salarios de los profesionales del transporte sanitario. Sin embargo, la

<sup>9</sup> Este hecho se revela más claramente si tenemos en cuenta que agrupaciones que han ganado importantes concursos afirman tener un único empleado.

proporción es sólo del 56%, alcanzando los costes de materias primas un nivel cercano al 35%, lo que aparentemente contradice otras partes del análisis.

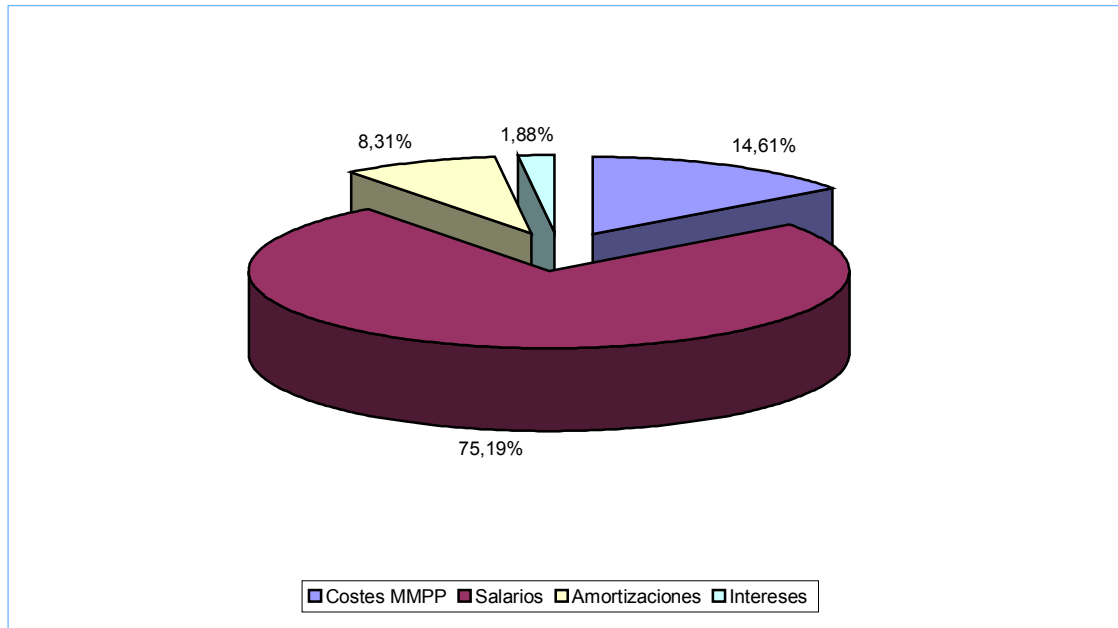
**Gráfico 16.** Importancia de las principales partidas de coste en la media del sector



Este hecho se debe de nuevo a la influencia de los consorcios y agrupaciones. Podemos establecer un cálculo más ajustado a la realidad de las prestaciones de transporte sanitario si consideramos únicamente a las empresas con forma de sociedad anónima o sociedad limitada. El gráfico 17 presenta la desagregación de las principales partidas de costes para las sociedades anónimas y limitadas, poniendo de manifiesto la importancia de los costes laborales sobre los costes totales de las organizaciones.

Podemos comparar estos costes con la estimación de los costes de los vehículos que se ha utilizado en este libro blanco. Para ello, utilizamos los costes medios de los vehículos de 24 horas (soporte vital avanzado, soporte vital básico y ambulancias individuales no asistenciales de 24 horas de servicio), simulando la estructura de costes de una empresa que disponga de una flota compuesta en igual proporción por cada uno de ellos. Los resultados aparecen en la tabla 9.

**Gráfico 17.** Peso de las partidas de costes en las SA y SL



En el primer caso, la rúbrica otros incluye únicamente los costes financieros, mientras que en la segunda incluye conceptos como limpieza, mantenimiento, etc... Una parte de las amortizaciones y consumos que aparecen en las cuentas están relacionados con estos gastos estructurales, acercándolos a la estructura de costes estimada. Por otra parte, la estimación de los costes de personal se acerca mucho a la realidad de las empresas de transporte sanitario, como podemos comprobar.

**Tabla 9.** Estructuras de costes estimada y promedio

	Estructura media	Estructura estimada
Costes de personal	75,19%	75,82%
Amortizaciones	8,31%	5,41%
Consumos	14,61%	10%
Otros	1,88%	8,77%

### Cuentas de resultados

- El **beneficio medio** de las empresas del sector del transporte sanitario en España es del **2,8% de la cifra de negocio**.
- Los **gastos salariales suponen las tres cuartas partes** de los costes de las empresas de transporte sanitario. La segunda partida de costes, que representa un 14%, es representada por los consumos

### 3. Estimación de los costes por tipo de vehículos

La cuestión de los costes según el tipo de vehículo es por lo general un punto de discusión entre las empresas de transporte sanitario y la Administración

En este apartado pretendemos realizar una estimación objetiva de los costes, que pueda servir de referencia en el sector.

Para la estimación se ha considerado las distintas partidas que componen el coste, así como el beneficio industrial.

Los valores que se obtienen, pueden tener modificaciones en función de las distintas situaciones particulares de prestación de servicio (zona, vehículo, personal, horarios, etc.) pero en cualquier caso, se trata de tener una referencia en los casos más estándar.

Las partidas consideradas han sido las siguientes:

#### 1. Cobertura de servicio

Se establece el número de horas a cubrir por el vehículo

#### 2. Cálculo horas de trabajo

Se establece el nº de personas necesarias para la cobertura de servicio:

- Se parte de 1826 horas/año por persona para el convenio nacional y de las horas que marcan otros convenios de las distintas CC. AA.
- Se considera que un 5% de las horas no son efectivas por distintas razones (Festivos, horas de formación y absentismo del personal)

#### 3. Costes de personal

Se establece en función del Convenio Nacional y de los distintos Convenios existentes a nivel de CC. AA., ya que las diferencias pueden ser muy grandes. Además se consideran otras partidas, como la formación, la uniformidad y los Riesgos Laborales.

Sin embargo, no se consideran los distintos pluses de actividad que puede haber en algunos convenios (según categorías, UVI, nocturnidad, festivos, dietas, etc.) al objeto de simplificar y homogeneizar los cálculos para las distintas CC. AA.

#### 4. Coste de vehículo

Se considera la adquisición del vehículo y equipamiento y su amortización.

Además se han considerado las partidas de comunicaciones y fungibles.

Para estos datos se ha considerado la información facilitada por las empresas de carrozado de vehículos y la información recogida en las empresas de transporte sanitario

#### 5. Gastos vehículo

Se han considerado los gastos fijos del vehículo como seguro, consumo, mantenimiento, limpieza, tasas e ITV.

Además se ha incluido una partida de vehículo de suplencia

Para estos datos se ha considerado la información facilitada por las empresas de transporte sanitario

#### 6. Gastos de estructura

En este apartado se consideran los gastos indirectos como naves, servicios centrales, consumos diversos, seguros, gastos financieros, etc.

Según la información facilitada por las empresas, se han estimado estos gastos en un 6% sobre el total.

#### 7. Beneficio industrial

Se ha considerado un 5% sobre el total, como beneficio a obtener por las empresas.

A continuación se presentan los resultados obtenidos para cada tipo de vehículo considerando, tanto con el Convenio nacional, como los Convenios de:

- Aragón
- Cataluña
- Madrid
- Navarra

En el caso del Convenio Nacional se incluyen los cálculos para todos los tipos de vehículos y en el caso del resto de convenios sólo se incluyen los resúmenes, ya que los cálculos son similares a los realizados para el Convenio Nacional.

En cualquier caso los cálculos detallados para cada convenio y tipo de vehículo se pueden consultar en el anexo del Libro Blanco.

## 3.1 Convenio Nacional

### Coste tipo de un vehículo de SVA, 24 horas, con conductor y ayudante año 2004

1. Cobertura de servicio				Total euros	%
Días/año	365				
Horas cobertura	24	8.760			
<b>2. Calculo horas de trabajo (jornada 8 horas)</b>					
Total horas anuales persona		1.826			
(1)Total horas efectivas (95%)	0,95	1.735			
Personal necesario	2	10,1			
<b>3. Coste de personal</b>				<b>154.633</b>	<b>72,9%</b>
(2)Conductores	6,0	15.329	91.974		
(2)Ayudantes	4,1	13.312	54.579		
Formación	10,1	300	3.030		
Uniformidad y RR. LL.	10,1	500	5.050		
<b>4. Coste de vehículo</b>				<b>16.275</b>	<b>7,7%</b>
Adquisición vehículo	1	51.000			
Amortización 5 años	5		10.200		
Equipamiento	1	23.000			
Amortización 8 años	8		2.875		
Comunicaciones y telef.			1.200		
Fungibles			2.000		
<b>5. Gastos vehículo</b>				<b>17.750</b>	<b>8,4%</b>
Seguro, mantenimiento y consumo			13.100		
vehículo suplencia			3.000		
Limpieza, tasas e ITV			1.650		
<b>6. Gastos de estructura</b>					
	6%	Total coste	188.658	<b>12.717</b>	6,0%
<b>7. Beneficio industrial</b>					
	5%	Total coste	188.658	<b>10.598</b>	5,0%
<b>Total coste anual</b>				<b>211.973</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total coste mensual</b>				<b>17.664</b>	

(1) Se ha considerado que un 5% de las horas no son efectivas por festivos, formación y absentismo del personal

(2) Se han considerado los siguientes costes de personal según convenio

	año 04	coste empresa
Conductor	811,07	<b>15.329</b>
Ayudante	704,36	<b>13.312</b>

Estudio realizado por: Colabora:

**Coste tipo de un vehículo de SVB, 24 horas, con conductor y ayudante año 2004**

				<b>Total euros</b>	<b>%</b>
<b>1. Cobertura de servicio</b>					
Días/año	365				
Horas cobertura	24	8.760			
<b>2. Calculo horas de trabajo (jornada 8 horas)</b>					
Total horas anuales persona		1.826			
(1)Total horas efectivas (95%)	0,95	1.735			
Personal necesario	2	10,1			
<b>3. Coste de personal</b>				<b>154.633</b>	<b>73,5%</b>
(2)Conductores	6,0	15.329	91.974		
(2)Ayudantes	4,1	13.312	54.579		
Formación	10,1	300	3.030		
Uniformidad y RR. LL.	10,1	500	5.050		
<b>4. Coste de vehículo</b>				<b>14.838</b>	<b>7,1%</b>
Adquisición vehículo	1	51.000			
Amortización 5 años	5		10.200		
Equipamiento	1	11.500			
Amortización 8 años	8		1.438		
Comunicaciones y telef.			1.200		
Fungibles			2.000		
<b>5. Gastos vehículo</b>				<b>17.750</b>	<b>8,4%</b>
Seguro, mantenimiento y consumo			13.100		
Vehículo suplencia			3.000		
Limpieza, tasas e ITV			1.650		
<b>6. Gastos de estructura</b>					
	6%	Total coste	187.221	<b>12.620</b>	<b>6,0%</b>
<b>7. Beneficio industrial</b>					
	5%	Total coste	187.221	<b>10.517</b>	<b>5,0%</b>
<b>Total coste anual</b>				<b>210.358</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total coste mensual</b>				<b>17.530</b>	

(1) Se ha considerado que un 5% de las horas no son efectivas por festivos, formación y absentismo del personal

(2) Se han considerado los siguientes costes de personal según convenio

	año 04	coste empresa
<b>Conductor</b>	811,07	<b>15.329</b>
<b>Ayudante</b>	704,36	<b>13.312</b>

Estudio realizado por: Colabora:

**Coste tipo de un vehículo individual, 8 horas, con conductor año 2004**

				<b>Total euros</b>	<b>%</b>
<b>1. Cobertura de servicio</b>					
Días/año	365				
Horas cobertura	8	2.920			
<b>2. Calculo horas de trabajo (jornada 8 horas)</b>					
Total horas anuales persona		1.826			
(1)Total horas efectivas (95%)	0,95	1.735			
Personal necesario	1	1,7			
<b>3. Coste de personal</b>				<b>27.419</b>	<b>49,1%</b>
(2)Conductores	1,7	15.329	26.059		
(2)Ayudantes	0	0	0		
Formación	1,7	300	510		
Uniformidad y RR. LL.	1,7	500	850		
<b>4. Coste de vehículo</b>				<b>6.175</b>	<b>11,0%</b>
Adquisición vehículo	1	18.000			
Amortización 5 años	5		3.600		
Equipamiento	1	3.000			
Amortización 8 años	8		375		
Comunicaciones y telef.			1.200		
Fungibles			1.000		
<b>5. Gastos vehículo</b>				<b>16.150</b>	<b>28,9%</b>
Seguro, mantenimiento y consumo			13.500		
Vehículo suplencia			1.000		
Limpieza, tasas e ITV			1.650		
<b>6. Gastos de estructura</b>				<b>3.353</b>	<b>6,0%</b>
	6%	Total coste	49.744		
<b>7. Beneficio industrial</b>				<b>2.794</b>	<b>5,0%</b>
	5%	Total coste	49.744		
<b>Total coste anual</b>				<b>55.892</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total coste mensual</b>				<b>4.658</b>	

(1) Se ha considerado que un 5% de las horas no son efectivas por festivos, formación y absentismo del personal

(2) Se han considerado los siguientes costes de personal según convenio

	año 04	coste empresa
<b>Conductor</b>	811,07	<b>15.329</b>

Estudio realizado por: Colabora:

**Coste tipo de un vehículo individual, 8+4 horas, con conductor año 2004**

				<b>Total euros</b>	<b>%</b>
<b>1. Cobertura de servicio</b>					
Días/año	365				
Horas cobertura	12	4.380			
<b>2. Calculo horas de trabajo (jornada 8+4 horas)</b>					
Total horas anuales persona		2.706			
(1)Total horas efectivas (95%)	0,95	2.571			
Personal necesario	1	1,7			
<b>3. Coste de personal</b>				<b>41.154</b>	<b>57,2%</b>
(2)Conductores	1,7	23.408	39.794		
(2)Ayudantes	0	0	0		
Formación	1,7	300	510		
Uniformidad y RR. LL.	1,7	500	850		
<b>4. Coste de vehículo</b>				<b>6.175</b>	<b>8,6%</b>
Adquisición vehículo	1	18.000			
Amortización 5 años	5		3.600		
Equipamiento	1	3.000			
Amortización 8 años	8		375		
Comunicaciones y telef.			1.200		
Fungibles			1.000		
<b>5. Gastos vehículo</b>				<b>16.650</b>	<b>23,2%</b>
Seguro, mantenimiento y consumo			14.000		
Vehículo suplencia			1.000		
Limpieza, tasas e ITV			1.650		
<b>6. Gastos de estructura</b>				<b>4.313</b>	<b>6,0%</b>
	6%	Total coste	63.979		
<b>7. Beneficio industrial</b>				<b>3.594</b>	<b>5,0%</b>
	5%	Total coste	63.979		
<b>Total coste anual</b>				<b>71.885</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total coste mensual</b>				<b>5.990</b>	

(1) Se ha considerado que un 5% de las horas no son efectivas por festivos, formación y absentismo del personal

(2) Se han considerado los siguientes costes de personal según convenio

	año 04	coste empresa
<b>Conductor (8+4)</b>	1238,5	<b>23.408</b>

Estudio realizado por: Colabora:

**Coste tipo de un vehículo individual, 24 horas, con conductor año 2004**

				<b>Total euros</b>	<b>%</b>
<b>1. Cobertura de servicio</b>					
Días/año	365				
Horas cobertura	24	8.760			
<b>2. Calculo horas de trabajo (jornada 8 horas)</b>					
Total horas anuales persona		1.826			
(1)Total horas efectivas (95%)	0,95	1.735			
Personal necesario	1	5,0			
<b>3. Coste de personal</b>				<b>80.645</b>	<b>68,2%</b>
(2)Conductores	5,0	15.329	76.645		
(2)Ayudantes	0	0	0		
Formación	5,0	300	1.500		
Uniformidad y RR. LL.	5,0	500	2.500		
<b>4. Coste de vehículo</b>				<b>6.175</b>	<b>5,2%</b>
Adquisición vehículo	1	18.000			
Amortización 5 años	5		3.600		
Equipamiento	1	3.000			
Amortización 8 años	8		375		
Comunicaciones y telef.			1.200		
Fungibles			1.000		
<b>5. Gastos vehículo</b>				<b>18.450</b>	<b>15,6%</b>
Seguro, mantenimiento y consumo vehículo suplencia			15.800		
Limpieza, tasas e ITV			1.650		
<b>6. Gastos de estructura</b>				<b>7.096</b>	<b>6,0%</b>
	6%	Total coste	105.270		
<b>7. Beneficio industrial</b>				<b>5.913</b>	<b>5,0%</b>
	5%	Total coste	105.270		
<b>Total coste anual</b>				<b>118.280</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total coste mensual</b>				<b>9.857</b>	

(1) Se ha considerado que un 5% de las horas no son efectivas por festivos, formación y absentismo del personal

(2) Se han considerado los siguientes costes de personal según convenio

	<u>año 03</u>	<u>año 04</u>	<u>coste empresa</u>
<b>Conductor</b>	778,38	811,07	<b>15.329</b>

Estudio realizado por: Colabora:

**Coste tipo de un vehículo colectivo, 8 horas, con conductor año 2004**

				<b>Total euros</b>	<b>%</b>
<b>1. Cobertura de servicio</b>					
Días/año	365				
Horas cobertura	8	2.920			
<b>2. Calculo horas de trabajo (jornada 8 horas)</b>					
Total horas anuales persona		1.826			
(1)Total horas efectivas (95%)	0,95	1.735			
Personal necesario	1	1,68			
<b>3. Coste de personal</b>					
				<b>27.418</b>	<b>46,9%</b>
(2)Conductores	1,7	15.328	26.058		
(2)Ayudantes	0	0	0		
Formación	1,7	300	510		
Uniformidad y RR. LL.	1,7	500	850		
<b>4. Coste de vehículo</b>					
				<b>6.775</b>	<b>11,6%</b>
Adquisición vehículo	1	21.000			
Amortización 5 años	5		4.200		
Equipamiento	1	3.000			
Amortización 8 años	8		375		
Comunicaciones y telef.			1.200		
Fungibles			1.000		
<b>5. Gastos vehículo</b>					
				<b>17.850</b>	<b>30,5%</b>
Seguro, mantenimiento y consumo			15.200		
vehículo suplencia			1.000		
Limpieza, tasas e ITV			1.650		
<b>6. Gastos de estructura</b>					
	6%	Total coste	52.043	<b>3.508</b>	<b>6,0%</b>
<b>7. Beneficio industrial</b>					
	5%	Total coste	52.043	<b>2.923</b>	<b>5,0%</b>
<b>Total coste anual</b>					
				<b>58.474</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total coste mensual</b>					
				<b>4.873</b>	

(1) Se ha considerado que un 5% de las horas no son efectivas por festivos, formación y absentismo del personal

(2) Se han considerado los siguientes costes de personal según convenio

	año 04	coste empresa
<b>Conductor</b>	811,03	<b>15.328</b>

Estudio realizado por: Colabora:

**Coste tipo de un vehículo colectivo, 8+4 horas, con conductor año 2004**

				<b>Total euros</b>	<b>%</b>
<b>1. Cobertura de servicio</b>					
Días/año	365				
Horas cobertura	12	4.380			
<b>2. Calculo horas de trabajo (jornada 8+4 horas)</b>					
Total horas anuales persona		2.706			
(1)Total horas efectivas (95%)	0,95	2.571			
Personal necesario	1	1,7			
<b>3. Coste de personal</b>				<b>41.154</b>	<b>55,2%</b>
(2)Conductores	1,7	23.408	39.794		
(2)Ayudantes	0	13.160	0		
Formación	1,7	300	510		
Uniformidad y RR. LL.	1,7	500	850		
<b>4. Coste de vehículo</b>				<b>6.775</b>	<b>9,1%</b>
Adquisición vehículo	1	21.000			
Amortización 5 años	5		4.200		
Equipamiento	1	3.000			
Amortización 8 años	8		375		
Comunicaciones y telef.			1.200		
Fungibles			1.000		
<b>5. Gastos vehículo</b>				<b>18.450</b>	<b>24,7%</b>
Seguro, mantenimiento y consumo			15.800		
vehículo suplencia			1.000		
Limpieza, tasas e ITV			1.650		
<b>6. Gastos de estructura</b>				<b>4.475</b>	<b>6,0%</b>
	6%	Total coste	66.379		
<b>7. Beneficio industrial</b>				<b>3.729</b>	<b>5,0%</b>
	5%	Total coste	66.379		
<b>Total coste anual</b>				<b>74.582</b>	<b>100,0%</b>
<b>Total coste mensual</b>				<b>6.215</b>	

(1) Se ha considerado que un 5% de las horas no son efectivas por festivos, formación y absentismo del personal

(2) Se han considerado los siguientes costes de personal según convenio

	año 04	coste empresa
<b>Conductor</b>	1238,5	<b>23.408</b>

Estudio realizado por: Colabora:

**RESUMEN DE COSTES POR TIPO DE VEHICULO CONVENIO NACIONAL**

	SVA 24 h. 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	SVB 24 h. 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	Indiv. 8 h. 1 cond.	%	Indiv. 12 h 1 cond.	%	Indiv. 24 h 1 cond.	%	Colec. 8 h 1 cond.	%	Colec. 12 h 1 cond.	%
<b>C. Personal</b>	154.633	72,9%	154.633	73,5%	27.419	49,1%	41.154	57,2%	80.645	68,2%	27.418	46,9%	41.154	55,2%
<b>C. vehículo</b>	16.275	7,7%	14.838	7,1%	6.175	11,0%	6.175	8,6%	6.175	5,2%	6.775	11,6%	6.775	9,1%
<b>G. vehículo</b>	17.750	8,4%	17.750	8,4%	16.150	28,9%	16.650	23,2%	18.450	15,6%	17.850	30,5%	18.450	24,7%
<b>G. Estructura</b>	12.717	6,0%	12.620	6,0%	3.353	6,0%	4.313	6,0%	7.096	6,0%	3.508	6,0%	4.475	6,0%
<b>Beneficio</b>	10.598	5,0%	10.517	5,0%	2.794	5,0%	3.594	5,0%	5.913	5,0%	2.923	5,0%	3.729	5,0%
<b>Total anual</b>	<b>211.973</b>	<b>100%</b>	<b>210.358</b>	<b>100%</b>	<b>55.891</b>	<b>100%</b>	<b>71.886</b>	<b>100%</b>	<b>118.279</b>	<b>100%</b>	<b>58.474</b>	<b>100%</b>	<b>74.583</b>	<b>100%</b>
<b>Total mensual</b>	<b>17.664</b>		<b>17.530</b>		<b>4.658</b>		<b>5.991</b>		<b>9.857</b>		<b>4.873</b>		<b>6.215</b>	

<sup>(1)</sup> Conductor y Ayudante

	-	año 04	coste empresa
<b>Conductor</b>		811,07	<b>15.329</b>
<b>Ayudante</b>		704,36	<b>13.312</b>

Estudio realizado por: Colabora:

## 3.2 Convenio de Aragón, Cataluña, Madrid y Navarra

### RESUMEN DE COSTES POR TIPO DE VEHICULO CONVENIO ARAGON (Laudo)

	SVA 24 h. 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	SVB 24 h. 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	Indiv. 8 h. 1 cond.	%	Indiv. 12 h 1 cond.	%	Indiv. 24 h 1 cond.	%	Colec. 8 h 1 cond.	%	Colec. 12 h 1 cond.	%
<b>C. Personal</b>	199.092	76,0%	199.092	76,5%	33.505	53,4%	50.220	61,2%	98.545	71,2%	33.505	51,3%	50.220	59,2%
<b>C. vehículo</b>	16.275	6,2%	14.838	5,7%	6.175	9,8%	6.175	7,5%	6.175	4,5%	6.775	10,4%	6.775	8,0%
<b>G. vehículo</b>	17.750	6,8%	17.750	6,8%	16.150	25,7%	16.650	20,3%	18.450	13,3%	17.850	27,3%	18.450	21,8%
<b>G. Estructura</b>	15.714	6,0%	15.617	6,0%	3.763	6,0%	4.924	6,0%	8.303	6,0%	3.919	6,0%	5.086	6,0%
<b>Beneficio</b>	13.095	5,0%	13.014	5,0%	3.136	5,0%	4.103	5,0%	6.919	5,0%	3.265	5,0%	4.238	5,0%
<b>Total anual</b>	<b>261.926</b>	<b>100%</b>	<b>260.311</b>	<b>100%</b>	<b>62.729</b>	<b>100%</b>	<b>82.072</b>	<b>100%</b>	<b>138.392</b>	<b>100%</b>	<b>65.314</b>	<b>100%</b>	<b>84.769</b>	<b>100%</b>
<b>Total mensual</b>	<b>21.827</b>		<b>21.693</b>		<b>5.227</b>		<b>6.839</b>		<b>11.533</b>		<b>5.443</b>		<b>7.064</b>	

	Indiv. 8 h. 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	Indiv. 12 h 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	Indiv. 24 h 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	Colec. 8 h 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	Colec. 12 h 2 pers. <sup>(1)</sup>	%
<b>C. Personal</b>	60.665	65,1%	90.795	71,1%	183.756	78,5%	60.665	63,3%	90.795	69,7%
<b>C. vehículo</b>	6.175	6,6%	6.175	4,8%	6.175	2,6%	6.775	7,1%	6.775	5,2%
<b>G. vehículo</b>	16.150	17,3%	16.650	13,0%	18.450	7,9%	17.850	18,6%	18.450	14,2%
<b>G. Estructura</b>	5.594	6,0%	7.659	6,0%	14.047	6,0%	5.749	6,0%	7.821	6,0%
<b>Beneficio</b>	4.662	5,0%	6.383	5,0%	11.706	5,0%	4.791	5,0%	6.517	5,0%
<b>Total anual</b>	<b>93.246</b>	<b>100%</b>	<b>127.662</b>	<b>100%</b>	<b>234.134</b>	<b>100%</b>	<b>95.830</b>	<b>100%</b>	<b>130.358</b>	<b>100%</b>
<b>Total mensual</b>	<b>7.771</b>		<b>10.639</b>		<b>19.511</b>		<b>7.986</b>		<b>10.863</b>	

<sup>(1)</sup> Conductor y Ayudante

	año 04	coste empresa
<b>Conductor (plus UVI:UME,USVB,UVI)</b>	1080,8	<b>20.427</b>
<b>Ayudante (plus UVI:UME,USVB,UVI)</b>	883,33	<b>16.695</b>
<b>Conductor</b>	1000,45	<b>18.909</b>
<b>Ayudante</b>	802,98	<b>15.176</b>

Estudio realizado por: Colabora:

**RESUMEN DE COSTES POR TIPO DE VEHICULO CONVENIO CATALUÑA**

	SVA 24 h. 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	SVB 24 h. 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	Indiv. 8 h. 1 cond.	%	Indiv. 12 h 1 cond.	%	Indiv. 24 h 1 cond.	%	Colec. 8 h 1 cond.	%	Colec. 12 h 1 cond.	%
<b>C. Personal</b>	202.686	76,2%	202.686	76,7%	35.318	54,5%	53.247	62,3%	105.953	72,2%	35.318	52,4%	53.247	60,4%
<b>C. vehículo</b>	16.275	6,1%	14.838	5,6%	6.175	9,5%	6.175	7,2%	6.175	4,2%	6.775	10,1%	6.775	7,7%
<b>G. vehículo</b>	17.750	6,7%	17.750	6,7%	16.150	24,9%	16.650	19,5%	18.450	12,6%	17.850	26,5%	18.450	20,9%
<b>G. Estructura</b>	15.956	6,0%	15.860	6,0%	3.886	6,0%	5.128	6,0%	8.802	6,0%	4.041	6,0%	5.290	6,0%
<b>Beneficio</b>	13.297	5,0%	13.216	5,0%	3.238	5,0%	4.273	5,0%	7.335	5,0%	3.367	5,0%	4.408	5,0%
<b>Total anual</b>	265.964	100%	264.350	100%	64.767	100%	85.473	100%	146.715	100%	67.351	100%	88.170	100%
<b>Total mensual</b>	<b>22.164</b>		<b>22.029</b>		<b>5.397</b>		<b>7.123</b>		<b>12.226</b>		<b>5.613</b>		<b>7.348</b>	

<sup>(1)</sup> Conductor y Ayudante

	año 04	coste empresa
<b>Conductor</b>	1056,89	<b>19.975</b>
<b>Ayudante</b>	940,72	<b>17.780</b>

Estudio realizado por: Colabora:

**RESUMEN DE COSTES POR TIPO DE VEHICULO CONVENIO MADRID**

	SVA 24 h. 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	SVB 24 h. 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	Indiv. 8 h. 1 cond.	%	Indiv. 12 h 1 cond.	%	Indiv. 24 h 1 cond.	%	Colec. 8 h 1 cond.	%	Colec. 12 h 1 cond.	%
<b>C. Personal</b>	183.517	75,1%	183.517	75,6%	32.280	52,6%	48.358	60,5%	94.940	70,7%	32.280	50,5%	48.358	58,5%
<b>C. vehículo</b>	16.275	6,7%	14.838	6,1%	6.175	10,1%	6.175	7,7%	6.175	4,6%	6.775	10,6%	6.775	8,2%
<b>G. vehículo</b>	17.750	7,3%	17.750	7,3%	16.150	26,3%	16.650	20,8%	18.450	13,7%	17.850	27,9%	18.450	22,3%
<b>G. Estructura</b>	14.664	6,0%	14.567	6,0%	3.681	6,0%	4.798	6,0%	8.060	6,0%	3.836	6,0%	4.960	6,0%
<b>Beneficio</b>	12.220	5,0%	12.140	5,0%	3.067	5,0%	3.999	5,0%	6.716	5,0%	3.197	5,0%	4.133	5,0%
<b>Total anual</b>	<b>244.426</b>	<b>100%</b>	<b>242.812</b>	<b>100%</b>	<b>61.353</b>	<b>100%</b>	<b>79.980</b>	<b>100%</b>	<b>134.341</b>	<b>100%</b>	<b>63.938</b>	<b>100%</b>	<b>82.676</b>	<b>100%</b>
<b>Total mensual</b>	<b>20.369</b>		<b>20.234</b>		<b>5.113</b>		<b>6.665</b>		<b>11.195</b>		<b>5.328</b>		<b>6.890</b>	

	Indiv. 12 h 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	Indiv. 24 h 2 pers. <sup>(1)</sup>	%
<b>C. Personal</b>	91.509	71,2%	183.517	78,5%
<b>C. vehículo</b>	6.175	4,8%	6.175	2,6%
<b>G. vehículo</b>	16.650	13,0%	18.450	7,9%
<b>G. Estructura</b>	7.707	6,0%	14.031	6,0%
<b>Beneficio</b>	6.423	5,0%	11.692	5,0%
<b>Total anual</b>	<b>128.464</b>	<b>100%</b>	<b>233.865</b>	<b>100%</b>
<b>Total mensual</b>	<b>10.705</b>		<b>19.489</b>	

<sup>(1)</sup> Conductor y Ayudante

	año 04	coste empresa
<b>Conductor</b>	962,33	<b>18.188</b>
<b>Ayudante</b>	855,71	<b>16.173</b>

Estudio realizado por: Colabora:

**RESUMEN DE COSTES POR TIPO DE VEHICULO CONVENIO NAVARRA**

	SVA 24 h. 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	SVB 24 h. 2 pers. <sup>(1)</sup>	%	Indiv. 8 h. 1 cond.	%	Indiv. 12 h 1 cond.	%	Indiv. 24 h 1 cond.	%	Colec. 8 h 1 cond.	%	Colec. 12 h 1 cond.	%
<b>C. Personal</b>	209.223	76,6%	209.223	77,0%	35.697	54,8%	53.552	62,4%	109.190	72,6%	35.697	52,7%	53.552	60,5%
<b>C. vehículo</b>	16.275	6,0%	14.838	5,5%	6.175	9,5%	6.175	7,2%	6.175	4,1%	6.775	10,0%	6.775	7,7%
<b>G. vehículo</b>	17.750	6,5%	17.750	6,5%	16.150	24,8%	16.650	19,4%	18.450	12,3%	17.850	26,3%	18.450	20,8%
<b>G. Estructura</b>	16.397	6,0%	16.300	6,0%	3.911	6,0%	5.148	6,0%	9.020	6,0%	4.066	6,0%	5.310	6,0%
<b>Beneficio</b>	13.664	5,0%	13.583	5,0%	3.259	5,0%	4.290	0,05	7.517	0,05	3.389	5,0%	4.425	5,0%
<b>Total anual</b>	<b>273.309</b>	<b>100%</b>	<b>271.694</b>	<b>100%</b>	<b>65.192</b>	<b>100%</b>	<b>85.815</b>	<b>100%</b>	<b>150.352</b>	<b>100%</b>	<b>67.777</b>	<b>100%</b>	<b>88.512</b>	<b>100%</b>
<b>Total mensual</b>	<b>22.776</b>		<b>22.641</b>		<b>5.433</b>		<b>7.151</b>		<b>12.529</b>		<b>5.648</b>		<b>7.376</b>	

<sup>(1)</sup> Conductor y Ayudante

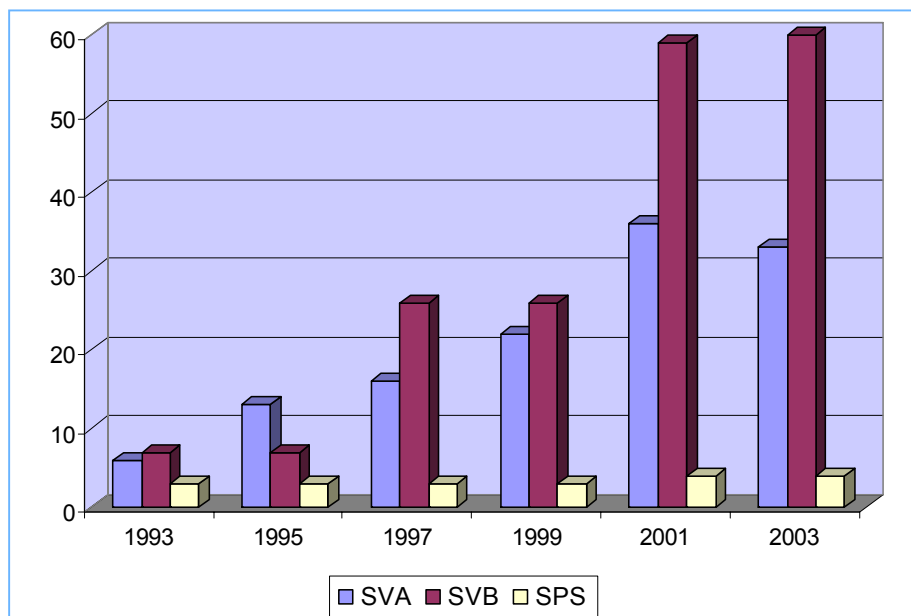
	año 04	coste empresa
<b>Conductor</b>	1068,67	<b>20.198</b>
<b>Ayudante</b>	958,55	<b>18.117</b>

Estudio realizado por: Colabora:

## 4. Empresas públicas de transporte sanitario: el caso del SAMUR

El servicio de asistencia municipal de urgencia y rescate (SAMUR) nace como proyecto piloto en el verano de 1991. El éxito de las primeras experiencias hace que en diciembre de 1992 este servicio tome una entidad definitiva. Su objetivo es “resolver rápida y eficazmente aquellas emergencias sanitarias que se produzcan en la vía pública dentro del término municipal de Madrid”, sustituyendo una antigua filosofía de traslado al centro hospitalario por la de “atención al paciente en el lugar del suceso y transporte sanitario asistido”, que guarda una estrecha relación con los conceptos de Soporte Vital Avanzado y Soporte Vital Básico. Desde aquel inicio, con 6 vehículos de soporte vital avanzado y 7 de soporte vital básico, el crecimiento del SAMUR ha sido imparable, como refleja el gráfico 1.

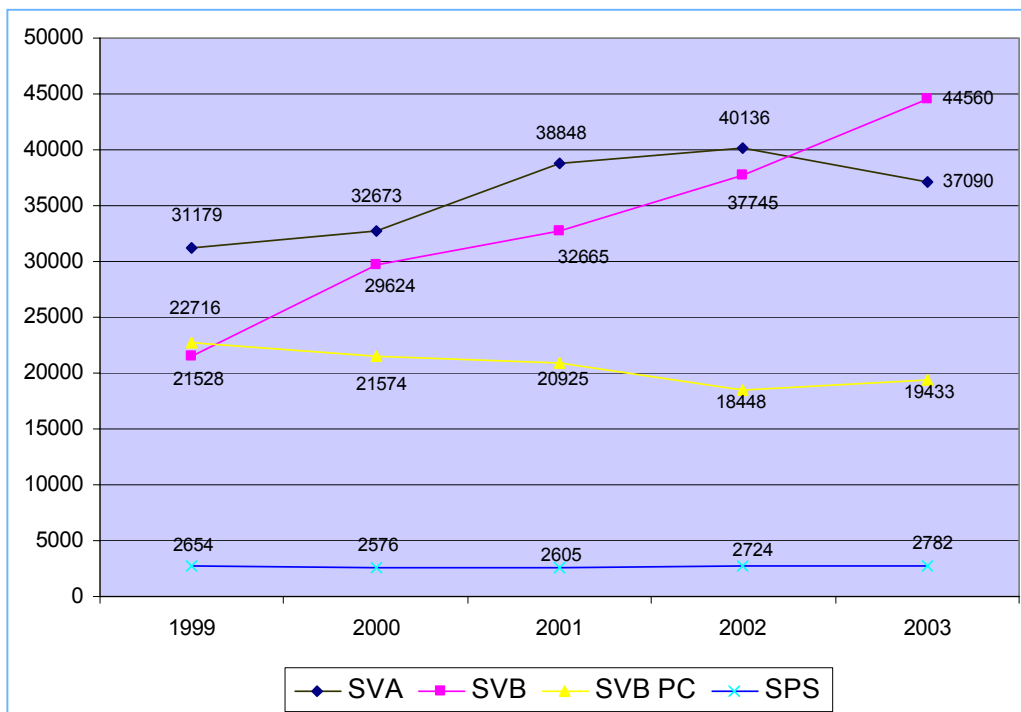
**Gráfico 1.** Evolución del número de vehículos del SAMUR



**Fuente:** Página Web del SAMUR, en [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es)

En 1997, el SAMUR integró en su estructura al cuerpo de voluntarios de protección civil, cuya actividad se centra en la “cobertura sanitaria programada a eventos de distinta índole en los que existe riesgo sanitario”, entre los que podemos situar eventos deportivos, fiestas, conciertos o manifestaciones. Asimismo, trabajan en el “apoyo al operativo profesional”. El número de voluntarios de este cuerpo se cifró a 31 de diciembre de 2003 en 1190 personas, entre ellos 442 conductores.

**Gráfico 2.** Servicios prestados por tipo de vehículo



**Fuente:** Página Web del SAMUR, en [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es)

Paralelo al aumento de vehículos ha sido el incremento de activaciones. El SAMUR superó por primera vez en 2002 la cifra de los 100.000 servicios anuales, llegando en 2003 a 106.024, cifra que supuso un crecimiento del 4,5% respecto del año anterior. Como refleja el gráfico 2, la mayor parte de estos servicios fueron atendidos por las unidades de soporte vital básico (SVB), seguidas de las unidades de soporte vital avanzado (SVA) y de los vehículos de soporte vital básico de protección civil

Estudio realizado por: Colabora:

(SVB-PC). Esta distribución ha cambiado en los últimos años, en los que las unidades de soporte vital básico han experimentado un notorio incremento en el volumen de operaciones, paralelo al aumento del número de vehículos destinados a este fin.

Sin embargo, el SAMUR no sólo dispone de los vehículos SVA, SVB y de soporte psiquiátrico, sino que cuenta con una amplia flota adicional, en la que podemos incluir el CICOIN, autobús destinado a la gestión integral de crisis; las unidades halcón, motocicletas para la primera intervención en lugares de difícil acceso; el vehículo de primera intervención para situaciones difíciles y/o de múltiples víctimas; o los vehículos de intervención rápida, ampliamente dotados de material sanitario para intervenir en lugares difíciles de acceder.

Es bien conocida la eficaz actuación del SAMUR en situaciones de emergencia. Los tiempos medios de respuesta durante en año 2003 fueron de 8 minutos para las unidades de soporte vital avanzado, 8 minutos y 13 segundos para las unidades de soporte vital básico y 9 minutos y 19 segundos para las unidades de soporte vital básico de protección civil. Dos circunstancias fundamentales para obtener tiempos de respuesta tan cortos son la integración de su centro coordinador con el servicio 112 de la comunidad de Madrid, a través del cual reciben prácticamente la mitad de sus activaciones; y un correcto despliegue de medios en sus 17 bases distribuidas en el municipio de Madrid.

En los últimos años, el SAMUR se ha convertido en un servicio popular y bien conocido para los madrileños, debido tanto a la multiplicidad de sus intervenciones como a su presencia en algunas de las más graves situaciones de emergencia que ha sufrido la ciudad de Madrid en los últimos años (muy especialmente el 11 de marzo de 2004) y su actuación en catástrofes ampliamente conocidas por la opinión pública<sup>10</sup>. Asimismo, contribuye a su popularidad la prestación de soporte sanitario a acontecimientos de masas, derivada de la integración ya mencionada del cuerpo de voluntarios de protección civil.

---

<sup>10</sup> La última de ellas, colaborando en la atención de las víctimas del tsunami que devastó el sudeste asiático a finales de 2004

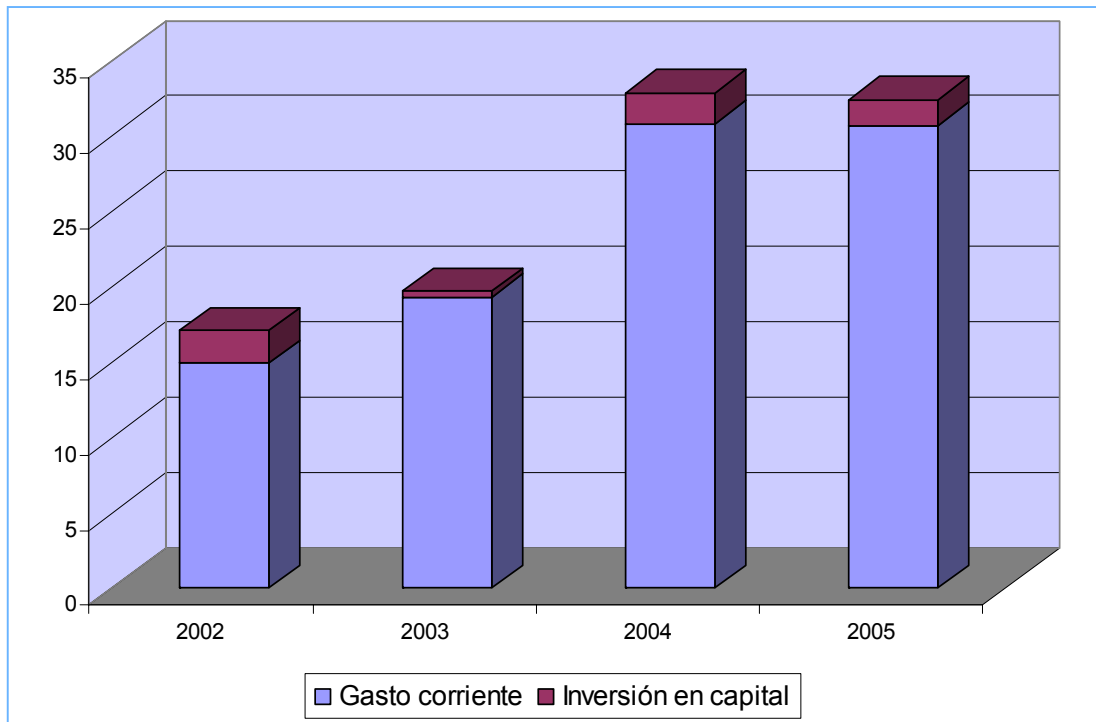
### Principales características del SAMUR

- Nacido en 1991, desempeña en la actualidad importantes labores de transporte, esencialmente con vehículos dotados de soporte vital básico y avanzado en el municipio de Madrid. También se encarga de la cobertura de grandes eventos programados, dado que asume la tarea de protección civil.
- En 2003 realiza más de 100.000 servicios anuales. El tiempo medio de atención a los requerimientos de vehículos con soporte vital avanzado se situó en 2003 en 8 minutos.
- Se trata de un servicio muy popular entre los madrileños, debido a algunas de sus actuaciones y a la cobertura de grandes eventos multitudinarios

## 4.1 Análisis de los presupuestos del SAMUR

El presupuesto establecido para el subprograma “SAMUR-Protección Civil” en los presupuestos del Ayuntamiento de Madrid en el año 2003 fue de 19,75 millones de euros, lo que supuso un incremento del 15,3% en comparación con el año anterior. En este presupuesto se especifica la existencia de una cuantía de 0,45 millones de euros destinada a inversiones en capital, frente a 19,30 millones de euros correspondientes a gasto corriente. En el gráfico 3 quedan igualmente reflejadas la evolución de las partidas de gasto corriente y de inversión en capital recogidas en los presupuestos municipales de los años 2004 y 2005.

**Gráfico 3.** Evolución de los presupuestos del SAMUR



**Fuente:** Ayuntamiento de Madrid

Los gastos corrientes experimentaron en 2003 un notable incremento, pasando de 14,94 millones de euros a los ya mencionados 19,30 millones. Porcentualmente, este crecimiento del gasto corriente supone el 29,2% respecto al ejercicio anterior. Este incremento es aún mayor en 2004, en que los gastos corrientes se elevan a 30,81 millones de euros, lo que supone un incremento del 59,63% respecto del año anterior.

Las partidas de gastos corrientes incluyen únicamente los gastos en sueldos y salarios y los bienes de consumo inmediato (fungibles y suministros). De este modo, podemos asimilar el gasto corriente a los costes variables de la empresa<sup>11</sup>. Esto permite valorar la evolución de la productividad de la empresa entre 2002 y 2003, relacionando el número de servicios realizados con la evolución del gasto. Con este fin, dado que no

<sup>11</sup> Esta asimilación puede implicar ciertas inexactitudes, ya que algunos de los gastos corrientes, como los sueldos del personal directivo y algún personal administrativo, podrían ser considerados costes fijos, ya que su volumen no está relacionado con la producción de la empresa.

es sencillo valorar económicamente el beneficio que genera cada intervención del SAMUR, se puede utilizar el gasto medio por servicio prestado como indicador de eficiencia.

En este sentido, el gasto corriente medio por servicio aumenta desde los 150,83€ en 2002 a los 185,82€ en 2003. Suponiendo que los servicios prestados generan una cantidad igual o similar de valor añadido, este hecho supone una pérdida de productividad en términos deflactados del 19,61%<sup>12</sup>.

En el ejercicio 2004 los gastos corrientes han experimentado un incremento cercano al 60% respecto del año anterior. Las cifras de la actuación del SAMUR en este periodo aún no han sido elaboradas. Los objetivos planteados en los presupuestos del Ayuntamiento de Madrid para aquel año fueron:

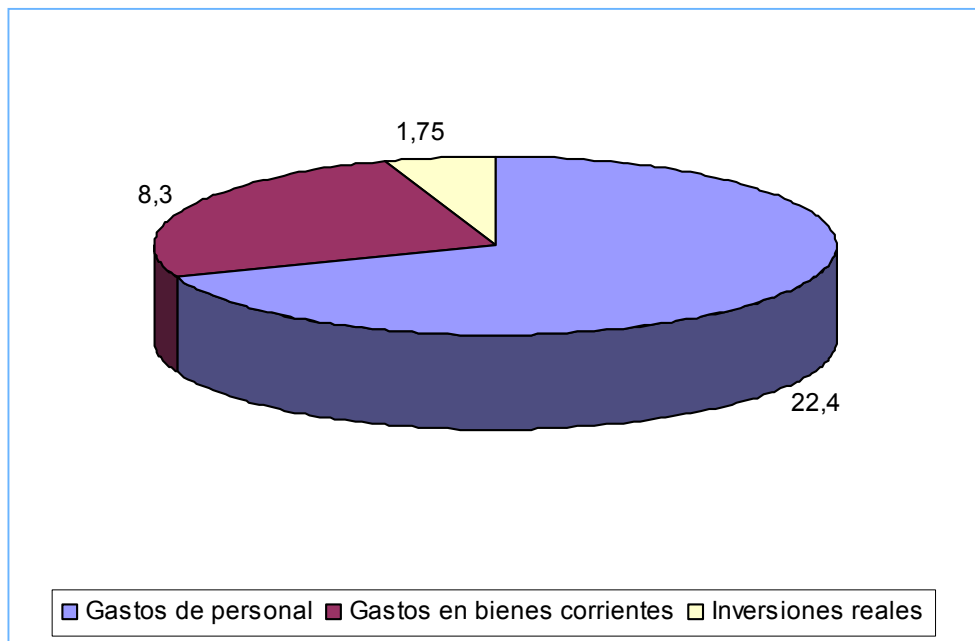
- Incrementar la plantilla de funcionarios (164)
- Incrementar el número de equipos operativos (207)
- Incrementar el número de voluntarios de protección civil (115)
- Incrementar el número de servicios programados (100)
- Trabajos y estudios para formar voluntarios Madrid 2012 (50)
- Acciones formativas para voluntarios de protección civil (140)
- Asistentes a cursos de formación para catástrofes (50)
- Reducción tiempo de respuesta en ataque nuclear, bacteriológico o químico (90%)
- Presentación de ponencias y comunicaciones (101)
- Proyectos de investigación interna (101)

---

<sup>12</sup> Esta pérdida de productividad únicamente se evitaría si los servicios prestados fueran al menos un 20 % más eficaces, esto es, el tiempo de respuesta se hubiera reducido en este año un 20%, el índice de supervivencia de los pacientes hubiera aumentado en un 20%, etc...

Los presupuestos de 2005 ofrecen un desglose de las diversas partidas de gastos de SAMUR, mostrada en el gráfico 4. Podemos comprobar cómo actualmente la principal partida de gastos se corresponde con los salarios de los trabajadores del SAMUR, que alcanzarán los 22,4 millones de euros, lo que supone casi un 70% de presupuesto total. El gasto en bienes corrientes significará un 25,5% del presupuesto, mientras que la inversión en bienes de capital supondrá poco más de un 5% del gasto total presupuestado para el ejercicio.

**Gráfico 4.** Partidas del presupuesto del SAMUR en millones de euros



**Fuente:** Ayuntamiento de Madrid

El ejercicio 2003 supuso la menor inversión en capital de los últimos años. En la mayor parte de los casos, esta inversión en capital se refiere a la adquisición y mejora de equipos de información y comunicaciones así como de maquinaria. La contabilización de la adquisición de nuevas ambulancias en los presupuestos depende del método utilizado para dicha adquisición.

Entre los métodos más habituales encontramos, al igual que en las empresas de transporte sanitario, el *renting*<sup>13</sup>, que supone la compra de la ambulancia mediante arrendamiento financiero. El 30 de abril de 2002 el alcalde de Madrid recibió 37 nuevos vehículos destinados a SVB. De ellos, 20 fueron adquiridos mediante el sistema de *renting* con la participación de BBVA, por un precio cercano a los dos millones de euros.

Los 17 vehículos restantes fueron donados por la empresa Emergencia 2000, fabricante de ambulancias y equipamiento sanitario para estos vehículos<sup>14</sup>. La recepción de vehículos donados por diversas empresas es un método frecuentemente utilizado por el SAMUR para el incremento o renovación de su flota de vehículos. Son muchas las empresas y entidades que realizan estas donaciones como parte de sus actividades de responsabilidad social corporativa o como pago por determinadas cooperaciones<sup>15</sup>.

Para el ejercicio 2005, el SAMUR contará con 57 nuevos vehículos, de los que 3 serán de soporte psiquiátrico, 9 de soporte vital avanzado y 45 de soporte vital básico, lo que significa nuevamente una apuesta por el crecimiento. De hecho, los objetivos que los presupuestos municipales de 2005 plantean para el SAMUR establecen claramente esta voluntad de desarrollo

- Incremento del 50% en los servicios de SVA y SVB atendidos por el SAMUR
- Incrementar hasta 1400 el número de voluntarios activos
- Incrementar la población cubierta por servicios programados (de protección civil) hasta los 3 millones de personas

<sup>13</sup> El *renting* computa en los presupuestos como un gasto corriente, lo que no incrementa las cifras de inversión en bienes reales.

<sup>14</sup> Los vehículos adquiridos fueron del modelo Citroen Jumper y, siendo nuevos los adquiridos mediante *renting* y seminuevos los vehículos donados.

<sup>15</sup> Por ejemplo, los responsables de la serie *Hospital Central* donaron tres ambulancias a SAMUR por el asesoramiento técnico a la serie. Otras entidades donantes han sido la ONCE, RENFE, Asepeyo o la ya mencionada Emergencias 2000.

Uno de los objetivos, la reducción hasta 500 segundos del tiempo medio de respuesta, puede resultar chocante, ya que es superior a los tiempos medios de respuesta que se obtuvieron en 2003 para los vehículos de SVA y SVB, que suponían alrededor del 80% de los servicios. La razón de este objetivo podría deberse a un empeoramiento en los tiempos de respuesta en 2004, o bien al deseo de reducir los tiempos de respuesta del servicio de protección civil.

### Los presupuestos del SAMUR

- El presupuesto del SAMUR ha experimentado un crecimiento constante en los últimos años, hasta alcanzar **más de 30 millones de euros en 2005**. Se trata de una cifra superior a la de cualquier empresa de transporte sanitario concertado.
- La **principal partida** de los presupuestos se corresponde con los **gastos corrientes**, especialmente con las partidas relacionadas con los **sueldos y salarios**
- Los objetivos planteados en los presupuestos municipales de los últimos años muestran **la voluntad de crecimiento del SAMUR** hacia una mayor cobertura de servicios y eventos.

## 4.2 Costes de los vehículos del SAMUR

El estudio del modelo de prestación ofrecido por el SAMUR requiere el análisis de los costes de sus vehículos, comparándolos con los costes de las empresas de transporte sanitario concertado. Esta comparación nos puede conducir a algunas conclusiones relevantes.

Los vehículos de soporte vital básico son probablemente el mejor objeto posible de análisis. Estos vehículos suponen la mayor parte de la flota del SAMUR en la actualidad<sup>16</sup> siendo los más utilizados en la mayor parte de sus servicios. Por otra parte, tanto el tipo de vehículo como su dotación material y de personal en el SAMUR se corresponde con la establecida en la mayor parte de los pliegos que regulan concursos de transporte sanitario en las diversas comunidades autónomas, lo que iguala notablemente los términos comparados<sup>17</sup>.

El primer capítulo de costes se corresponde con los gastos del personal de transporte sanitario. Según el convenio colectivo del sector, el coste anual para una empresa de transporte sanitario (ETS) de un conductor es de 15.329€, siendo de 13.312€ anuales el coste de un ayudante técnico<sup>18</sup>. Aun cuando algunos pliegos exigen que los dos ocupantes sean tanto conductores como técnicos consideraremos que, en función de la estimación realizada, son necesarios 6 conductores y 4 ayudantes para cada vehículo SVB de 24 horas anuales. Esto supone un coste de 145.222€ anuales.

Por lo que se refiere al personal de SAMUR, un técnico de transporte sanitario (TTS) es un funcionario perteneciente al grupo C, cuyo nivel para el cálculo del complemento de destino puede oscilar entre en 11 y el 22. Los oficiales de transporte sanitario (OTS) son funcionarios pertenecientes el grupo D, por lo que su nivel de destino puede situarse entre el 9 y el 18. Para establecer una base de cálculo, consideraremos una situación media, en la que los TTS tengan un nivel 16 y los OTS un nivel 14. Esto supondría un salario en torno a los 11.952,12€ anuales para los primeros y alrededor de los 9.988,32€ para los segundos.

---

<sup>16</sup> Como ya hemos indicado, los vehículos de soporte vital básico tienden a incrementar su participación en las actividades del SAMUR

<sup>17</sup> Para la comparación consideraremos vehículos de soporte vital básico de 24 horas, los más frecuentes en los concursos, aunque no sean los habituales en los operativos de SAMUR.

<sup>18</sup> Lo que supone lógicamente un incremento de los costes de personal

A estos salarios hemos de sumar los complementos específicos al sueldo, relacionados con la especial penosidad, dureza y peligrosidad de las labores desarrolladas. Se trata de un componente importante en la nómina de los funcionarios del SAMUR, ya que los presupuestos de 2005 prevén el gasto de 6.957.106€ en concepto de complementos específicos, cantidad superior a los 6.373.180€ de los salarios base. Utilizando para cada categoría en particular la misma proporción que para el total, tendríamos un complemento de 8.690,40€ para los TTS y de 7.105,92€ para los OTS<sup>19</sup>.

Finalmente, añadiendo las aportaciones a la Seguridad Social por parte del SAMUR, el coste salarial aproximado sería de 26.040,54€ por cada técnico de transporte sanitario y de 21.564,39€ por cada oficial de transporte sanitario. Si consideramos la necesidad de 6 TTS y 4 OTS para cada vehículo SVB de 24 horas anuales, el coste salarial total de éste se situaría en torno a los 242.500,80€<sup>20</sup>.

Por lo que se refiere a los costes de formación, se ha estimado que éstos se sitúan en torno a los 300€ para cada trabajador de las empresas de transporte sanitario, independientemente de su categoría profesional. La mayor parte de la inversión en formación del personal del SAMUR puede considerarse incluida dentro del epígrafe de gastos diversos, entre los que encontramos los derivados de reuniones y conferencias. Del mismo modo, existe una partida destinada a indemnizar a los trabajadores del SAMUR por su inscripción en cursos de formación, así como una cifra dedicada a la compra de revistas técnicas y material didáctico.

En total, podríamos considerar que la inversión en este concepto se sitúa en torno a los 300.000€ anuales. Este gasto debe ser repartido entre los trabajadores del SAMUR (algo superior a los 650) y los voluntarios de protección civil. En el primer caso, es

---

<sup>19</sup> Esta estimación debe ser considerada conservadora, ya que el trabajo de los TTS y los OTS tiene una especial penosidad en relación con trabajos administrativos, por lo que el complemento específico probablemente sea mayor.

<sup>20</sup> Estos costes no contemplan la existencia de una remuneración por productividad en el SAMUR. Tanto para los trabajadores del SAMUR como para los de las ETS se ha considerado que los trabajadores no tienen ningún trienio de antigüedad

razonable pensar que la formación se centrará en los médicos, enfermeras, TTS y OTS, que componen la mayor parte de la plantilla. En definitiva, la cifra de 300€ por empleado puede ser adecuada también en el SAMUR.

Finalmente, para los trabajadores de las empresas se ha considerado un coste de uniformidad que asciende a los 500€ anuales. Los gastos de vestuario del SAMUR son de 422.000€ en 2005, nuevamente correspondientes tanto a su plantilla como a los voluntarios de protección civil. Por tanto, suponiendo un gasto superior en el vestuario de los empleados sobre los voluntarios<sup>21</sup>, podemos asumir un coste similar al de las ETS.

La tabla 1 resume los costes laborales aproximados para una unidad de soporte vital básico de 24 horas en las empresas de transporte sanitario y el SAMUR

**Tabla 1.** Costes laborales de una unidad SVB de 24 horas

	ETS		SAMUR	
	Coste unitario	Coste total	Coste unitario	Coste total
6 conductores/6 TTS	15.329€	91.974€	26.040,54€	156.243,24€
4 ayudantes/4 OTS	13.312€	53.248€	21.564,39€	86.257,56€
Formación	300€	3.000€	300€	3.000€
Uniformidad	500€	5.000€	500€	5.000€
<b>TOTAL</b>		<b>153.222€</b>		<b>250.500€</b>

Por lo que respecta a los costes de los vehículos, se ha estimado que la vida media útil de un vehículo de soporte vital básico es de 5 años. El coste de adquisición ha sido estimado por las empresas de transporte sanitario en 51.000€. El equipamiento del vehículo tiene un precio de mercado estimado alrededor de los 23.000€, con una vida útil de 8 años. A estos costes debemos sumar los gastos en comunicaciones y telefonía del vehículo (que han sido calculados por las ETS alrededor de los 1.200€ anuales), así como el gasto en materiales fungibles, que las ETS han cifrado en torno a los 2.000€.

<sup>21</sup> Nuevamente, esta asunción parece relativamente lógica, ya que las tareas de los voluntarios se realizan de manera más esporádica, no requiriendo la renovación del vestuario con la misma frecuencia.

Por lo que respecta al SAMUR, el coste de adquisición de un vehículo varía mucho en función del método empleado. Aquí hemos de tener muy en cuenta las donaciones por parte de diversas entidades, lo que supone la obtención de vehículos nuevos o seminuevos, en muchos casos plenamente equipados, de manera gratuita.

No es posible establecer un coste medio de las ambulancias adquiridas por parte del SAMUR, ni es razonable considerar únicamente la amortización de aquéllas que tuvieron un coste para el servicio municipal: aunque la adquisición de un determinado vehículo no haya supuesto un desembolso para el Ayuntamiento de Madrid, no se debe esperar que su reemplazo sea gratuito transcurridos 5 años. Una planificación rigurosa obliga a considerar necesaria la amortización de todo bien que va a requerir su reposición en un determinado plazo de tiempo, ya que no se puede “esperar una donación”, cuyo único origen posible es una aportación voluntaria y desinteresada. De este modo, consideraremos que los costes de la amortización de los vehículos y el equipamiento de éstos van a ser similares para el SAMUR y para las ETS.

Por lo que se refiere a los gastos en comunicaciones y telefonía, éstos suponen, junto con el combustible de los vehículos, la principal partida de los 224.000€ de suministros diversos del SAMUR, que no incluyen los productos alimenticios, farmacéuticos ni de higiene. Podemos suponer que 100.000€ se relacionarían con esta partida. Si los imputamos a los vehículos utilizando el criterio del número de servicios por tipo de ambulancia, aproximadamente el 60% de ellos corresponderían a los vehículos de soporte vital básico. Así, cada vehículo tendría un coste aproximado en torno a los 1.000€

El mismo criterio de imputación puede utilizarse para los elementos fungibles. La partida relativa a los productos farmacéuticos supondrá en 2005 un gasto de 831.000€ para el SAMUR, lo que significaría un gasto aproximado de 8.310€ por cada vehículo de soporte vital básico.

La tabla 2 resume los costes del vehículo aproximados para una unidad de SVB de 24 horas perteneciente a una ETS y al SAMUR

**Tabla 2.** Costes de un vehículo de SVB 24 horas

	ETS		SAMUR	
	TOTAL	ANUAL	TOTAL	ANUAL
Amortización del vehículo	51.000€	10.200€	51.000€	10.200€
Amortización del equipamiento	23.000€	2.875€	23.000€	2.875€
Comunicaciones		1.200€		1.000€
Fungibles		2.000€		8.310€
<b>TOTAL</b>		<b>16.275€</b>		<b>21.685€</b>

Entre los gastos del vehículo, para las ETS se han utilizado nuevamente las estimaciones basadas en los datos de las propias empresas, según los cuales el gasto en concepto de seguros, mantenimiento y consumo ronda los 13.100€ anuales, la disponibilidad de un vehículo de suplencia supone 3.000€ anuales y la limpieza, tasas y tarifa de ITV cuestan aproximadamente 1.650€, lo que suma un total de 17.750€.

Por lo que se refiere a los vehículos del SAMUR, las primas de seguros imputadas al ejercicio 2005 alcanzan la exigua cifra de 30.000€. Esto significaría un

pago por vehículo de SVB aproximado de 300€ anuales, completamente inusual. Este hecho podría deberse al contrato de arrendamiento del vehículo en algunos casos. El mantenimiento del material de transporte está establecido en los 500.000€, a los que debemos sumar 338.700€ de mantenimiento de la maquinaria y utillaje. Esto supone un coste aproximado por vehículo de SVB de 8.387€. Finalmente, de la partida de suministros varios, podemos considerar que 1.200€ pueden corresponder al combustible consumido por cada vehículo.

No podemos tener en cuenta ningún coste relativo a los vehículos de suplencia en el SAMUR, dado que estos forman parte por definición de su estructura: todos los vehículos del SAMUR no permanecen plenamente operativos en las bases durante 24 horas, sino que distribuyen su disponibilidad en los diversos turnos.

El coste de limpieza de los vehículos no aparece detallado, sino que forma parte de un contrato general de limpieza que el SAMUR tiene establecido con un proveedor externo. Este contrato supone un pago de 545.000€ anuales, que deben ser imputados en parte a la limpieza de los vehículos y en parte a la limpieza de las instalaciones.

Podríamos suponer la imputación de 145.000€ a los vehículos, lo que significaría 1.450€ por cada vehículo de SVB. A esta cantidad cabría sumar 310€ por cada vehículo derivados de la imputación de tasas autonómicas. La tabla 3 resume los gastos del vehículo para una ETS y para el SAMUR.

**Tabla 3.** Gastos de un vehículo de SVB de 24 horas

	ETS	SAMUR
Seguro, mantenimiento y consumo	13.100€	9.887€
Vehículo suplencia	3.000€	0€
Limpieza, tasas e ITV	1.650€	1.760€
<b>TOTAL</b>	<b>17.750€</b>	<b>11.647€</b>

Los gastos de estructura incluyen todos los costes relacionados con los servicios centrales, gastos de administración y, en general, aquellos que no son imputables directamente a la prestación. Las empresas de transporte sanitario han estimado que estos gastos se sitúan en torno a un 6% del coste directo total. Esto supondría un coste anual de 12.717€.

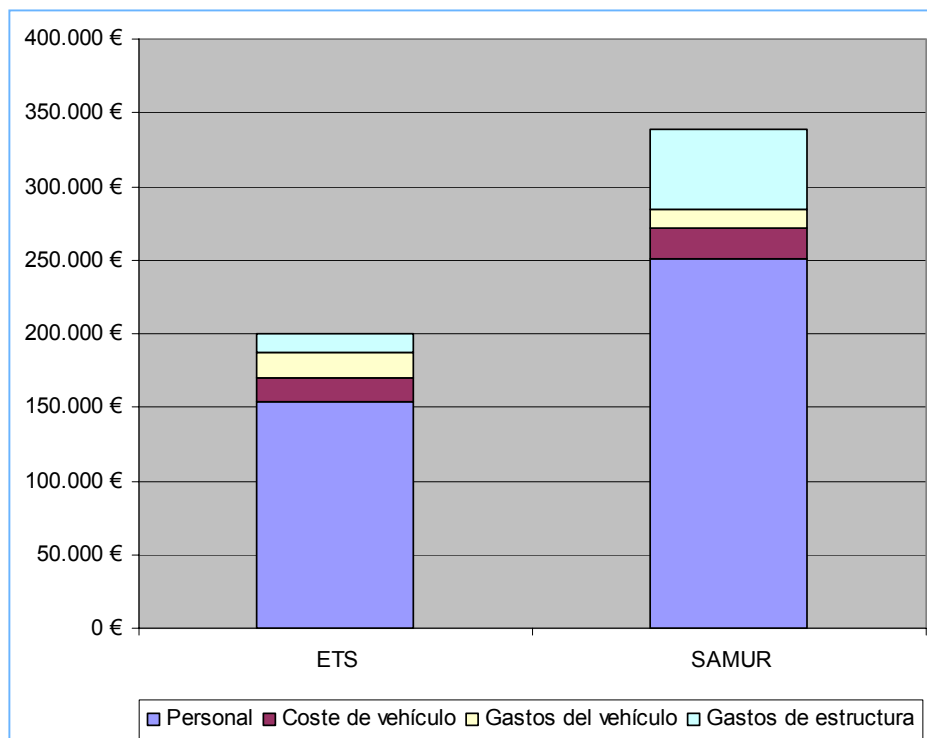
Para el SAMUR este es uno de los capítulos de gasto más importantes, debido a la existencia de una importante estructura que gestiona y coordina sus servicios. De este modo, en la tabla 4 recogemos las partidas presupuestarias que pueden incluirse entre estos gastos generales, así como su imputación por vehículo de SVB en función del mismo criterio que se ha utilizado en el resto de los casos.

El gráfico 5 resume de una manera muy ilustrativa este estudio de costes. Podemos observar cómo las diversas partidas de costes son siempre más elevadas para un vehículo de SVB de 24 horas en el SAMUR que en las empresas de transporte sanitario, salvo los gastos del vehículo, debido a la necesidad de mantener un vehículo de suplencia por parte de las ETS. Esta diferencia es especialmente notoria en los costes laborales y en los gastos estructurales.

**Tabla 4.** Principales gastos de estructura del SAMUR

PARTIDA	TOTAL	POR VEHÍCULO
Sueldos del personal administrativo y directivo del SAMUR	3.000.000€ <sup>22</sup>	30.000€
Mantenimiento de edificios	265.000€	2.650€
Mantenimiento de equipos de proceso de información	207.000€	2.070€
Material de oficina y ordinario no inventariable	70.000€	700€
Limpieza (parte no imputada directamente a vehículos)	400.000€	4.000€
Estudios y trabajos técnicos	249.000€	2.490€
Otros trabajos realizados por otras empresas	1.259.750€	12.597€
<b>TOTAL</b>	<b>5.450.750€</b>	<b>54.507€</b>

**Gráfico 5.** Costes de un vehículo SVB en una ETS y el SAMUR



<sup>22</sup> Se trata de una estimación, realizada descontando de la partida total de salarios los relativos a la dotación de los vehículos de que dispone SAMUR, esto es, médicos, ATS/DUE, TTS y OTS, en función de su grupo, nivel medio y complemento específico prorrateado sobre el total.

- El SAMUR se ha convertido en los últimos años en un servicio excelentemente valorado por la población de la ciudad de Madrid. Actuaciones como el despliegue del 11 de marzo de 2004 hacen que los madrileños identifiquen al SAMUR con un servicio de notable eficacia en su actuación en situaciones de emergencia, del que tienen razones para sentirse orgullosos
- La incuestionable eficacia del SAMUR no debe, sin embargo, hacernos ignorar algunos hechos que han sido puestos de manifiesto en este breve análisis, como son la caída de su productividad en los últimos años o unos costes estructurales y laborales por encima de las empresas privadas del sector. El desarrollo reciente de este servicio no ha venido acompañado de un incremento en su eficiencia. Lo anterior no impide en absoluto, reconocer el valor asistencial del servicio de SAMUR prestado a los madrileños