

Anexo I. Registro del Título del Trabajo Fin de Grado (TFG)

NOMBRE DEL ALUMNO: Pablo Mansilla Barrionuevo

PROGRAMA: MII + ADE

GRUPO: 2A

FECHA: 26/06/2024

Director Asignado: Hernández García, David
Apellidos Nombre

Título provisional del TFG:

PLAN DE NEGOCIO DE UN SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE A ZONAS EMPRESARIALES

ADJUNTAR PROPUESTA (máximo 4 páginas: Índice provisional, objetivos, metodología y bibliografía)

RESUMEN DEL PROYECTO

El presente trabajo pretende describir desde un punto de vista académico la creación de una Start-up centrada en ofrecer un servicio de transporte privado hacia áreas de alta afluencia de personas. El objetivo principal es desarrollar un modelo de negocio viable, que satisfaga las necesidades del mercado actual, aprovechando las últimas tecnologías emergentes como la optimización de rutas, y los avances en la inteligencia artificial. Esta idea se centrará principalmente en ofrecer una combinación de servicios de transporte (carsharing, autobuses lanzadera, etc.) hacia zonas industriales y áreas universitarias, tratando de mejorar la experiencia de transporte en el día a día.

El desarrollo del plan de negocio comenzará por definir el contexto de la empresa, incluyendo su definición, los factores externos e internos que la afectan y los componentes claves del plan de negocio; seguido de un plan financiero, junto a una exploración de los posibles riesgos y mitigaciones. Además, se establecerá el plan de marketing a seguir, conjuntamente con la creación de los valores de identidad de la firma y el posicionamiento de la marca, junto con su estructura de organización y gobernabilidad.

Este proyecto pretende revolucionar la movilidad urbana al ofrecer una solución innovadora y

sostenible para el transporte en áreas de alta demanda, mejorando la calidad de vida de los residentes y reduciendo la congestión y las emisiones contaminantes.

Palabras clave: Transporte, movilidad urbana, plan de negocio, start-up, optimización de rutas, carsharing, inteligencia artificial, sostenibilidad.

Índice de la memoria

<i>Capítulo 1. Introducción</i>	4
<i>Capítulo 2. Marco Teórico</i>	<i>¡Error! Marcador no definido.</i>
<i>Capítulo 3. Plan de Negocio</i>	<i>¡Error! Marcador no definido.</i>
3.1 Descripción del Negocio	¡Error! Marcador no definido.
3.2 Misión, Visión y valores	¡Error! Marcador no definido.
3.3 Análisis Interno y Externo.....	¡Error! Marcador no definido.
3.4 Modelo de Negocio – Business Model Canvas.....	¡Error! Marcador no definido.
<i>Capítulo 4. Plan Económico – Financiero</i>	<i>¡Error! Marcador no definido.</i>
4.1 Inversiones Iniciales.....	¡Error! Marcador no definido.
4.2 Plan de Financiación	¡Error! Marcador no definido.
4.3 Productos, Precios y Costes	¡Error! Marcador no definido.
4.4 Punto de Equilibrio	¡Error! Marcador no definido.
4.5 Cuenta de Resultados y Balance	¡Error! Marcador no definido.
<i>Capítulo 5. Riesgos y Mitigación</i>	<i>¡Error! Marcador no definido.</i>
5.1 Identificación de Riesgos Potenciales	¡Error! Marcador no definido.
5.2 Estrategias de Mitigación de Riesgos.....	¡Error! Marcador no definido.
5.3 Plan de Contingencia.....	¡Error! Marcador no definido.
<i>Capítulo 6. Estrategias de Marketing</i>	<i>¡Error! Marcador no definido.</i>
<i>Capítulo 7. Plan de Recursos Humanos</i>	<i>¡Error! Marcador no definido.</i>
7.1 Socios	¡Error! Marcador no definido.
7.2 Contratación y Selección.....	¡Error! Marcador no definido.
7.3 Política Retributiva.....	¡Error! Marcador no definido.
7.4 Formación y Desarrollo.....	¡Error! Marcador no definido.
7.5 Externalización de Funciones.....	¡Error! Marcador no definido.

Capítulo 8. Conclusión..... ¡Error! Marcador no definido.

Capítulo 9. Bibliografía.....7

Capítulo 10. Anexos ¡Error! Marcador no definido.

INTRODUCCIÓN

En los últimos años, la población en su conjunto ha experimentado grandes cambios. La llegada de nuevas tecnologías, como la inteligencia artificial, la concienciación de la población por el impacto medioambiental, el crecimiento demográfico generalizado en zonas urbanas afectan de forma directa a uno de los pilares fundamentales de nuestra vida cotidiana: la movilidad.

El desarrollo del vehículo eléctrico e híbrido, el aumento del uso del transporte público, el incremento del coste del combustible y el avance hacia una movilidad sostenible provoca que el uso del vehículo propio vea su costo encarecido. En España, el transporte emite el 30,3% del CO_{2eq} total, siendo el transporte en carretera en un 94% de los casos el causante de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte [1]. Sin embargo, para tratar de reducir el número de emisiones que produce el transporte además del coste, hay que tener en cuenta el volumen de desplazamientos que se realizan diariamente y su condición.

Por tanto, una encuesta realizada sobre personas residentes en España realizada por el Ministerio de Fomento, tal y como se puede observar en la *Figura 1*, establecía en 30% los desplazamientos por trabajo en un día laborable y en un 59% considerando la población ocupada [2], lo cual destaca que los principales motivos por los que el habitante medio español utiliza los medios de transporte es por trabajo. Tan solo en la Comunidad de Madrid, se realizaban en días laborables 4,8 millones de viajes por motivo de trabajo, representando el 37,3% de los viajes realizados [3].

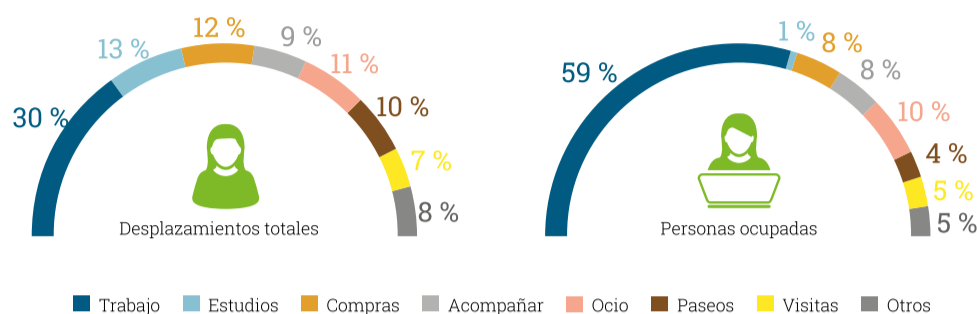


Figura 1. Motivos de Desplazamiento en Día Laborable. [1]

Debido a la gran cantidad de desplazamientos que ocurren en España cada día, los medios de transporte públicos y las opciones de transporte compartido suponen una alternativa a considerar frente al vehículo privado. Los núcleos de ciudad contribuyen al 89% de los viajes realizados por el transporte público, frente al 11% restante en ámbito interurbano [4]. Sin

embargo, tal y como se puede observar en la *Figura 2*, se realizaron 2.418.094 desplazamientos interprovinciales y 1.681.433 desplazamientos interautonómicos sobre los 15.444.205 contratos que se efectuaron en 2023, siendo por tanto un 26,5% del total [5].

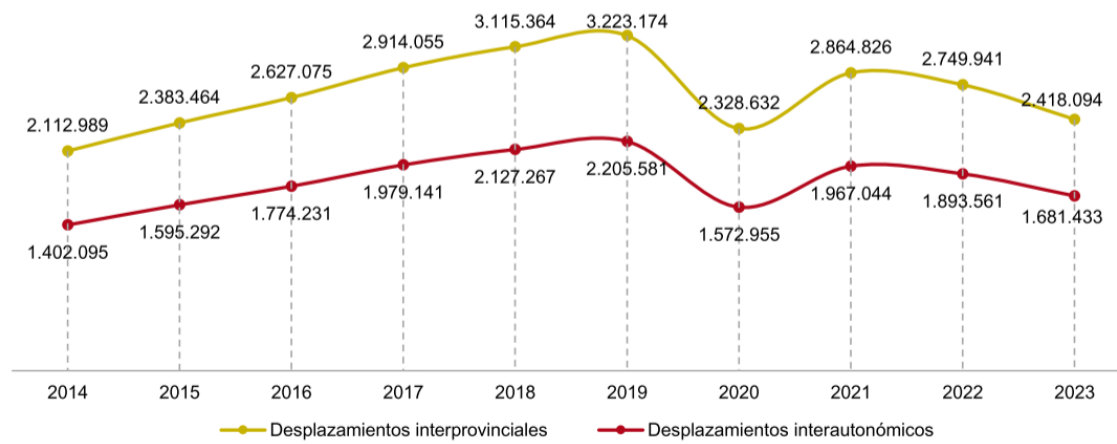


Figura 2. Evolución de los Contratos con Movilidad Geográfica Interautonómica e Interprovincial. [5]

En concreto, un 76,42% de los desplazamientos que se efectúan diariamente, son realizados en carretera por el uso de un vehículo privado, mientras que únicamente un 10,89% son realizados en autobús, descrito en la *Figura 3*. De esta forma, destacamos la dependencia del automóvil en los desplazamientos cotidianos, especialmente los interprovinciales e interautonómicos.

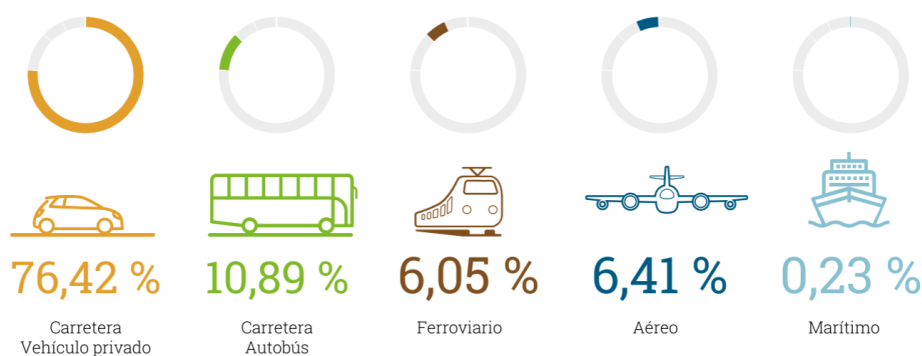


Figura 3. Reparto Modal del Transporte de Viajeros en España (2016). [1]

Cabe señalar también, que un aumento de vehículos en la carretera implica un posible aumento de accidentes de tráfico, convirtiéndolo en un factor de riesgo adicional para la salud. Este incremento es tan alto hasta el punto de que los accidentes de tráfico se han convertido en uno de los factores principales de muerte por accidente laboral en España [1]. La fatiga, el estrés bajo la conducción y la atención a prestar en la carretera son otros factores, que además de aumentar la posibilidad de que se produzcan accidentes, puede reducir la productividad el trabajador. De hecho, según un informe de la Organización Internacional del Trabajo, el

rendimiento y la productividad de los trabajadores se puede ver reducida en un 10-15% ante estas situaciones [6].

De esta forma, muchos aspectos confrontan el uso del vehículo privado en determinadas situaciones y las conclusiones claras que se pueden extraer del contexto actual son las siguientes:

- La mayoría de los desplazamientos diarios se realizan mediante vehículos de carretera privados, exceptuando grandes capitales de ciudad.
- El principal motivo del desplazamiento es el trabajo u estudio.
- Existe una gran cantidad de desplazamientos entre provincias y autonomías derivadas de contratos de trabajo que, en su mayoría, se satisfacen por vehículos de carretera privados.
- Un elevado uso del vehículo privado en lugar del transporte compartido provoca un aumento de emisiones, además de un aumento en la mortalidad en carretera.

Por todo ello se busca una alternativa sostenible que reduzca el riesgo de mortalidad y que disminuya los desplazamientos en carretera. Es por lo que se propone como solución plantear un modelo de negocio de transporte compartido, que cubra tanto los desplazamientos habituales que proporciona el transporte público, como, principalmente, los que realizaría el ciudadano promedio con su vehículo propio. Tras el análisis, esta iniciativa irá destinada, por tanto, al desplazamiento más común: hacia zonas empresariales y zonas educativas.

BIBLIOGRAFÍA

- [1] Dirección General de Tráfico y Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía, «La movilidad al trabajo: un reto pendiente», 2019.
- [2] Ministerio de Fomento, «Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España», 2007, Accedido: 5 de junio de 2024. [En línea]. Disponible en: www.fomento.es
- [3] Consorcio Transportes Madrid, «Encuesta Sintética de Movilidad en la Comunidad de Madrid», 2014.
- [4] Observatorio del Transporte y la Logística en España, «Movilidad Urbana y Metropolitana: Un gran reto de las ciudades del siglo XXI», 2020.
- [5] Servicio Público de Empleo Estatal, «Movilidad geográfica de la contratación en España en 2023», 2024. [En línea]. Disponible en: <http://publicacionesoficiales.boe.es>
- [6] Organización Internacional del Trabajo, «Trabajadores en movimiento: Oportunidades y desafíos de la movilidad laboral», 2015.

Firma del estudiante:



Fecha: 26/06/2024