

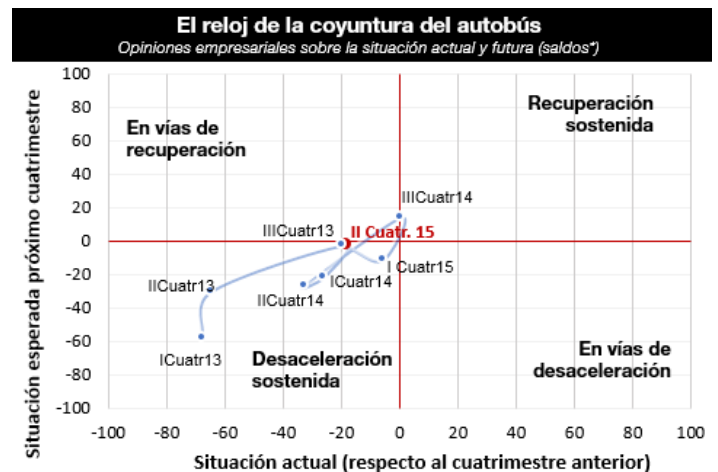
Claves

- ✓ El reloj de coyuntura vuelve a situarse en la frontera entre la desaceleración sostenida y el proceso de recuperación. El nuevo empuje de los principales indicadores de coyuntura económica en España así como la tendencia mostrada por los datos de viajeros pueden estar detrás de esta mejora de las expectativas
- ✓ La economía española prolongó su fase de expansión entre junio y agosto. El avance vuelve a descansar en la fortaleza de la demanda interna privada. Las estimaciones apuntan a que durante 2015 se crearán cerca de medio millón de puestos de trabajo netos, lo que reducirá la tasa de desempleo hasta situarla en el 20,9%
- ✓ El dinamismo de la actividad económica se ha dejado notar especialmente en el transporte urbano. En el transporte interurbano, los últimos datos parecen confirmar la tendencia a una próxima recuperación de los registros de viajeros
- ✓ el ferrocarril ha vuelto a experimentar un crecimiento muy notable, del 12% entre mayo y agosto. La política tarifaria es la principal causa de este incremento en el número de viajeros. Las recientes denuncias recibidas por competencia desleal por parte de las empresas de transporte de viajero por carretera ponen de manifiesto, precisamente, uno de los principales costes sociales del AVE
- ✓ Los precios del transporte continúan en la senda de estancamiento y moderación en los meses centrales de 2015.
- ✓ Los costes operativos de las empresas de transporte se han mantenido estables e incluso han experimentado cierta moderación a la baja gracias, especialmente, a las mejores condiciones de acceso al insumo fundamental de la actividad: los carburantes
- ✓ La competencia por parte de otros operadores sigue siendo la variable que más preocupa al sector
- ✓ La reestructuración de la capacidad mediante la reducción de la flota es la principal medida emprendida para hacer frente a los problemas de demanda, seguida de la reducción de tarifas y los acuerdos de fusión
- ✓ El 43% de las empresas del sector considera que las nuevas normas de valoración penalizan las ofertas de mayor calidad del servicio y un 33% apuntan a que este cambio regulatorio puede estimular la proliferación de ofertas temerarias

El clima del sector

El reloj de coyuntura - que mide el sentimiento empresarial sobre la actividad del transporte de viajeros por carretera - vuelve a situarse en la frontera entre la desaceleración sostenida y **el proceso de recuperación**. Tanto el indicador de situación como el el indicador de expectativas se sitúan muy cercanos al registro del tercer cuatrimestre de 2013, momento en que se anunciaba la salida de la recesión.

El nuevo empuje de los principales indicadores de coyuntura económica en España así como la tendencia mostrada por los datos de viajeros pueden estar detrás de esta mejora de las expectativas. A pesar de ello, según se desprende del indicador de situación, la actividad en este cuatrimestre ha retrocedido con respecto a los primeros meses de 2015.



Fuente: Encuesta de opiniones empresariales CONFEBUS

Entorno económico

La economía española prolongó su **fase de expansión** entre junio y agosto, si bien a un ritmo algo más moderado que en la primera mitad del ejercicio. El aumento del PIB en el período julio-septiembre podría cifrarse en un 0,8%, lo que situaría la previsión de crecimiento para 2015 en el 3,2%. El avance de la actividad vuelve a descansar en la **fortaleza de la demanda interna privada**, puesto que la demanda exterior mantiene una contribución negativa. El dinamismo de la actividad lleva aparejado la **creación de empleo**, favorecida además por la moderación de los costes laborales. Las estimaciones apuntan a que durante 2015 se crearán cerca de medio millón de puestos de trabajo netos, lo que reducirá la tasa de desempleo hasta situarla en el 20,9%.

Cuadro macroeconómico de España

tasa interanual (%)	2015				2015**	2016**
	I Tr	II Tr	III Tr**	IV Tr**		
PIB	2,7	3,1	3,4	3,4	3,2	2,7
Consumo Final	2,6	2,9	3,0	3,2	2,9	2,5
Hogares	3,5	3,5	3,5	3,4	3,5	3,0
AA,PP.	0,1	1,0	1,3	2,7	1,3	1,1
FBCF	6,0	6,1	5,8	5,6	5,9	5,0
Bienes de equipo	9,4	9,2	8,2	7,9	8,7	7,1
Construcción	4,9	5,1	5,7	5,4	5,3	4,9
Inv. residencial	2,3	3,3	3,1	3,8	3,1	5,0
Otra construc.	6,8	6,5	7,7	6,6	6,9	4,8
Otros productos	2,4	0,0	0,8	0,8	1,0	0,5
Demanda interna (1)	3,2	3,4	3,5	3,6	3,4	2,9
Exportaciones	5,7	6,0	3,6	5,1	5,1	5,6
Importaciones	7,4	7,2	4,1	6,3	6,2	6,9
D.externa (1)	-0,5	-0,3	0,0	-0,2	-0,3	-0,2
IPC	-1,0%	-0,2%	-0,4%	0,1%	-0,4%	1,0%
Tasa de paro (EPA)	23,8	22,4	21,7	22,1	22,1	20,9

Fuente: Afi e INE

(1) aportación al crecimiento interanual del PIB, (*) excepto tasa de paro e IPC

** Previsión

Por otra parte, la inflación ha vuelto a experimentar descensos en el tercer trimestre, motivados esencialmente por la **caída de los precios de las materias primas** y, en particular, del precio del petróleo. Por último, en el entorno económico internacional, el acuerdo acerca del rescate griego permitió disipar, por el momento, las dudas sembradas sobre la salida de Grecia de la Unión Monetaria del área euro. Sin embargo, el foco de la preocupación se ha dirigido al repunte de las **tensiones financieras internacionales** motivadas por los fuertes desplomes bursátiles que ha originado la desaceleración de la economía de **China**. Estas circunstancias, unidas al contexto de incertidumbre sobre la subida de tipos de la Reserva Federal en Estados Unidos favorecieron un notable aumento de la volatilidad en los mercados financieros. El impacto sobre la zona euro ha sido, de momento, limitado, pero en las economías emergentes ha tenido un impacto más visible, especialmente, en las que atraviesan una coyuntura más desfavorable. En particular, Turquía, Rusia y Brasil.

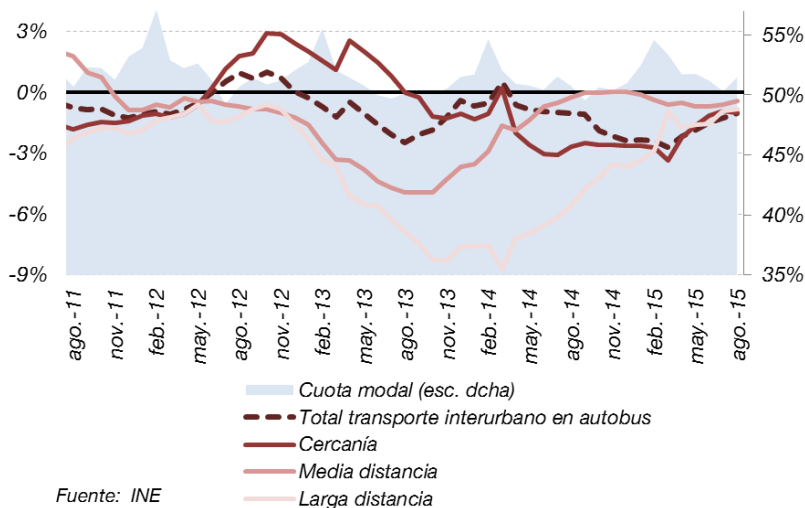
El sector en cifras: evolución de la demanda¹

Entre junio y agosto de 2015, según datos del INE, **el transporte global de viajeros** – incluyendo todos los modos de transporte colectivo- ha registrado un **crecimiento interanual** en el acumulado de doce meses del **2%**. Un crecimiento que ha estado liderado por el buen comportamiento del transporte urbano y el de larga distancia. Considerando, por otra parte, el agregado de todas las modalidades de transporte en autobús – urbano, interurbano, especial, discrecional, etc. – en **agosto** se ha registrado la **primera tasa positiva de crecimiento desde marzo de 2014**, con un exiguo incremento del **0,1%**. Una noticia claramente positiva, si se tiene en cuenta la enorme caída acumulada en el número de viajeros que ha experimentado el autobús desde fines de 2007 hasta hoy. No obstante, es preciso recalcar que estos incrementos **solo** se refieren a la **tendencia**, lo cual es, por otra

parte, doblemente alentador, puesto que las series acumuladas sobre las que se calculan las tasas de variación eliminan los efectos estacionales y de calendario y la volatilidad que generalmente incorporan los registros de demanda de transporte de viajeros por carretera.

En el ámbito del **transporte interurbano**, los últimos datos parecen confirmar la **tendencia a una próxima recuperación de los registros de viajeros**. Así, la tasa de variación interanual se situó en agosto de 2015 se situó en el **-1,1%**, siete décimas por encima del registrado en mayo y 1,5 puntos mayor que a principios de año. Por distancia recorrida, el segmento que mejor se ha comportado ha sido el de **media distancia**.

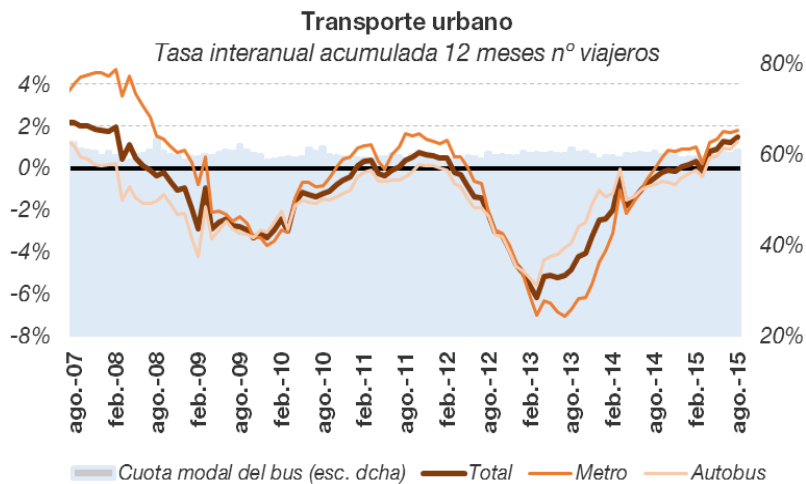
Transporte interurbano en autobús
Tasa interanual del acumulado de viajeros de 12 meses



Fuente: INE

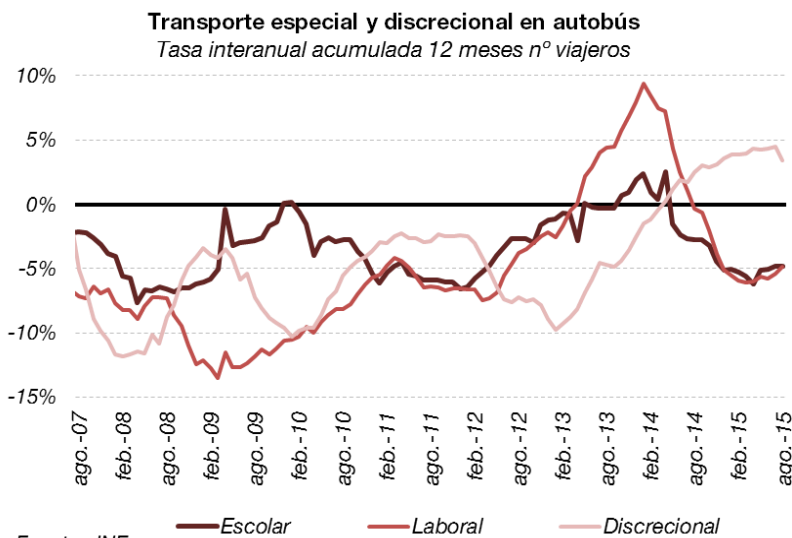
¹ Los datos se presentan en tasas de variación interanual de los acumulados de doce meses, para eliminar los efectos estacionales y de calendario, que son recurrentes en los desplazamientos, tanto urbanos como interurbanos. Se presentan las tasas de variación del último mes y de los últimos cinco meses, según sea el caso.

Por otra parte, en este mismo periodo el **ferrocarril** ha vuelto a experimentar un **crecimiento muy notable** en el número de viajeros, especialmente en los servicios de larga distancia. Tal y como atestiguan los registros entre mayo y agosto, el número de viajeros creció un 12% considerando la tasa interanual del acumulado a 12 meses. Dicho crecimiento solo puede explicarse gracias, por un lado, a la **recuperación económica**, pero no cabe duda de que la **política tarifaria** es la verdadera causante de este incremento en el número de viajeros. Las recientes denuncias recibidas por **competencia desleal** por parte de las empresas de transporte de pasajeros por carretera ponen de manifiesto, precisamente, uno de los **principales costes sociales del AVE**. De la misma manera que en la línea Madrid-Barcelona gran parte del tráfico no es nuevo sino que proviene del avión, en media distancia el tren desplaza al autobús, como por ejemplo el caso de Madrid-Toledo.



El **dinamismo** de la actividad económica antes aludido se ha dejado notar especialmente en el **transporte urbano**. Así, tanto el metro como el autobus han experimentado crecimientos positivos en el número de viajeros, del 5,2% y del 3,2%, respectivamente. Los factores que posiblemente explican esta tendencia al alza es el **crecimiento de la renta y la disminución del desempleo, que multiplican las necesidades generales de movilidad**. Ello inevitablemente se traduce en un aumento, entre otros, de la demanda de transporte urbano. Además, de extenderse iniciativas como la rebaja de tarifas al colectivo joven, recientemente implementado en la CC.AA de Madrid, es de esperar que se eleve la demanda de viajeros en los próximos meses en el ámbito urbano.

Fuente: INE



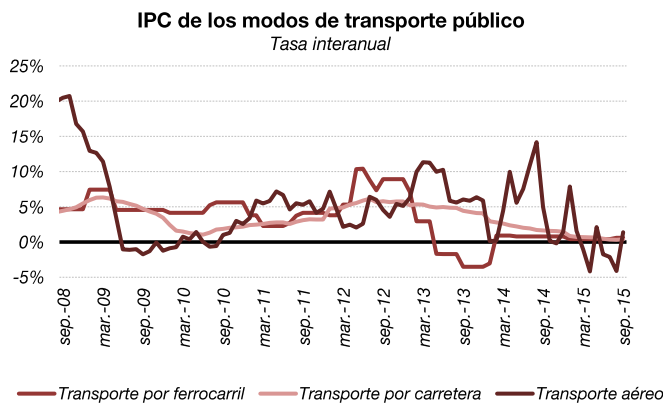
Por último, en lo que se refiere al **transporte especial y discrecional**, desde principios de 2014 puede constatar un renovado dinamismo del transporte discrecional, con un crecimiento interanual del acumulado a doce meses del 3,9% entre mayo y agosto, y un 4% si se considera desde enero de 2015. Paralelamente, el transporte escolar y laboral en autobús han experimentado una notable contracción desde 2014, que parece haber tocado suelo en los meses de febrero y marzo.

El sector en cifras: evolución de precios

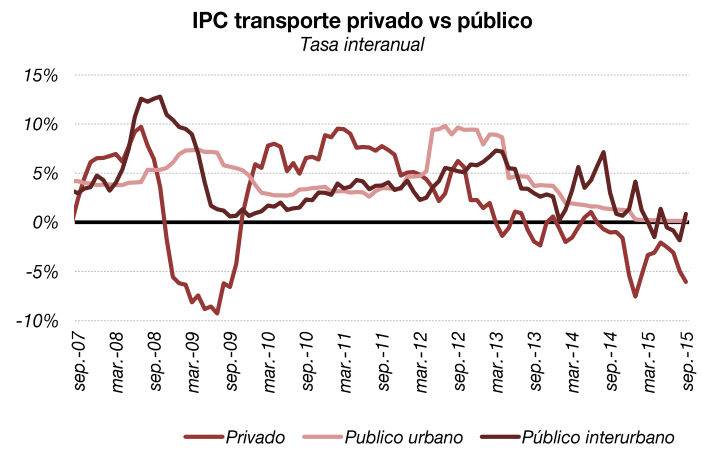
El sector del transporte no es ajeno al prolongado **estancamiento general de los precios** de la economía. No obstante, aún descontando la contracción de los precios de los bienes energéticos, los registros de la inflación subyacente son relativamente bajos para lo que cabría esperar. Además, **las expectativas de inflación siguen siendo reducidas**, si bien es de esperar que si el **crédito financiero** sigue en esta trayectoria de expansión y se confirma nuevamente el pronóstico actual de **crecimiento económico**, los **precios tenderán a elevarse**.

En el ámbito del transporte, el análisis por modos revela claramente esa moderación en los meses centrales de 2015. A ello ha contribuido, decisivamente la **moderación de los costes de los combustibles y la lenta recuperación de la demanda**. Los crecimientos han llegado a ser negativos en el caso del transporte aéreo, con una caída interanual del -2,7% entre junio y agosto. En ese mismo periodo, el IPC del transporte de carretera creció en un exiguo 0,4%. Por su parte, el transporte privado encadena nuevos descensos de precios. Los registros interanuales han sido negativos mes tras mes, con una caída media interanual hasta agosto de -4,2%.

En lo que se refiere al transporte público, el interurbano ha vuelto, entre junio y agosto, a experimentar una caída interanual de los precios del -1,1%, mientras que el urbano se ha mantenido estable, con crecimientos en 2015 del 0,2% desde el mes de enero y del 0,1% entre junio y agosto.



Fuente: INE

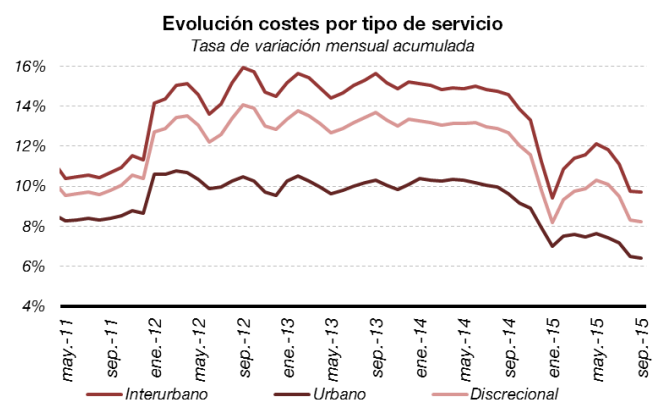
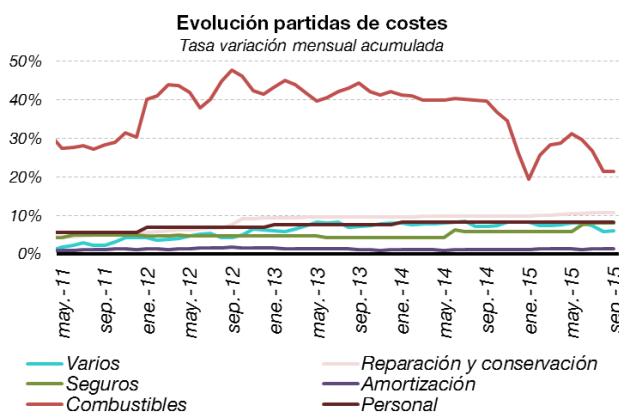


Fuente: INE

El sector en cifras: evolución de costes

Los costes de las empresas de transporte han experimentado cierta moderación a la baja gracias, especialmente, a las **mejores condiciones de acceso al insumo fundamental de la actividad: los carburantes**. A pesar, no obstante, del ligero repunte observado en el mes de mayo, el coste de los combustibles ha disminuido un 13,7% entre enero y septiembre. Por otra parte, la otra fuente fundamental de los costes, **los gastos de personal, también se han mantenido estables**, fruto de la moderación general que ha caracterizado el proceso de recuperación de la economía española. En el resto de partidas – seguros, reparación y conservación, amortizaciones y otros – los costes han aumentado muy ligeramente.

Por modos, se observa una evolución muy similar, donde **los costes del interurbano siguen acumulando un mayor crecimiento acumulado de los costes**, de cerca del 10%. En el caso del urbano, el crecimiento ha sido más modesto, y alcanza valores ligeramente superiores al 6%.



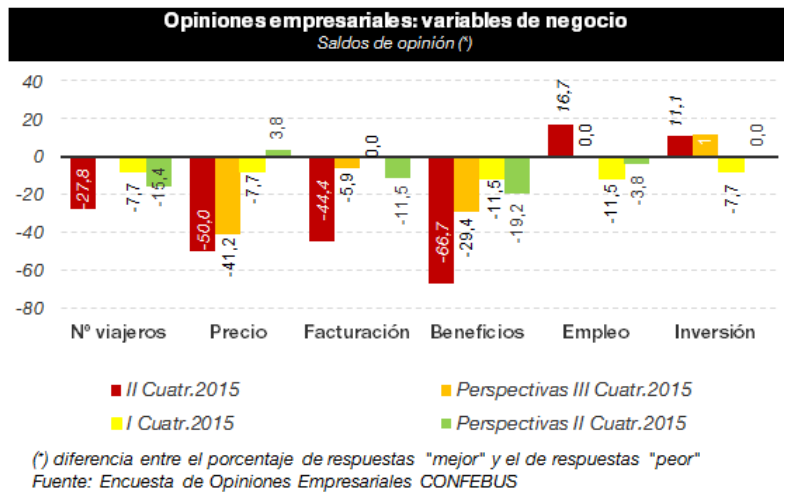
Fuente: INE, Banco de España, Ministerio de Industria y Ministerio de Empleo

Opiniones empresariales

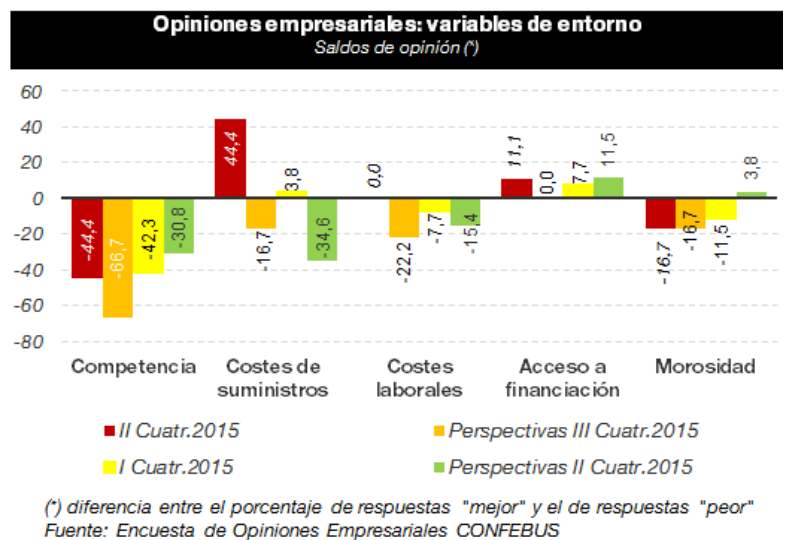
La Encuesta de Opiniones Empresariales de ASINTRA-FENEBUS revela nuevamente que las empresas descuentan una **nueva caída de los beneficios** de su actividad. El saldo entre las respuestas aumenta – disminuye en el segundo cuatrimestre es de -66,7. Un resultado natural, puesto que revelan de también revelan de manera unánime una **caída del número de viajeros y de las tarifas**, lo que necesariamente se traduce en una **disminución de la facturación** y de los márgenes, siempre y cuando los costes unitarios no disminuyan en la misma proporción que las tarifas. Las perspectivas para el tercer cuatrimestre, son menos pesimistas, pero no obstante, larmantes, con casi 30 puntos de caída. El empleo vuelve a mantenerse estable, así como la inversión, aunque en

en este último caso se observa que hay mas empresas que declaran haber invertido en su actividad. Las perspectivas, no obstante, revelan una leve mejora de cara al próximo cuatrimestre.

En lo que se refiere a las variables de entorno que afectan a la empresa, **la competencia por parte de otros operadores** es la variable que más preocupa al sector. La extensión de las iniciativas de **coche compartido**, la fuerte competencia por el mercado en el **proceso de renovación de las concesiones** y el **avance del ferrocarril de alta velocidad** explican estos resultados. De hecho, en este sentido, las perspectivas para el tercer cuatrimestre de 2015 son aún más pesimistas, alcanzando 66,7 en los saldos de opinión. Por otra parte, el **descenso en los costes de los carburantes** explica el buen comportamiento del indicador de saldo de costes de suministros, con 44,4 puntos. No obstante, los presagios para los próximos meses son negativos, lo que indica el recelo de las empresas ante la evolución futura del precio de este insumo, que supone más del 40% de los costes operativos de las empresas.



Los empresarios también observan una leve **mejora en el acceso a la financiación**, con un saldo de 11,1 puntos. Este resultado coincide plenamente con la evolución que esta siguiendo el crédito bancario, de lenta pero continua recuperación, tal y como vienen constatando las distintas estadísticas de crédito financiero. El problema de **la morosidad ha empeorado** ligeramente para las empresas, con un registro de -16,7 puntos, cinco por encima del que habían previsto en el primer cuatrimestre. Para cierre de año las empresas vuelven a anticipar un empeoramiento de la situación de la misma magnitud. Por último, las empresas opinan que los costes laborales han aumentado mucho menos de lo esperado en este cuatrimestre, aunque descuentan una subida próxima de los mismos en los mismos meses.



Por último, las estrategias empresariales durante la recuperación no han variado sustancialmente con respecto al pasado cuatrimestre. Para alentar el incremento de la demanda las empresas eligen mayoritariamente la **reestructuración de la capacidad** (65%) (reducción de la flota de autobuses), seguida de la reducción de tarifas y los acuerdos de colaboración y fusión, 38% y 35%, respectivamente. La apertura gradual del crédito permite que las empresas **renegocien sus líneas de crédito** cuando necesitan obtener financiación. Por último, para hacer frente a la morosidad, los empresarios señalan que actualmente no realizan ninguna acción, solo esperan el pago. Y la principal acción, seguramente de perdurar este problema, es iniciar acciones jurídicas (65% de las respuestas).



Fuente: Encuesta de opiniones empresariales CONFEBUS

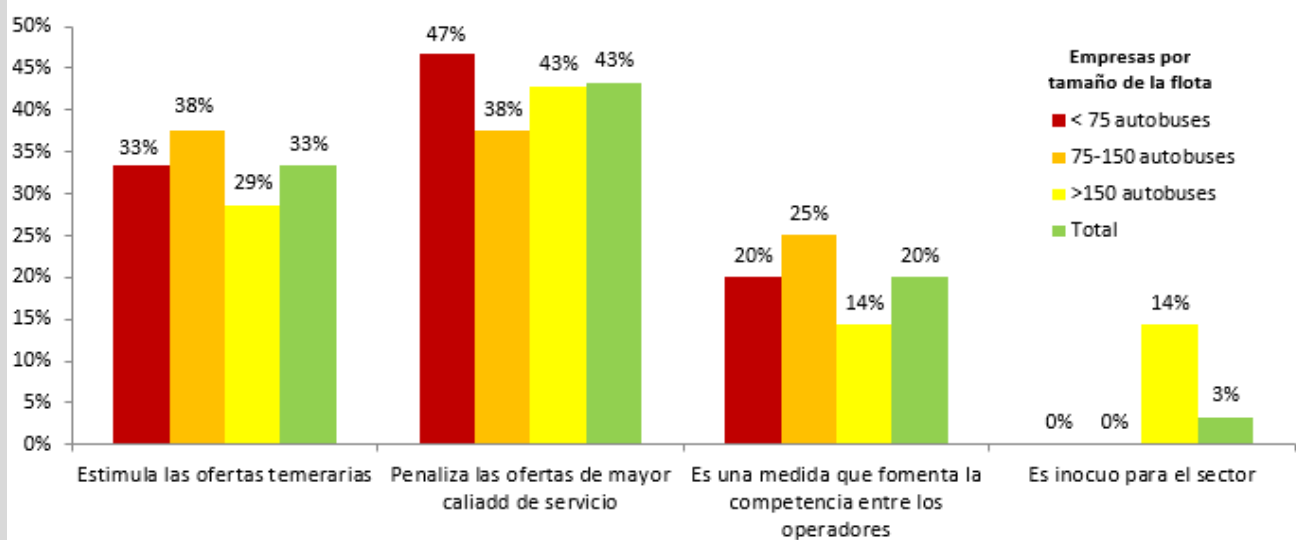
Tema destacado

El impacto de las nuevas normas de valoración en los pliegos concesionales

La normas de valoración de los criterios de adjudicación de los últimos pliegos y licitaciones de transporte de viajeros por carretera, tanto estatales como autonómicas confirman nuevamente **el decidido viraje hacia el criterio único de tarifas y expediciones** que las administraciones han emprendido desde mediados de la pasada década. Dichos criterios han pasado a tener un protagonismo central, en detrimento de otros aspectos del servicio como, por ejemplo, las mejoras en el confort del material móvil y la seguridad de los vehículos. Esta evolución ha sido muy marcada a partir de 2011. Mientras en 2007 las tarifas y las expediciones tenían un peso conjunto del 15% de la puntuación total, en 2015 éstos criterios suman el 55% del total, habiendo quedado relegadas la seguridad y las mejoras en el confort a un 12% (desde un 26% hasta 2011).

Los resultados que arroja la Encuesta de Opiniones Empresariales de Confebús muestra la **preocupación del sector** por el hecho de que **el marco actual penalice las ofertas de mayor calidad del servicio**, una incidencia que señala el 43% de las empresas. Asimismo, en un 33% de los casos apuntan a que este cambio regulatorio puede estimular la **proliferación de ofertas temerarias**. Por su parte, el aumento del grado de competencia entre operadores lo señalan solo en un 20% de los casos. Por tamaño de empresa, no se observan grandes diferencias, salvo que las grandes empresas son aún más escépticas en el impacto sobre la competencia del sector, un hecho revelado por el 14% de las mismas. Otro 14% considera, además, que el efecto será inocuo para el sector. Por su parte, las pequeñas empresas son las que más destacan la potencial penalización de las ofertas de mayor calidad del servicio.

El impacto de las nuevas normas de valoración de los pliegos concesionales según tamaño de empresa (Septiembre 2015)



Fuente: Encuesta de opiniones empresariales de CONFEBUS

Así, la interpretación que cabe establecer ante estos resultados es que las empresas **no** consideran que el cambio regulatorio vaya a **mejorar sensiblemente el servicio ni el proceso de adjudicación**. No obstante, sí creen que hará más difícil para las administraciones detectar ofertas temerarias, pudiendo penalizar asimismo las ofertas de mayor calidad del servicio. Por otra parte, la evolución del contenido de los pliegos parece ir contra la evidencia – recogida en encuestas globales de satisfacción de los usuarios, como la que realizó Ineco en 2008 - de que los aspectos de puntualidad, seguridad y confort del servicio son los más valorados, por encima de las tarifas. En dicho informe, según declara la mayor parte de los encuestados, las **tarifas** les resultan **asequibles**. Es por ello que existen dudas sobre si efectivamente este nuevo marco se adecua a las necesidades que manifiestan los usuarios.

Dirección y coordinación: CONFEBUS

Realización y asistencia técnica: Afi

