

CIRCULAR 65/16

Barcelona, 4 de marzo de 2016

BARÓMETRO DEL AUTOBÚS 3er. CUATRIMESTRE 2015.

Desde 2012, la empresa consultora AFI viene realizando para CONFEBUS (FENEBUS y ASINTRA) el documento denominado **BARÓMETRO DEL AUTOBÚS**.

Adjunto a esta circular, les acompañamos el documento correspondiente al **3er. CUATRIMESTRE 2015**, al que pueden acceder clicando sobre su nombre en la presente Circular.

Los principales resultados del análisis de la coyuntura del sector correspondiente al periodo de tiempo analizado, son los siguientes:

- ❖ El reloj de coyuntura se sitúa en la frontera entre las vías de desaceleración y la recuperación sostenida. La continua mejora de los principales indicadores de coyuntura en España, así como la tendencia mostrada por los datos de viajeros, pueden estar detrás de la mejora del indicador de situación actual, que alcanza los 25 puntos.
- ❖ La economía española cerró 2015 con un crecimiento del PIB del 3,2% con respecto a 2014. La expansión de la actividad ha descansado fundamentalmente en el auge de la demanda interna y en factores externos como la caída del precio del crudo y el tipo de cambio.
- ❖ El segmento de larga distancia ha registrado los primeros incrementos en el número de viajeros acumulados de doce meses desde el inicio de la crisis, con un crecimiento interanual en diciembre del 0,6%. Este hecho reviste especial relevancia, teniendo en cuenta la fuerte competencia a la que se enfrenta el sector del autobús por parte del operador ferroviario Renfe en los servicios de larga distancia, la expansión del car sharing y el incremento del uso del vehículo privado.
- ❖ El IPC del transporte público urbano e interurbano han experimentado variaciones de -0,6% y -0,2% en el último trimestre del año, motivadas en el caso del transporte urbano por los nuevos descuentos aplicados en ciudades importantes como Madrid, Valencia o Barcelona.

- ❖ La dinámica de moderación a la baja de los costes se ha extendido durante el último cuatrimestre del año, gracias a la caída de los precios de los carburantes, cuyo descenso interanual entre septiembre y diciembre se ha situado en el 16,1%.
- ❖ La reestructuración de la capacidad mediante la reducción de la flota sigue siendo la principal medida escogida para hacer frente a los problemas de demanda.
- ❖ Según opinan los empresarios, los problemas del modelo de financiación no se deben en su mayor parte a bajas aportaciones de los usuarios, sino al marco legislativo actual y a la deficiente aportación estatal. Por otro lado, resaltan la necesidad de más y mejores medidas de promoción del sector y de un modelo de financiación más sostenible, basado en otras fórmulas que sirvan para disuadir a los usuarios de utilizar transportes privados e incentiven el uso del autobús, como es el caso de los peajes urbanos.

Atentamente,

PD. Podrán acceder a las disposiciones y otra documentación anexa que figura en las Circulares de FECAV clicando sobre el nombre de las mismas en nuestras Circulares electrónicas. En caso de no recibir las Circulares de forma electrónica y estar interesados en disponer de las disposiciones o documentos incluidos en ellas, pueden solicitar una copia a FECAV.

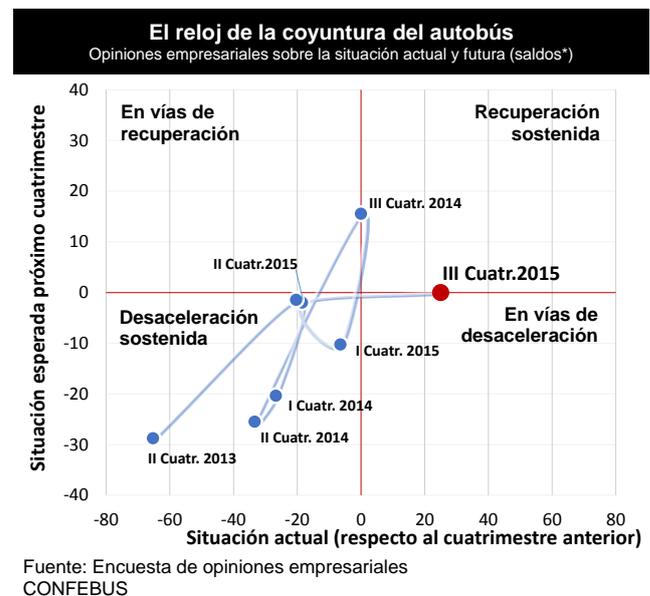
Claves

- ✓ El reloj de coyuntura se sitúa en la frontera entre las vías de desaceleración y la recuperación sostenida. La continua mejora de los principales indicadores de coyuntura en España, así como la tendencia mostrada por los datos de viajeros, pueden estar detrás de la mejora del indicador de situación actual, que alcanza los 25 puntos.
- ✓ La economía española cerró 2015 con un crecimiento del PIB del 3,2% con respecto a 2014. La expansión de la actividad ha descansado fundamentalmente en el auge de la demanda interna y en factores externos como la caída del precio del crudo y el tipo de cambio.
- ✓ El segmento de larga distancia ha registrado los primeros incrementos en el número de viajeros acumulados de doce meses desde el inicio de la crisis, con un crecimiento interanual en diciembre del 0,6%. Este hecho reviste especial relevancia, teniendo en cuenta la fuerte competencia a la que se enfrenta el sector del autobús por parte del operador ferroviario Renfe en los servicios de larga distancia, la expansión del *car sharing* y el incremento del uso del vehículo privado.
- ✓ El IPC del transporte público urbano e interurbano han experimentado variaciones de -0,6% y -0,2% en el último trimestre del año, motivadas en el caso del transporte urbano por los nuevos descuentos aplicados en ciudades importantes como Madrid, Valencia o Barcelona.
- ✓ La dinámica de moderación a la baja en los costes se ha extendido durante el último cuatrimestre del año, gracias a la caída de los precios de los carburantes, cuyo descenso interanual entre septiembre y diciembre se ha situado en el 16,1%.
- ✓ Los empresarios descuentan un aumento todavía mayor de la competencia en los próximos meses por parte de otros operadores.
- ✓ La restructuración de la capacidad mediante la reducción de la flota sigue siendo la principal medida escogida para hacer frente a los problemas de demanda.
- ✓ Según opinan los empresarios, los problemas del modelo de financiación no se deben en su mayor parte a bajas aportaciones de los usuarios, sino al marco legislativo actual y a la deficiente aportación estatal. Por otro lado, resaltan la necesidad de más y mejores medidas de promoción del sector y de un modelo de financiación más sostenible, basado en otras fórmulas que sirvan para disuadir a los usuarios de utilizar transportes privados e incentiven el uso del autobús, como es el caso de los peajes urbanos.

El clima del sector

La expansión de la economía española y el aumento observado en los registros de viajeros han alentado una mejora de la percepción empresarial sobre el desempeño del sector del transporte de viajeros por carretera. Así, el reloj de coyuntura - que mide el sentimiento empresarial sobre la actividad - muestra un avance de cerca de 40 puntos en el indicador de situación, que alcanza los 25 puntos.

No obstante, el indicador de expectativas expresa la cautela con la que las empresas anticipan el futuro inmediato de su actividad, situándose en la frontera entre la recuperación sostenida y la desaceleración. Es probable que los empresarios estén descontando el posible impacto negativo de la incertidumbre política y de cuestionamiento de la solidez de la recuperación económica.



Entorno económico

La economía española cerró el año 2015 con un crecimiento del PIB del 3,2% con respecto a 2014. La expansión de la actividad ha descansado fundamentalmente en el auge de la demanda interna, esto es, el consumo de los hogares y la formación bruta de capital (inversión). El impulso del gasto de los hogares - un 2,9% en tasa interanual para el conjunto del año - se explica en gran medida por la mejora de la percepción de la situación económica - tal y como atestiguan los Indicadores de Confianza del CIS - y a la reducción, aunque tenue del desempleo, que pasa del 23,8% a comienzos de año al 20,9% en diciembre de 2015.

El empuje de la formación bruta de capital - con un crecimiento anual del 6,2% - ha tenido como factores

Cuadro macroeconómico de España						
tasa interanual (%)	2015				2015**	2016**
	I Tr	II Tr	III Tr	IV Tr**		
PIB	2,7	3,2	3,4	3,4	3,2	2,7
Consumo Final	2,1	2,7	3,3	3,6	2,9	2,6
Hogares	2,4	2,9	3,4	3,7	3,1	2,9
AA.PP.	1,3	2,1	3,0	3,6	2,5	1,6
FBCF	6,0	6,3	6,5	6,1	6,2	5,0
Bienes de equipo	8,2	9,9	10,6	10,3	9,7	7,0
Construcción	6,2	5,5	5,5	5,1	5,6	4,6
Inv. residencial	2,9	3,3	2,5	3,1	3,0	4,6
Otra construc.	8,8	7,3	7,8	7,1	7,7	5,0
Otros productos	0,8	1,0	0,8	2,9	1,4	3,6
Demanda interna (1)	2,9	3,3	3,9	3,9	3,5	2,9
Exportaciones	5,9	6,2	5,6	6,5	6,0	5,5
Importaciones	7,2	7,0	7,7	9,2	7,8	6,8
D.externa (1)	-0,2	-0,1	-0,5	-0,5	-0,3	-0,2
IPC	-1,0%	-0,2%	-0,4%	-0,3%	-0,5%	0,2%
Tasa de paro (EPA)	23,8	22,4	21,2	20,9	22,1	20,1

Fuente: Afi e INE

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

** Previsión

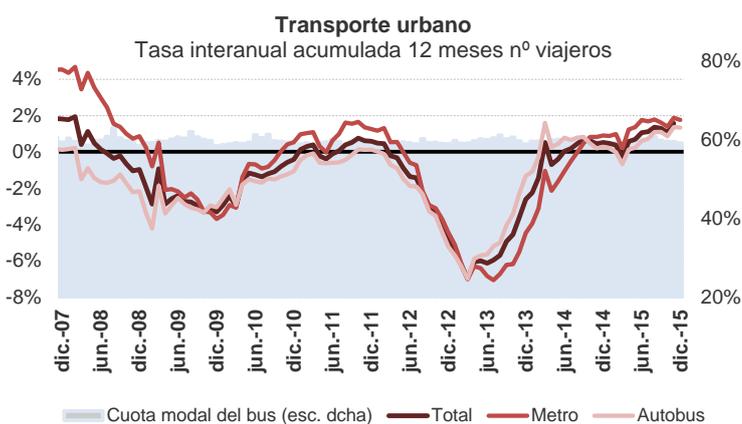
dinamizadores la mejora de las expectativas, así como el mantenimiento de la política monetaria expansiva del BCE y la moderada pero constante expansión del crédito. La mejora del acceso a la financiación ha permitido, además, que las grandes empresas hayan relegado a un segundo plano el canal bancario tradicional, dirigiéndose de manera creciente a los mercados privados de capitales. Así, la estrategia del sector bancario español ha pasado a dirigirse al segmento de las pymes, redundando en una disminución del tipo de interés por el incremento de la competencia entre operadores.

El crecimiento de la demanda interna ha impulsado también las importaciones – un 7,8% de crecimiento interanual - que unida a la desaceleración de los países emergentes y al agotamiento del efecto de la depreciación del tipo de cambio, han afectado de forma negativa a la balanza comercial¹. No obstante, la fuerte caída del precio del petróleo ha permitido limitar la contribución negativa del sector exterior al PIB.

Por último, las previsiones económicas para los dos próximos años apuntan a un crecimiento que, si bien sigue siendo robusto, se desacelera de manera progresiva desde el 3,2% registrado en 2015 al 2,7% en 2016. Los vientos de cola que han alimentado el fuerte crecimiento en 2015 - política monetaria expansiva, tipo de cambio y precio del petróleo - seguirán soplando a favor, aunque su impacto será más limitado y sus efectos se irán diluyendo progresivamente. A este proceso de desaceleración se une la incertidumbre del mapa político español derivado de las dificultades existentes para formar gobierno y la posibilidad de que se reedite un nuevo proceso electoral. Asimismo, los recientes episodios de volatilidad de los mercados financieros observados en las principales bolsas internacionales como consecuencia de las dudas sobre el crecimiento de los países emergentes añaden nuevos riesgos para la confianza de los agentes. Este contexto podría minar la predisposición inversora tanto nacional como extranjera, y forzar revisiones a la baja de las previsiones de crecimiento.

El sector en cifras: evolución de la demanda²

Los registros globales de viajeros volvieron a registrar un crecimiento en el número de viajeros en el último cuatrimestre de 2015 – del 0,7% interanual- liderado por el dinamismo del transporte urbano – que representa aproximadamente el 64% de la movilidad colectiva en España – y cuyo incremento se situó en el 1,4%.

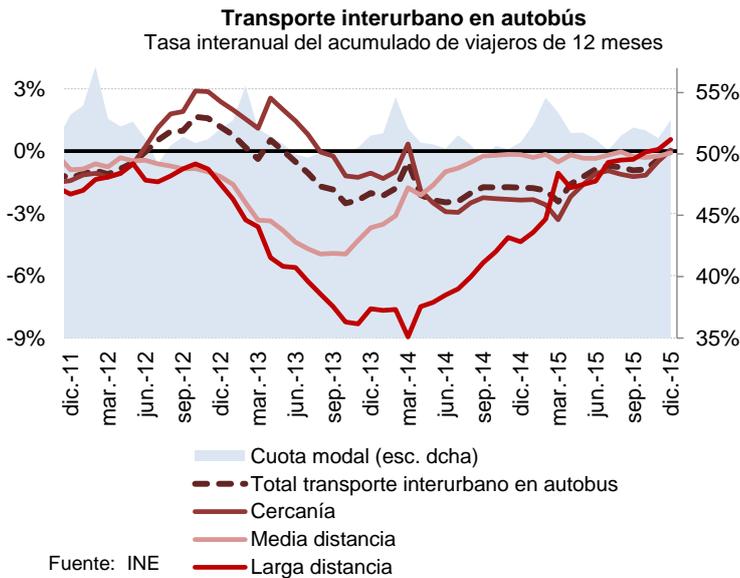


La **recuperación de poder adquisitivo y, sobre todo, la creación de empleo**, son los principales factores que explican la mayor demanda de movilidad en transporte colectivo en las áreas urbanas. Además, iniciativas como la congelación de tarifas de transporte en ciudades importantes como Valencia y Barcelona, o la rebaja de tarifas al colectivo de jóvenes recientemente implementado por la CC.AA. de Madrid, han incrementado la tasa de ocupación media. Por categorías de transporte urbano, el metro crece ligeramente por encima del autobús, con tasas del 1,7% y del 1,2%, respectivamente.

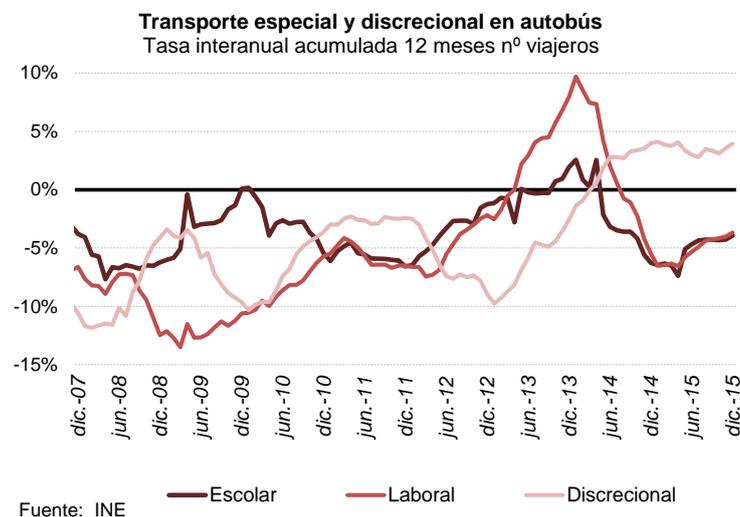
Fuente: INE

¹ Balanza Comercial = Exportaciones – Importaciones

² 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 cuatro meses, según sea el caso.



En el ámbito del **transporte interurbano de viajeros por carretera – autobuses – el crecimiento interanual en el cuatrimestre alcanzó el 0%**, tras más de dos años y medio de pérdida continuada en el número de viajeros. Distinguiendo por la longitud del recorrido, el segmento de larga distancia ha presentado el mejor comportamiento. De hecho, se han observado los primeros incrementos positivos en el número de viajeros que utilizan este segmento desde el inicio de los registros disponibles de acumulado de doce meses (0,6% en diciembre y 0,1% en noviembre). Este hecho reviste especial relevancia, teniendo en cuenta la fuerte competencia a la que se enfrenta el sector del autobús por parte del operador ferroviario Renfe en los servicios de larga distancia, la expansión del *car sharing* y el incremento del uso del vehículo privado.



Por otra parte, el ritmo de crecimiento del transporte del ferrocarril se ha moderado en la segunda mitad del año, lo que podría reflejar las dificultades para lograr incrementos adicionales de viajeros dado el espectacular incremento de los últimos años.

Por último, los servicios discretionales han experimentado un crecimiento del 3,7% entre septiembre y diciembre de 2015. Entre otras razones, destaca el impacto de la recuperación económica en el aumento de la demanda de servicios de transporte colectivo privado con motivo de ocio. Por su parte, los servicios de transporte escolar y laboral han experimentado una pérdida continuada de viajeros desde la primavera de 2014, aunque el ritmo de caída se ha moderado desde mediados de 2015. Dicha contracción del número de viajeros se situó en el

4,1% y el 3,8%, respectivamente. La recuperación económica y el abaratamiento del precio del combustible – desde finales de 2013 - han estimulado el uso del vehículo privado, siendo responsable en buena medida de que tanto el transporte laboral como el transporte escolar hayan disminuido considerablemente en este periodo.

El sector en cifras: evolución de precios

El IPC del transporte ha seguido manteniendo una senda descendente en el último trimestre. Por tipología de transporte, el privado – los vehículos particulares, fundamentalmente – sigue encadenando tasas negativas de crecimiento, del -3,4% en el último tercio de año. Por su parte, el transporte público urbano e interurbano han experimentado variaciones negativas de -0,6% y -0,2% en el último trimestre del año, motivadas en el caso del transporte urbano por los nuevos descuentos aplicados en ciudades importantes como Madrid.

Por modo de transporte, el aéreo sigue mostrando una importante variabilidad como reflejo de su flexibilidad para fijar tarifas, que le ha permitido canalizar el comportamiento de los precios de los carburantes hacia precios más competitivos así como responder en periodos de mayor demanda elevando los mismos. Así, su variación interanual en el último tercio de año ha sido de -0,8%.

En el caso del transporte por carretera y por ferrocarril, la evolución en el último trimestre ha sido más plana, con tasas de crecimiento del 0,5% y del 0,7%, respectivamente.



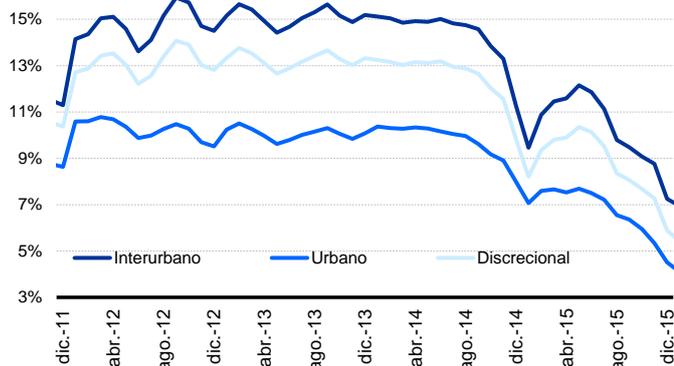
El sector en cifras: evolución de costes

La dinámica de moderación a la baja en los costes se ha extendido durante el último cuatrimestre del año en las empresas de transporte, gracias a la ya mencionada caída de los precios de los carburantes, cuyo descenso interanual se ha situado en el 16,1% entre septiembre y diciembre.

En el resto de partidas, la variación más significativa la han presentado los seguros con un 2,2% interanual en diciembre, mes en el que también han repuntado los costes de personal, como consecuencia de revisiones salariales, a pesar de haber permanecido constantes durante el resto del año.

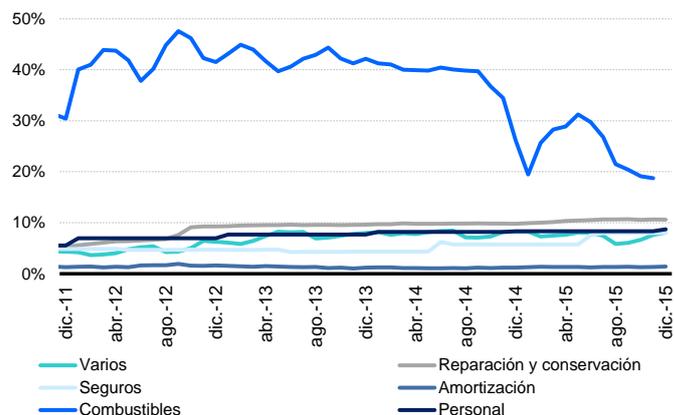
Por modos, se percibe la misma **dinámica de disminución de los costes en las tres modalidades de transporte - urbano, interurbano y discrecional** – aunque se mantienen las diferencias en el nivel acumulado. Así, **los costes del transporte interurbano** presentan un 7,3% de crecimiento acumulado desde diciembre de 2011, mientras en el caso del transporte urbano dicho aumento se sitúa en el 4,5%. En cuanto al transporte discrecional, su crecimiento se sitúa en el entorno del 6% acumulado.

Evolución costes por tipo de servicio
Tasa de variación mensual acumulada



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

Evolución partidas de costes
Tasa variación mensual acumulada

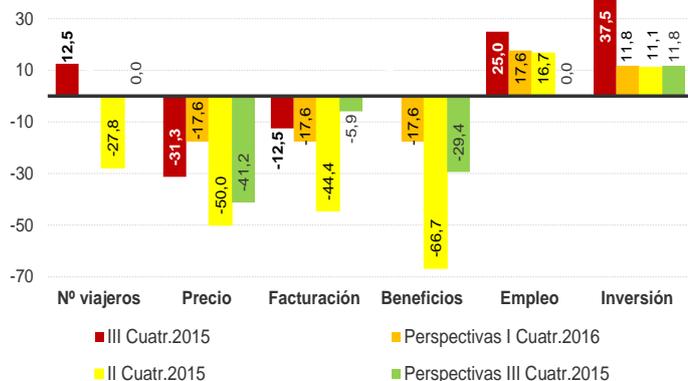


Fuente: INE, Banco de España, Ministerio de Industria y Ministerio de Empleo

Opiniones empresariales

El cierre del año 2015 ha resultado positivo para los empresarios, puesto que preveían un escenario más adverso de evolución de la actividad. Así, los resultados de la Encuesta de Opiniones Empresariales de CONFEBUS muestran por primera vez un aumento en el número de viajeros, con una diferencia de 12,5 puntos porcentuales entre los que declaran que ha crecido la ocupación de los que señalan una caída. No obstante, la peor evolución de las tarifas – con un saldo negativo de 31,5 puntos - situa la facturación también en terreno negativo. Sin embargo, los beneficios se mantienen estables, quizá gracias al efecto de amortiguamiento que ha tenido la moderación de los costes operativos. En materia de empleo e inversión también se observan saldos positivos – 25 y 37,5 puntos, respectivamente – en línea con el contexto general.

Opiniones empresariales: variables de negocio
Saldos de opinión (*)

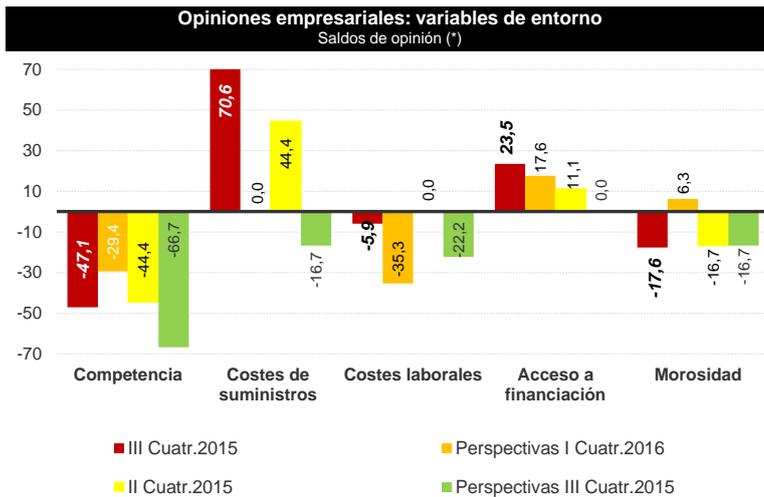


(*) diferencia entre el porcentaje de respuestas "mejor" y el de respuestas "peor"
Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales CONFEBUS

Las perspectivas para los primeros cuatro meses del año son de mantenimiento en el número de viajeros, caída de precios y, por consiguiente, disminución de la facturación y también de los beneficios, lo que induce a pensar que los empresarios descuentan una subida futura de los costes. El empleo y la inversión, por su parte, mantienen saldos positivos, aunque no cabe interpretar que el sector vaya a expandir su capacidad de manera notable en el próximo año, ni tampoco las plantillas.

En lo que concierne a las variables de entorno, la competencia por parte de otros operadores sigue siendo la variable que más inquieta a las empresas, con un saldo negativo de 47 puntos porcentuales. **La proliferación de las plataformas de vehículo compartido, el relativo abaratamiento del transporte privado, la agresividad en la competencia por la renovación en las concesiones y la agresividad de la política comercial de Renfe en sus servicios de alta velocidad** explican estos resultados.

Los costes de suministros, por su parte, presentan un saldo claramente positivo de 70,6 puntos, notoriamente mayor que las perspectivas formadas a mediados de 2015, y ello se debe sin duda al continuo descenso en los costes de los carburantes ya aludido anteriormente. Las perspectivas futuras son de mantenimiento, tal y como revela el saldo de 0 puntos de las expectativas.



(*) diferencia entre el porcentaje de respuestas "mejor" y el de respuestas "peor"
 Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales CONFEBUS

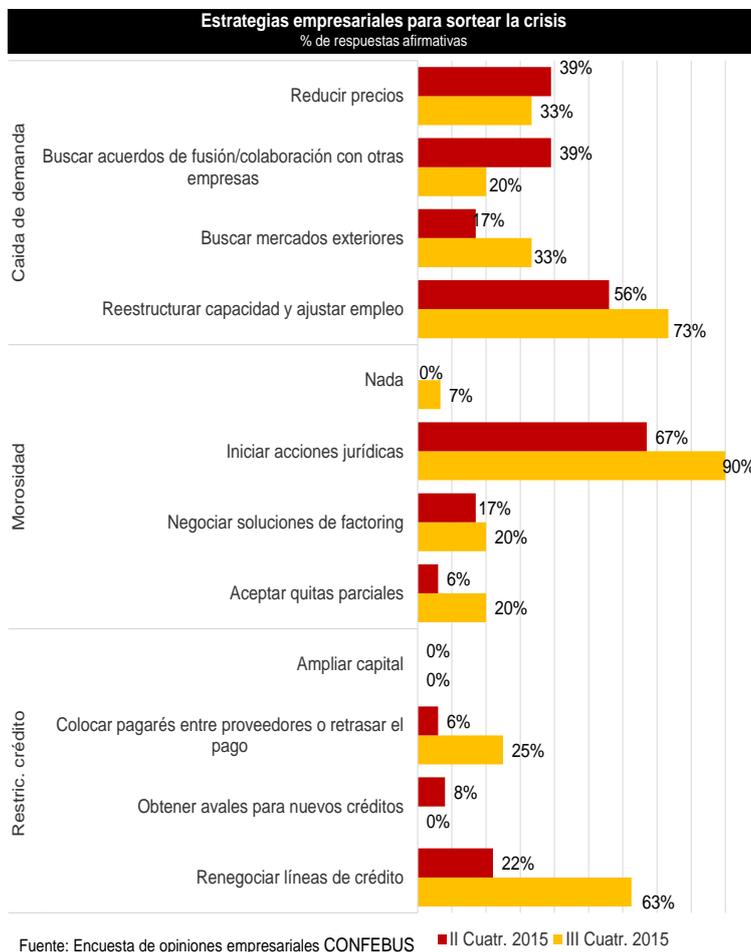
En cuanto a los costes laborales, las empresas descuentan futuros incrementos de costes, mayores que en el ejercicio de 2015, con un saldo negativo de 35 puntos.

Por otra parte, se constata la apreciación de mejora en las condiciones de acceso a la financiación tanto en la percepción actual – 23,5 puntos – como en las perspectivas para el primer cuatrimestre de 2016 - 17,6 puntos. Asimismo, en lo que respecta a la morosidad, las empresas esperan que las deudas comerciales se reduzcan en estos primeros compases de 2016, aunque la percepción a cierre de 2015 es de empeoramiento, con un saldo de -17,6 puntos.

Por último, no se observan cambios de entidad en relación con las estrategias empresariales seguidas durante el último tercio del año en comparación con el segundo cuatrimestre. La reestructuración de la capacidad, con un 73%, sigue siendo la opción más escogida para afrontar la caída de la demanda - reducción de la flota de autobuses y de servicios - seguida de disminuciones de tarifas, señalada en un 33% de los casos. Por último, los acuerdos de fusión o colaboración solo son señalados en un 20% de los casos, casi veinte puntos porcentuales menor al registro del segundo cuatrimestre. Paralelamente, la búsqueda de mercados exteriores crece en 16 puntos porcentuales con respecto a lo que declararon los empresarios a mediados del año, con un 33% de respuestas afirmativas.

En el ámbito de la morosidad, el recurso contencioso es nuevamente la opción más escogida por el sector (90%), muy por encima de otras soluciones como la negociación de factoring o las reestructuraciones y quitas, que solo cuentan con un 20% de las respuestas afirmativas.

En lo que se refiere al acceso a la financiación, la estrategia seguida vuelve a ser la renegociación de las líneas de crédito – un 63% de respuestas – aunque crece también el crédito comercial y la colocación de pagarés entre proveedores, modos alternativos de financiación para facilitar la disposición de liquidez que han recobrado pujanza en el último año.



Fuente: Encuesta de opiniones empresariales CONFEBUS

Tema destacado

AHORRA COMBUSTIBLE

<https://www.youtube.com/watch?v=mtUSyRqByPY>

Modelo de financiación, sostenibilidad y promoción del transporte público urbano

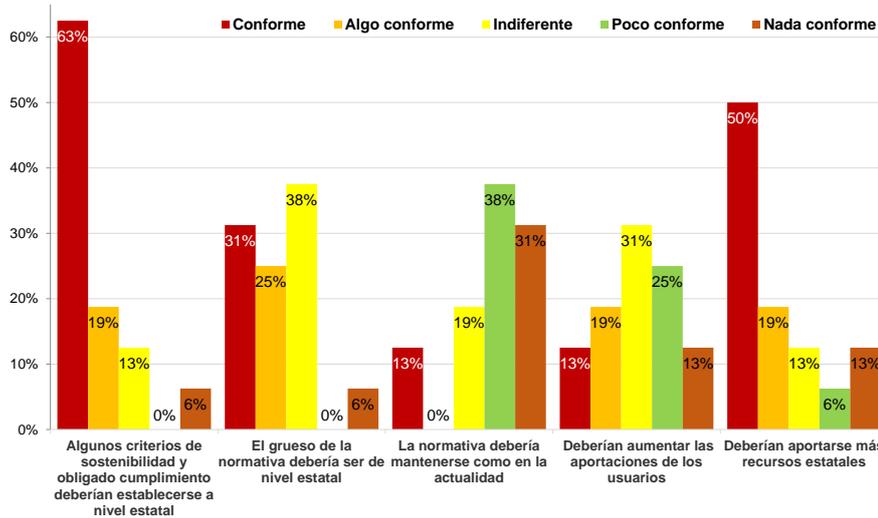
La naturaleza de servicio público del transporte urbano colectivo suele implicar un régimen tarifario incapaz de cubrir los costes de prestación de la actividad. El inherente carácter deficitario exige la subsidiariedad de la entidad administrativa correspondiente – los ayuntamientos, por lo general - para atender las necesidades de financiación. Recientemente se ha reavivado el debate sobre cuál debe ser el modelo de financiación y sostenibilidad de este servicio así como el papel que deberían desempeñar las administraciones. En este sentido, de los resultados que arroja la Encuesta de Opiniones Empresariales de Confebús se desprende el consenso de los empresarios – un 56% del total - en que el grueso de la normativa referente al modelo de financiación del transporte público debería establecerse a **nivel estatal**. Asimismo, la necesidad de que el Estado establezca algunos criterios de sostenibilidad – una opinión más unánime, con un 82% de respuestas favorables – y aporte mayores recursos a su financiación - un 69% de los encuestados.

En relación con la sostenibilidad y promoción del transporte público urbano mediante medidas disuasorias con afectación a la financiación del transporte público, una gran mayoría estaría a favor de destinar parte del Impuesto de matriculación y de circulación de los vehículos privados, así como parte de unos hipotéticos peajes urbanos en períodos de alta congestión o contaminación a la financiación del transporte público o recargos sobre el Impuesto de Actividades Económicas (IAE) a los grandes comercios beneficiados por la elevada afluencia de viajeros. Sin embargo, en cuanto a establecer tasas sobre plazas de garaje o encarecer las existentes de los parkings municipales, según la densidad de movilidad de cada distrito, los encuestados se han mostrado sorprendentemente más disconformes que conformes.

En conclusión, según declaran los empresarios, los problemas del modelo de financiación no se deben en su mayor parte a bajas aportaciones de los usuarios, sino al marco legislativo actual y a la deficiente aportación estatal. Por otro lado, también resaltan la necesidad de más y mejores medidas de promoción del sector y de un modelo de financiación mas sostenible, basado en otras fórmulas que además sirvan para disuadir a los usuarios de utilizar transportes privados e incentiven el uso del autobús, como es el caso de los peajes urbanos.

Financiación del transporte público en España

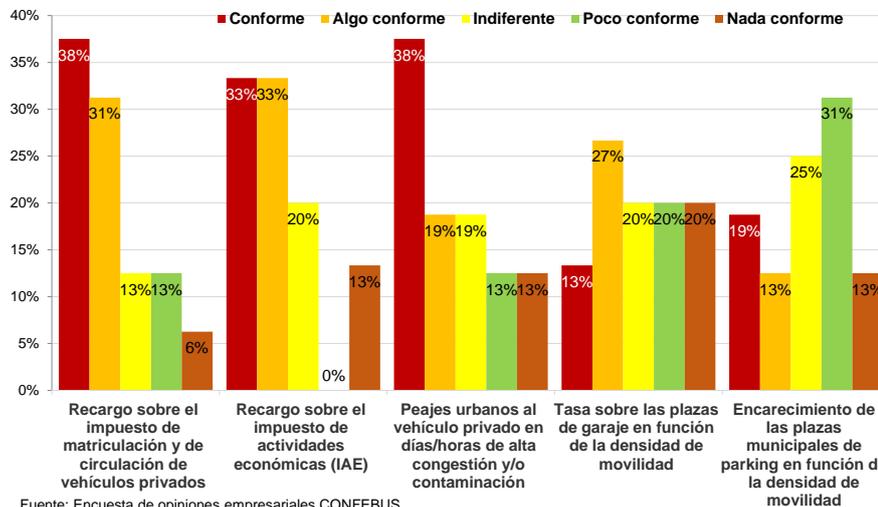
% de respuestas sobre el total



Fuente: Encuesta de opiniones empresariales CONFEBUS

Sostenibilidad y promoción del transporte público urbano

% de respuestas sobre el total



Fuente: Encuesta de opiniones empresariales CONFEBUS

Dirección y coordinación: CONFEBUS

Realización y asistencia técnica: Afi

