

Claves

- ✓ La contracción de la actividad económica y del empleo, tanto en España como en los países de nuestro entorno, va a introducir un elemento de **presión a la baja en la demanda**, que puede truncar el relativo buen comportamiento de los últimos trimestres. Será clave contrastar en los próximos meses si el efecto trasvase logra compensar la caída de la actividad económica.
- ✓ El **transporte público** mantiene un diferencial negativo de inflación respecto al transporte privado, -de 3,6 en el caso del transporte urbano y de 4,2 puntos en el caso del interurbano- **contribuyendo así a una movilidad accesible y a moderar el componente de transporte del IPC**, especialmente el **transporte de por carretera**, con una tasa de variación interanual promedio 2010-2012 del 2,6% frente al 4,1% del ferrocarril.
- ✓ Importante escalada, muy superior al IPC, de todas las partidas de costes, destacando un **incremento acumulado del 41% del precio del combustible** desde enero 2010, lo que se ha traducido en un crecimiento acumulado del 14,6% del coste del interurbano, 14,2% del discrecional y del 10,6% en el urbano.
- ✓ La dinámica de precios no coincide con la dinámica de los costes, especialmente en el caso del servicio interurbano regular general, cuyos incrementos tarifarios ordinarios están ligados a la evolución IPC general, y que en febrero acumula un **déficit tarifario de 11 puntos**. Déficit, que dadas las previsiones de evolución del IPC (por debajo del 2%) y de los precios del petróleo (de entorno 12%) amenaza con incrementarse, y que recomienda la **modificación del mecanismo de actualización tarifaria**.
- ✓ Esta primera edición de la encuesta de opiniones empresariales muestra una foto de **desaceleración sostenida** y en proceso de profundización, con todas las variables de actividad y los factores de entorno empeorando en el primer trimestre de 2012 y sin perspectivas de mejora en el segundo. Los **beneficios y el incremento de costes se muestran como las variables con un comportamiento más negativo**. El empleo, que se había mantenido, se deteriorará en el segundo trimestre.
- ✓ La **reestructuración de capacidad** y la **búsqueda de mercados exteriores** son las estrategias más comunes a la caída de demanda doméstica. La **morosidad** sigue siendo **un problema no resuelto**, y la **renegociación de líneas de crédito** la única alternativa para hacer frente al cierre de la financiación.

Entorno económico

Las malas cifras de actividad y empleo con que cerraba 2011 parecen agravarse en el arranque de 2012. La fuerte consolidación fiscal prevista para 2012 y 2013, se traduce en una revisión a la baja de las previsiones de crecimiento hasta el -2,3% en 2012 y -1,2% en 2013. Por partidas, las mayores contracciones se dan en el gasto de las AA.PP y otra construcción – fundamentalmente en inversión en obra pública.

En el caso de concreto de las inversiones vinculadas al transporte por carretera, el presupuesto de inversión del programa de creación de infraestructuras se ha visto reducido en un 18% respecto a 2011 y el de conservación en un 19% (una vez deducidos las partidas correspondientes a ejercicios anteriores). En materia de transferencias corrientes, las subvenciones al transporte urbano y metropolitano se han reducido un 26%.

Este escenario recesivo hace prever un empeoramiento del mercado laboral con caídas de la ocupación del -4,3% en 2012 y del -2,2% en 2013, y cifras record de la tasa de paro que podría alcanzar el 25% en 2012 y subir hasta el 26,4% en 2013. Este deterioro del mercado de trabajo tiene un impacto claro en el consumo de los hogares que se traduce en presiones a la baja en la evolución de la inflación en su componente subyacente, situando la tasa de inflación general promedio de 2012 en el 1,8%, aun cuando el encarecimiento de los carburantes, que el Gobierno estima en un 12% en 2012, constituye un foco de presión claro al alza.

Cuadro macroeconómico de España					
Tasa anual en %	2009	2010	2011	2012	2013
PIB	-3,8	-0,1	0,7	-2,3	-1,2
Consumo final	-2,3	0,7	-0,7	-5,2	-3,0
Hogares	-4,4	0,8	-0,1	-2,0	-0,9
AA.PP.	3,8	0,2	-2,2	-14,2	-9,4
FBCF	-16,5	-6,3	-5,1	-8,4	-2,5
Bienes de equipo	-22,6	5,5	1,6	-6,5	-1,1
Construcción	-15,4	-10,1	-8,1	-9,6	-3,3
Vivienda	-22,0	-9,8	-4,9	-4,0	-1,0
Otra construcción	-7,7	-10,4	-11,2	-15,0	-5,8
Demanda nacional (1)	-6,6	-1,0	-1,7	-6,0	-2,8
Exportaciones	-10,2	13,5	9,1	3,2	5,8
Importaciones	-16,9	9,0	-0,1	-8,8	0,8
Demanda externa (1)	2,8	0,9	2,4	3,7	1,6
IPC	-0,3	1,8	3,2	1,8	2,0
Empleo (EPA)	-6,8	-2,3	-1,9	-4,3	-2,2
Tasa de paro (EPA), %	18,0	20,1	21,6	25,0	26,4

Fuente: Afi e INE

El empeoramiento de las perspectivas de crecimiento a escala mundial, y especialmente en la Euro zona con una contracción esperada del PIB del 0,4% para 2012, hace prever un debilitamiento del papel de las exportaciones y del turismo como motor de crecimiento.

El sector en cifras: demanda

2012 arranca con tasas interanuales positivas en la demanda de transporte público urbano e interurbano, 1,0% y 2,4% respectivamente hasta febrero, pero con caídas del 1,4% para el especial y discrecional. En el caso concreto del autobús, el urbano muestra un comportamiento ligeramente peor que el del conjunto del transporte público urbano, con una tasa de crecimiento del 0,5%, mientras que el interurbano presenta una dinámica más positiva, 2,7%, destacando especialmente el buen comportamiento comparativo del bus de cercanías (3,4% versus 2,7%) y del bus de larga distancia (3,7% versus -1,9%).

Este relativo buen comportamiento del transporte público urbano e interurbano en general, y del autobús en particular, podría venir explicado, en parte, por el trasvase del vehículo privado a los modos públicos, más económicos, en respuesta a un empeoramiento de la renta disponible.

La clave para los próximos meses será contrastar si efectivamente este efecto sustitución logra compensar la caída de la demanda de transporte que va a derivarse del empeoramiento esperado en la actividad económica. La reducción de las tasas de crecimiento de la demanda en febrero respecto a las de enero, no permiten ser muy optimistas, y hacen temer el regreso de caídas importantes de la demanda como las vividas en el episodio recesivo de 2009.

Si se analiza la evolución del acumulado anual, se observa cómo, a pesar de la ligera mejoría en los últimos meses, no se ha logrado entrar en una senda positiva y sostenida de crecimiento, con el transporte urbano e interurbano instalados en la atonía (-0,2 y 0,1% respectivamente en febrero), el transporte escolar y laboral en tasas negativas que rondan el -5% y el discrecional en tasas negativas (-1,3%) pero que muestran una cierta senda de mejoría. Mejoría derivada en parte del buen comportamiento de la demanda turística (que creció un 8,1% en 2011), aunque el debilitamiento del pulso económico en los principales países emisores hace prever una reducción de este crecimiento en 2012 hasta el 0,2%, según datos de Frontur.

En volumen, a cierre de 2011 el conjunto del sector ha visto reducirse su demanda en 245,9 millones de desplazamientos respecto a los realizados al cierre de 2007 (-8%), de los cuales el autobús urbano ha pedido un total 116,2 millones (-6,3%), 23,8 millones el interurbano (-3,4%), 47,8 millones el transporte escolar (-16%), 34,9 millones el laboral (-26,7%) y 32,2 millones el discrecional (-15,7%), lo que da idea del impacto de la crisis económica en la demanda. El retorno en 2012 a un escenario económico fuertemente recesivo, hace temer que continúe el drenaje de la demanda.

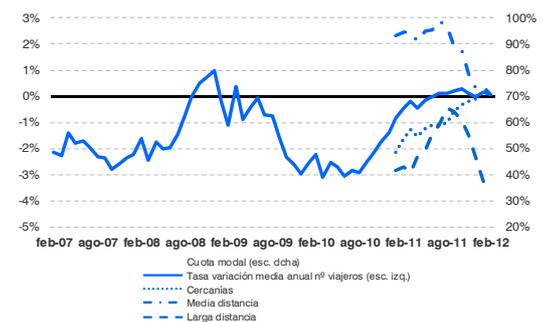
En términos de cuota de mercado, el autobús mantiene su posición competitiva frente a los otros modos de transporte públicos, en torno al 59% en el caso del transporte urbano y al 52% en transporte interurbano. Dentro de éste, es el transporte de larga distancia donde la cuota del autobús se ha reducido, dejándose un punto porcentual respecto a 2009 como consecuencia, fundamentalmente, de la puesta en marcha de las líneas de alta velocidad ferroviaria.

Transporte urbano en autobús



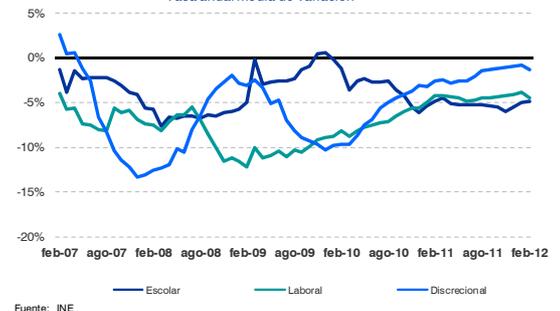
Fuente: INE

Transporte interurbano en autobús



Fuente: INE

Transporte especial y discrecional en autobús
Tasa anual media de variación



Fuente: INE

El sector en cifras: evolución de precios

La falta de desagregación a nivel de artículo de los datos de IPC publicados por el INE no permite analizar con precisión la evolución de los precios de los servicios urbanos e interurbanos de autobús de manera aislada respecto al resto de modos públicos, ni su análisis comparativo respecto al transporte privado o al IPC general.

No obstante, los datos disponibles sí permiten extraer algunas conclusiones interesantes sobre la contribución del transporte público urbano e interurbano a la cohesión social en términos de accesibilidad económica respecto al vehículo privado. Por otro lado, el detalle por modos públicos permite analizar si el transporte por carretera, es más o menos inflacionista que los otros modos – ferrocarril y aéreo.

El transporte público viene manteniendo desde 2010 un diferencial negativo de inflación respecto al transporte privado -de 3,6 puntos en promedio en el caso del transporte urbano y de 4,2 puntos en el caso del interurbano- contribuyendo así a una movilidad accesible y a moderar el componente de transporte del IPC.

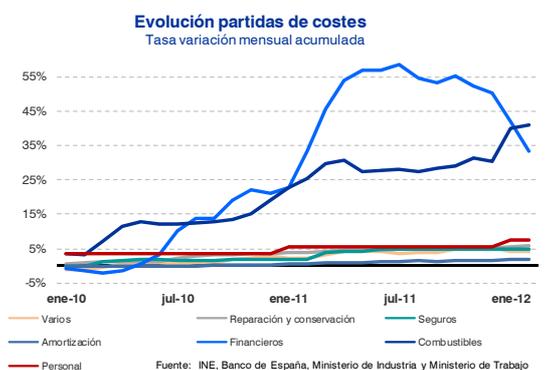
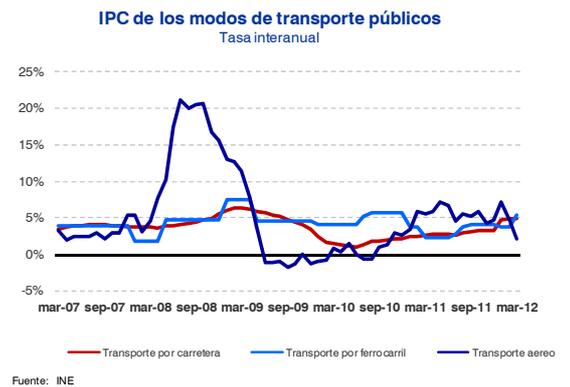
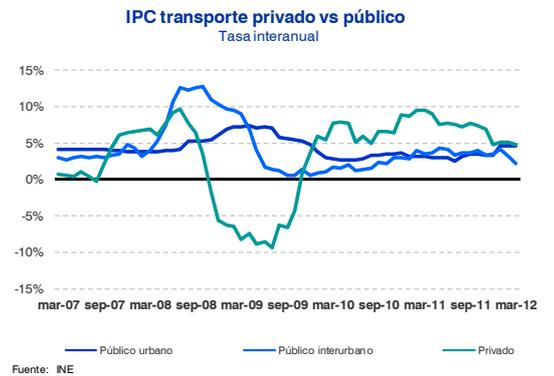
Este diferencial no responde tanto a un diferencial de costes -puesto que, como se analiza más adelante, en presencia de una demanda decreciente, los *drivers* de costes del servicio público de transporte por carretera son muy similares a los del vehículo privado- sino, en el caso de los servicios regulados, a una política tarifaria que se ha traducido en incrementos tarifarios por debajo de costes.

El análisis del IPC por modos, muestra cómo el transporte por carretera (que incluye el servicio de taxis además de todo tipo de servicios de autobús), tiene en media un comportamiento menos inflacionista que los otros modos, con una tasa de variación interanual promedio del 2,6% frente al 3,2% del aéreo o 4,1% del ferrocarril en el periodo enero 2010-marzo 2012.

El sector en cifras: evolución de costes

El sector del autobús viene sufriendo un importante incremento en todas las partidas de costes, que crecen muy por encima del IPC (que desde enero de 2010 acumula un crecimiento del 4,3%). Destaca, tanto por su dinámica como su por importante peso en la estructura de costes, el componente de combustibles, que acumula desde enero de 2010 a febrero de 2012 un incremento del 41%, seguido de los costes financieros (33,2%), personal (7,4%), reparaciones (5,8%) y seguros (4,8%), motivados en buena medida por una normativa social más exigente y por la introducción de medidas de innovación.

Esta escalada de costes ha dado lugar a un crecimiento importante de los costes totales en todos los servicios, aunque variable en función del peso de cada uno de los anteriores componentes en la estructura total.



Así, el elevado peso del componente de combustible en el servicio interurbano regular y en el discrecional, que comparten en buena medida la estructura de costes, con un peso de este componente del 24,2 y 22,9% respectivamente, se ha traducido en un crecimiento acumulado del coste total del 14,6 y 14,2%, respectivamente.

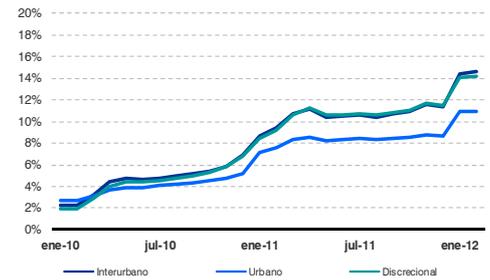
Por su parte, el transporte urbano, donde la partida de personal supone, en media, un 65,7% del total, ha experimentado un crecimiento de costes ligeramente inferior a los anteriores, acumulando desde enero de 2010 un incremento del 10,9%.

Como se señalaba anteriormente al analizar la evolución de los precios de los servicios de autobús, la dinámica de éstos no siempre viene coincidiendo con la dinámica de los costes. Este desfase es especialmente significativo en el caso de servicios públicos regulados, donde la evolución de precios viene marcada por las revisiones tarifarias aprobadas por los respectivos reguladores, dando frecuentemente lugar a déficits tarifarios.

Este es el caso, por ejemplo, del transporte interurbano regular general, cuyos incrementos tarifarios ordinarios están ligados a la evolución IPC general. Evolución, que como se ha señalado anteriormente ha sido muy inferior a la experimentada por los diferentes componentes de coste, dando lugar a un déficit creciente de tarifas, que a finales de febrero ascendía a 11 puntos.

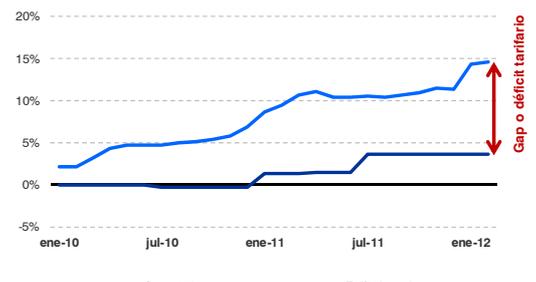
Las previsiones para 2012 de evolución del IPC (por debajo del 2%) y de los precios del petróleo (de entorno 12% según estimaciones del Gobierno), apuntan al riesgo de que el desequilibrio económico de las concesiones de transporte interurbano se agudicen, salvo que haya una revisión extraordinaria de tarifas. Ante este escenario, y aprovechando el proceso de revisión de la LOTT, sería recomendable una modificación del mecanismo de actualización de las mismas que ligue la evolución de éstas a la evolución real de los costes.

Evolución costes por tipo de servicio
Tasa de variación mensual acumulada



Fuente: Añ sobre datos de INE, Banco de España, Ministerio de Industria y Ministerio de Trabajo y Ministerio de Fomento y Asoc. Nacional Transportes Urbanos Colectivos en Superficie

Evolución coste vs tarifa en los servicios interurbanos regulares
Tasa de variación mensual acumulada



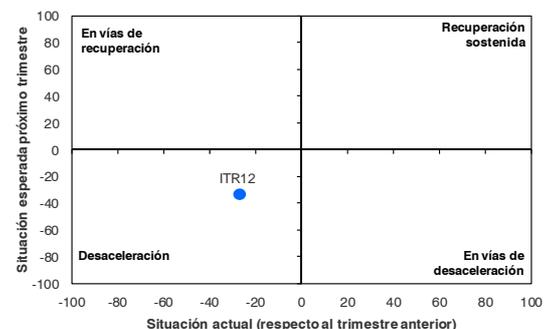
Fuente: Añ sobre datos de INE, Banco de España, Ministerio de Industria y Ministerio de Trabajo y Ministerio de Fomento

Opiniones empresariales y clima del sector

Esta primera edición de la encuesta de opiniones empresariales sitúa al sector en una fase de desaceleración sostenida y en proceso de profundización. Así, las empresas perciben un sustancial empeoramiento de las variables de negocio en el primer trimestre de 2012 respecto a 2011, con un saldo de opinión de -27 puntos. Las perspectivas para el segundo trimestre son aún peores, con un saldo negativo de -33.

En el análisis detallado por variables, el mayor pesimismo de los empresarios se muestra respecto a los beneficios, con un saldo de opinión de -60 puntos, con un 40% de los entrevistados que declaran que sus beneficios han permanecido estables mientras un 60% percibe un empeoramiento. Estas perspectivas negativas se agravan en el segundo trimestre de 2012. Este empeoramiento de márgenes responde a una caída percibida de la demanda, que también se espera empeore en el próximo trimestre, y a un incremento de costes.

El reloj de la coyuntura del autobús
Opiniones empresariales sobre la situación actual y futura (saldos*)



(*) diferencia entre el porcentaje de respuestas 'mejor' y el de respuestas 'peor'
Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS

En respuesta a este contexto deprimido de la demanda, la facturación y el beneficio, si bien el empleo parece haberse mantenido en este arranque de año, las perspectivas para el segundo son de clara reducción, con un saldo de -40 puntos. La inversión ha acusado de manera más importante la desaceleración de la actividad, con un saldo negativo de -20 puntos en el primer trimestre, que también empeora par el segundo, mostrando la profundización de esa desaceleración.

No sólo la actividad muestra un claro deterioro, sino también las principales variables de entorno. Las empresas del sector se muestran unánimes respecto a la subida de los costes de suministro, reflejando la escalada del precio de los carburantes, que se espera continúe en el segundo trimestre del año. Los costes laborales y los problemas de acceso a la financiación también han empeorado durante el primer trimestre 2012. En este caso, las perspectivas para el segundo trimestre son de mantenimiento de los costes laborales pero de deterioro del acceso a la financiación, aunque no en el mismo grado que el observado en el arranque del año.

Respecto a la morosidad, hay división de opiniones entre las empresas, con un 20% de ellas que perciben que el problema se ha reducido en el primer trimestre y lo seguirá haciendo en el segundo, pero con un 80% de ellas que creen que ha empeorado y lo seguirá haciendo en el segundo trimestre. Aún es pronto para evaluar el impacto efectivo del esquema de pago a proveedores de las administraciones públicas, aunque, a juicio de las opiniones expresadas por los empresarios, no parece que haya logrado suscitar la suficiente confianza

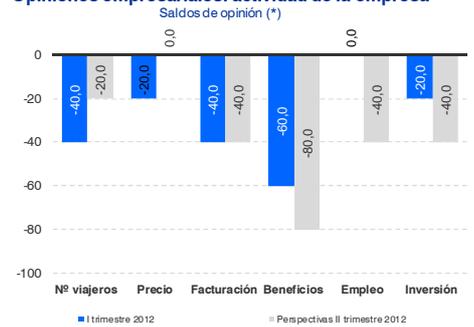
La caída de la demanda, las dificultades de acceso al crédito y la morosidad son los tres problemas más acuciantes del sector. Las estrategias de las empresas para afrontarlos son múltiples.

Así, la caída de la demanda interna ha forzado a un 80% de las empresas encuestadas a reestructurar capacidad y ajustar empleo, un 40% busca nuevos mercados exteriores, un 40% ve en los acuerdos de colaboración y/o fusiones una vía compensación y un 20% opta por reducir precios.

Para hacer frente a la morosidad, un 40% ha optado por negociar soluciones de factoring y un 80% ha emprendido acciones legales. Las quitas parciales no parecen ser una solución admisible.

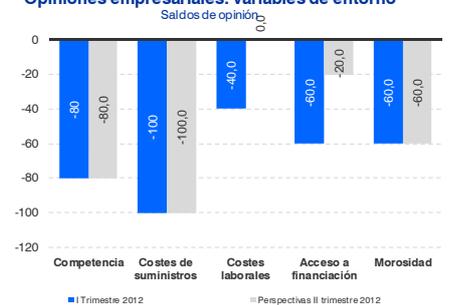
Por último, la renegociación de líneas de crédito es la alternativa tomada por el 80% de las empresas para hacer frente al cierre del mercado de crédito, mientras sólo un 20% opta por ampliar capital.

Opiniones empresariales: actividad de la empresa



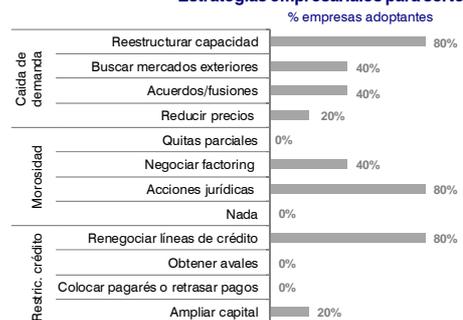
(*) diferencia entre el porcentaje de respuestas "mejor" y el de respuestas "peor"
Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS

Opiniones empresariales: variables de entorno



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

Estrategias empresariales para sortear la crisis



Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS

Destacado del trimestre

(Breve comentario de un representante del sector sobre algún tema de actualidad especialmente relevante para el sector)

Nota metodológica respecto a la Encuesta de opiniones empresariales

La metodología del análisis de clima del se basa en una encuesta de opinión a XXX empresarios del sector del autobús representativos de todos los segmentos (urbano, regular general, servicios regulares especiales y servicios discrecionales) en la que se les pregunta acerca de si las condiciones actuales o esperadas los próximos tres meses, referidas a una serie de dimensiones de su actividad y factores de entorno, han mejorado o van a mejorar, han empeorado o van a empeorar, o se han mantenido o se mantendrán en relación, respectivamente, al trimestre anterior o al presente. Una vez obtenidos los porcentajes de las respuestas en cada una de estas situaciones mutuamente excluyentes, se sustrae el porcentaje de respuestas “peor” del de respuestas “mejor” descartando las respuestas “igual” para calcular el saldo correspondiente.

El “saldo” así obtenido indica el sentimiento prevalente entre los empresarios respecto a la situación presente o futura. Un saldo negativo, por reducido que fuese en valor absoluto, inclina el fiel de la balanza del sentimiento de los encuestados hacia “peor”, aunque habría que ver los detalles del cálculo de dicho saldo en cada caso y, especialmente, cuando ya se hayan acumulado una serie de trimestres de la encuesta. Un saldo positivo inclina el fiel de la balanza del sentimiento de los encuestados hacia “mejor”.

Combinando en un único gráfico los saldos sobre la situación actual y la situación esperada, se obtiene lo que denominamos el “reloj” de la coyuntura del autobús, en el que el “puntero” o indicador combinado señala el momento cíclico de las empresas. Así identificamos como de “desaceleración sostenida” una situación en la que tanto el momento presente como el momento futuro están caracterizados por saldos negativos. Tanto peor cuanto más cercano está el puntero cíclico del extremo (-100,-100) del cuadrante correspondiente. Y así para las restantes caracterizaciones cíclicas. La unión de los diferentes punteros cíclicos a lo largo de trimestres sucesivos indica claramente el curso del sector y permite una interpretación dinámica de las condiciones cíclicas de la economía y su anticipación.



Dirección y coordinación: FENEBUS y ASINTRA



Realización y asistencia técnica: Afi

