

## Claves

- ✓ Se acentúa la contracción de demanda de transporte motivada tanto por el deterioro del mercado laboral como por la pérdida de renta disponible de los hogares.
- ✓ La demanda de autobús urbano se contrajo un 4,9% hasta marzo, con caídas especialmente intensas en Murcia (-19,5%), Castilla-La Mancha (-14,9%) y Extremadura (-10%).
- ✓ La agresiva política de precios de RENFE en sus servicios AVE explica buena parte del deterioro de los servicios de autobús regular de larga distancia, que caen un 4,3%, comprometiendo su viabilidad económica y, por tanto, la cobertura de la demanda de municipios en paradas intermedias no atendidas por el tren.
- ✓ El efecto “escalón” provocado por las revisiones tarifarias llevadas a cabo para hacer frente al incremento de costes y a la reducción de las subvenciones públicas, explica las relativamente elevadas tasas interanuales de los precios del transporte - del 8,7% para el transporte público urbano y del 7,2% en el interurbano. Estas revisiones han sido inferiores en el caso del autobús que en el los servicios ferroviarios de Cercanías y Media Distancia.
- ✓ Moderación de costes, destacando especialmente la relajación del precio de los carburantes, aunque lo hacen por encima del IPC general. Esta divergencia en la dinámica de los costes del servicio frente al IPC general tendrá que ser tomada en consideración en la futura Ley de Desindexación para preservar el equilibrio económico.
- ✓ Recaída del índice de confianza empresarial, con un deterioro del indicador de confianza en 19,2 puntos. La demanda, la facturación y morosidad son las variables que muestran un peor desempeño. Las perspectivas de las empresas para el segundo cuatrimestre del año, aunque mejoran ligeramente, siguen manteniéndose claramente en fase de desaceleración.

## Entorno económico

Los datos actividad del primer trimestre de 2013 confirman la profundización del entorno recesivo con una contracción interanual del PIB que ronda el 2% motivada por la caída del consumo doméstico, tanto de familias como de las administraciones públicas, y compensado en parte por el buen comportamiento de las exportaciones.

En los próximos meses se esperan correcciones adicionales del consumo doméstico de la mano del deterioro del mercado laboral y de la renta disponible de los hogares. No será hasta el segundo trimestre de 2014 cuando se inicie un proceso de moderado crecimiento que permitirá cerrar el año con un crecimiento en torno al 0,5%.

En este contexto, los registros del mercado laboral muestran un ritmo de destrucción de empleo entre enero y marzo que fue ligeramente inferior al registrado en el último trimestre de 2012, aunque no se espera creación de empleo y reducción de la tasa de paro hasta 2014.

Se han reestablecido los flujos de financiación, lo que ha permitido una reducción del coste de financiación del Tesoro. Sin embargo, esta facilidad de financiación no se ha trasladado aún a las empresas que siguen teniendo graves problemas de acceso al crédito, imprescindible para la recuperación económica.

- ✓ La reestructuración de capacidad sigue siendo la respuesta mayoritaria ante la caída de demanda, y gana peso la reducción de precios.
- ✓ Crece el número de empresas que recurren al factoring para superar los problemas de liquidez derivados del alargamiento del periodo de cobro. La renegociación de las líneas de crédito sigue siendo la vía fundamental para afrontar las restricciones de financiación.
- ✓ Empeoramiento del problema de morosidad de las administraciones públicas: se han saldado buena parte de las deudas hasta enero de 2012, pero se han dejado de atender las obligaciones en 2012 y 2013.
- ✓ Es urgente la puesta en marcha del tercer plan de pago a proveedores anunciado por el Gobierno, que salde de manera efectiva todas las deudas contraídas y los intereses de demora.

### Previsiones cuadro macroeconómico de España

Tasa interanual en % *	2013				2014
	I Tr	II Tr	III Tr	IV Tr	
<b>PIB</b>	<b>-2,0</b>	<b>-2,3</b>	<b>-1,6</b>	<b>-1,1</b>	<b>0,5</b>
Consumo final	-4,0	-4,0	-3,5	-4,1	-1,0
Hogares	-3,9	-3,5	-2,2	-3,0	-0,1
AA.PP.	-4,3	-5,3	-7,2	-7,5	-4,0
FBCF	-9,0	-8,5	-5,3	-2,6	0,9
Bienes de equipo	-6,7	-8,5	-2,2	0,5	3,3
Construcción	-11,3	-9,0	-7,0	-4,3	-0,4
Vivienda	-9,1	-5,9	-3,7	-1,5	0,7
Otra construcción	-13,3	-11,8	-10,0	-6,8	-1,5
<b>Demanda nacional (1)</b>	<b>-5,0</b>	<b>-4,8</b>	<b>-3,8</b>	<b>-3,7</b>	<b>-0,7</b>
Exportaciones	4,5	-0,2	3,2	7,3	6,2
Importaciones	-5,1	-8,5	-3,5	-0,5	3,0
<b>Demanda externa (1)</b>	<b>3,0</b>	<b>2,6</b>	<b>2,2</b>	<b>2,6</b>	<b>1,2</b>
<b>IPC</b>	<b>2,6</b>	<b>1,7</b>	<b>1,2</b>	<b>0,7</b>	<b>1,0</b>
<b>Empleo (EPA)</b>	<b>-4,6</b>	<b>-4,1</b>	<b>-3,8</b>	<b>-2,5</b>	<b>0,4</b>
<b>Tasa de paro (EPA)</b>	<b>27,2</b>	<b>27,1</b>	<b>27,3</b>	<b>27,3</b>	<b>26,5</b>

Fuente: Afi e INE

(1) aportación al crecimiento interanual del PIB; (\*) excepto tasa de paro

## El sector en cifras: demanda

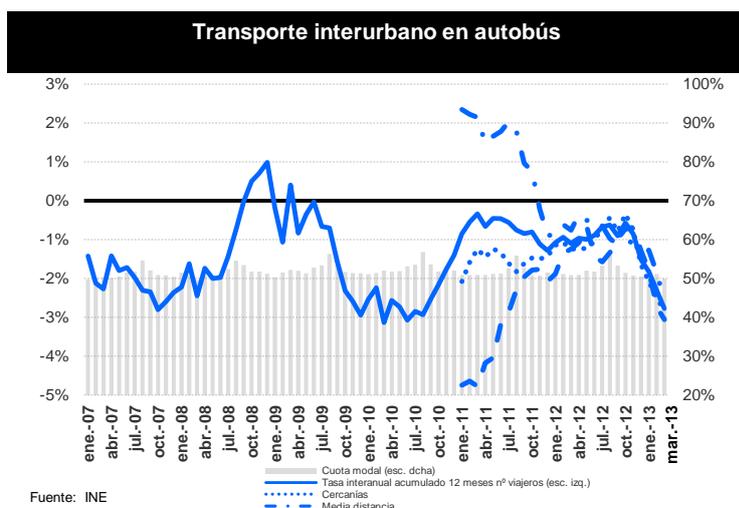
El mantenimiento del escenario recesivo sigue drenando demanda al sector de transporte, que acelera su deterioro con caídas interanuales hasta el mes de marzo del 7,2% en el caso del transporte urbano y del 3,6% en el interurbano, 2,9 y 1,6 puntos porcentuales más recesivos que las de cierre de año.

La demanda de autobús también registra una tendencia contractiva creciente. Así, la demanda de autobús urbano se contrajo un 4,9% hasta marzo (0,7 puntos porcentuales más que al cierre de 2012), lo que implica una pérdida de 21,8 millones de viajeros respecto al primer trimestre de 2012. Como en trimestres anteriores, esta caída se produce en todas las regiones, aunque han sido especialmente intensas en Murcia (-19,5%), Castilla-La Mancha (-14,9%) y Extremadura (-10%). El autobús interurbano ha experimentado un mayor deterioro que los servicios urbanos, y ello a pesar del efecto de Semana Santa, con una contracción interanual de la demanda del 3,7% (2,2 puntos porcentuales mayor que la experimentada en 2012). Las mayores caídas se han producido en los servicios de media y larga distancia, que pierden 2 millones y 177.000 viajeros, respectivamente respecto al primer trimestre de 2012 (un 4,1 y 4,3%). La agresiva política de precios puesta en marcha por RENFE, en sus servicios AVE explica buena parte del deterioro de los servicios de autobús regular de larga distancia. Así, si se analizan los datos de pasajeros de trenes de larga distancia se tiene que aumentan en este primer trimestre un 3,4% (178.000 viajeros), invirtiendo la tendencia contractiva mostrada a lo largo de 2012. De mantenerse esta estrategia de precios, puede llevar comprometer la viabilidad económica de las

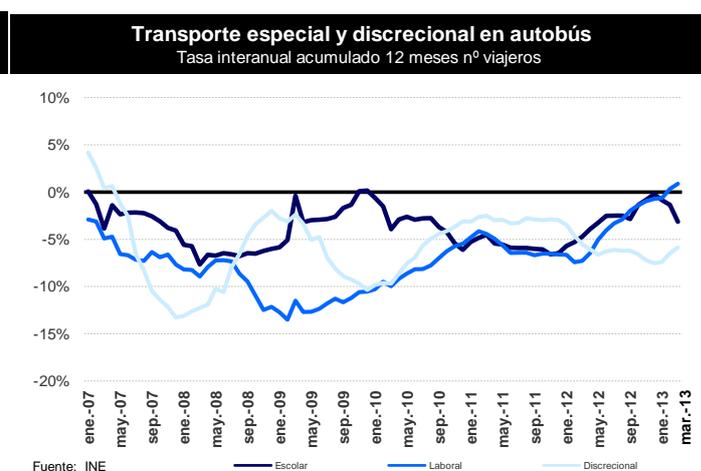
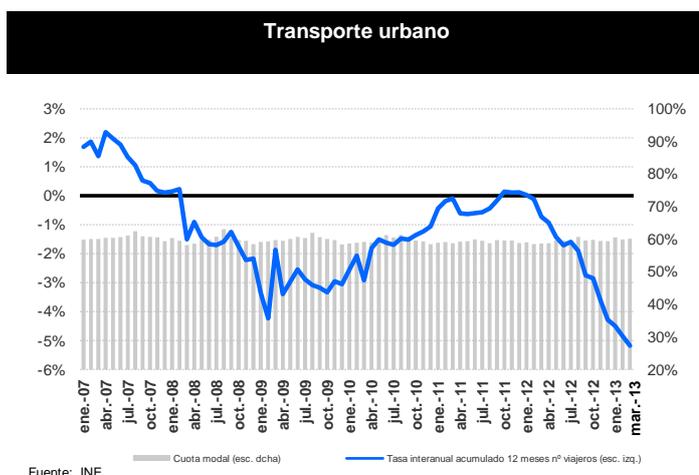
*líneas de autobús regular coincidentes con los corredores de AVE que, en sus paradas intermedias, prestan servicios a municipios y ciudades no atendidos por éste.*

*La demanda de servicios discrecionales, con 1,9 millones de viajeros menos cae un 6,3%, una dinámica ligeramente menos negativa que la del conjunto de 2012, que viene explicada en parte por el efecto de Semana Santa. Por su parte, el transporte escolar cae un 6,7%. De nuevo la única nota positiva viene de la mano del transporte especial laboral que en este primer trimestre del año crece en tasa interanual un 0,9%, después de cerrar el año 2012 con una caída del 0,7%.*

*Los malos registros de este primer trimestre de 2013 no hacen sino profundizar la caída de demanda sufrida por el sector desde el inicio de la crisis económica en 2007: 477,5 millones viajeros menos, un -14,7% respecto a los niveles del acumulado anual de marzo de 2007. Las mayores caídas relativas las ha sufrido el transporte laboral (-35,2% con 48,9 millones menos de viajeros) seguido del discrecional que con 76 millones de pasajeros menos se contrae un 32,9% y del transporte escolar (68,6 millones de viajeros menos, un -22,2% respecto a los niveles de 2007).*



*Sin embargo, en términos absolutos la mayor pérdida de actividad la registra el autobús urbano con una caída acumulada de 218,6 millones de viajeros menos (-11,8% respecto a los niveles de 2007). El deterioro esperado en renta disponible y actividad económica, hacen temer que continúe el drenaje de la demanda al menos hasta 2014.*



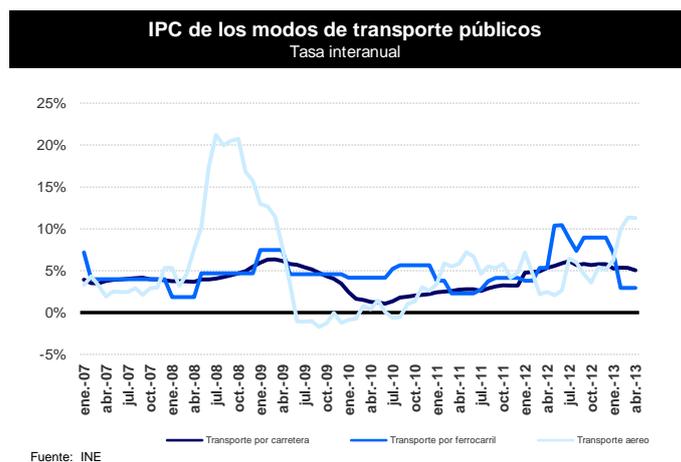
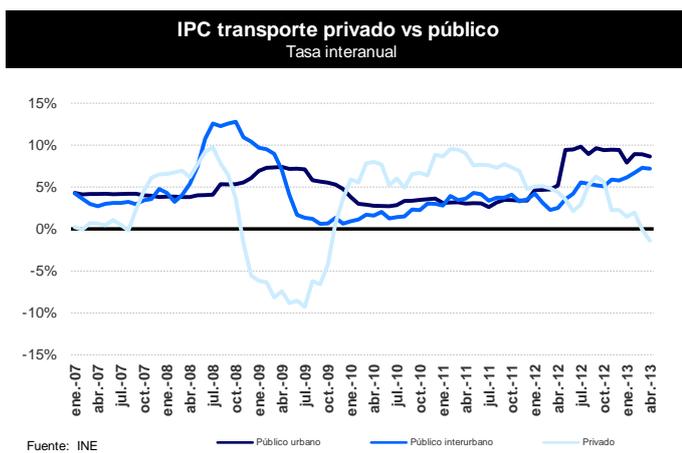
## El sector en cifras: evolución de precios

El IPC del transporte arranca el primer cuatrimestre de 2013 con una tasa acumulada del 0,1%, ocho décimas por debajo del índice general, y que viene motivada por una contracción del 0,1% en el índice de precios del transporte interurbano de la mano de la caída del 3,9% del IPC del transporte por ferrocarril explicada fundamentalmente por la estrategia de rebajas tarifarias de RENFE en los servicios AVE. El transporte por carretera se mantiene por debajo del IPC general con un incremento del 0,8% en lo que va de año.

A pesar de esta contención en los primeros meses de 2013, las tasas interanuales muestran niveles relativamente elevados - del 8,7% para el transporte público urbano y del 7,2% en el interurbano- que responden en buena medida al efecto “escalón” provocado por las revisiones tarifarias llevadas a cabo en los últimos meses. En el caso del transporte urbano, y como se señaló en anteriores ediciones del Barómetro del Autobús, ese incremento tarifario responde no al objetivo de incrementar los ingresos de las compañías que prestan los servicios sino a la necesidad de incrementar el ratio de cobertura (porcentaje del coste del servicio que se cubre con la tarifa) para hacer frente al incremento de costes y a la reducción de las subvenciones públicas que venían cubriendo en promedio más del 50% del coste del servicio.

En el caso del transporte interurbano, los servicios ferroviarios de Cercanías y Media Distancia incrementaron las tarifas en un 10,9% en media en mayo de 2012 y un 3% en enero de 2013, lo que más que contrarresta la reducción de las tarifas de AVE implantadas en febrero de este año. Las revisiones tarifarias en el caso de los servicios regulares de autobús interurbano han sido sustancialmente más modestas: del 1,1% en 2012 y del 5,45% en 2013 -un 3% con carácter extraordinario con el objetivo de compensar parcialmente el importante déficit tarifario que soportan las empresas y un 2,45% con carácter ordinario reflejando el incremento medio del IPC en 2012, inferior, como se analiza a continuación, al incremento de los costes del servicio.

Estos incrementos de tarifas junto con los incentivos públicos a la adquisición de vehículos privados, han ampliado el diferencial en la dinámica de precios entre el transporte público y el privado, lo que amenaza con revertir los patrones de movilidad sostenible, si no se articulan medidas fiscales y regulatorias que internalicen los costes externos negativos producidos por el vehículo privado (congestión, contaminación, accidentes, etc.) desincentivando su uso y de medidas de fomento del transporte público (p.ej. carriles bus-vao).

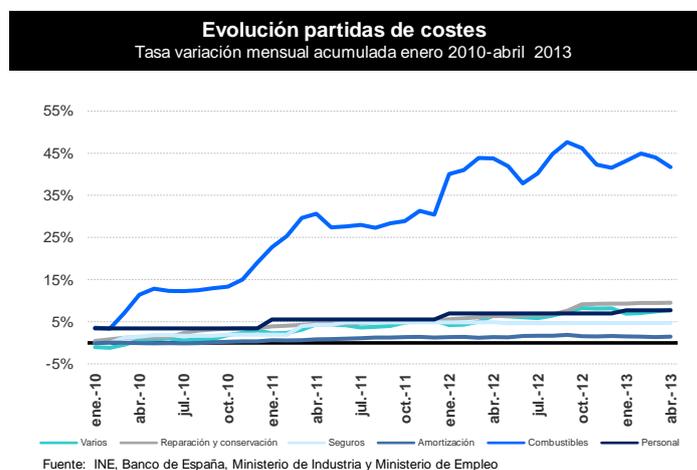


## El sector en cifras: evolución de costes

El primer cuatrimestre de 2013 arranca con una importante moderación de las diferentes partidas de coste, destacando especialmente la relajación del precio de los carburantes (principal componente de la estructura de costes tras el de personal) que presentan un crecimiento acumulado hasta abril del 0,2%. El resto de componentes de coste siguen presentando un perfil casi plano, con una contención de los incrementos salariales recogidos en los convenios colectivos (0,75%), y de los servicios de reparación (0,2%), seguros (0%) y reducción de los precios del material rodante (-0,2%). A pesar de esta dinámica moderada de los costes, éstos crecen por encima de lo que lo hace el IPC general, que se contrae hasta abril en un 0,4%.

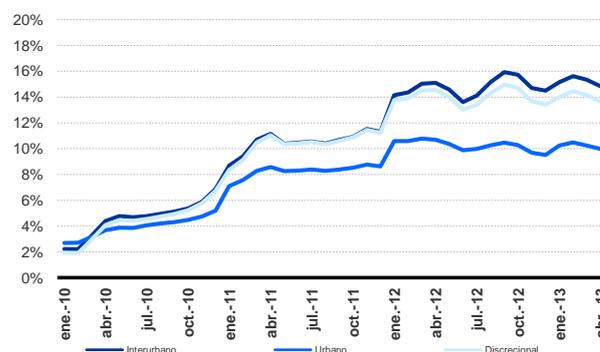
Esta dinámica lleva a un incremento del coste total de los servicios de autobús urbano del 0,5%, 0,3% en el caso del interurbano y del 0,2% en el discrecional en lo que va de año hasta abril, con incrementos acumulados desde 2010 del 10% en el urbano, del 14,8% en el interurbano y 13,7% en el discrecional, en promedio y sin tener en cuenta los costes adicionales derivados de las exigencias crecientes en normativa social e innovación.

Las limitaciones en los niveles de desagregación con los que se hace público el IPC no permiten un análisis comparativo para todos los tipos de servicios de la evolución de los costes y de los precios que cargan las empresas y, por tanto, de la evolución de los márgenes. Si es posible llevar a cabo este análisis en el caso del autobús interurbano regular general. La aprobación de un incremento tarifario del 5,45 % en 2013 ha permitido reducir el déficit tarifario que llevan soportando las empresas concesionarias desde hace más de dos años, aunque no eliminarlo, situándose en abril en 4,6 puntos porcentuales. La futura Ley de



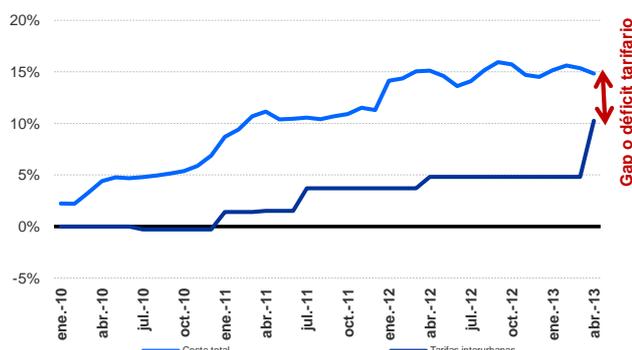
Desindexación anunciada dentro del Programa Nacional de Reformas introducirá un índice de referencia que sustituirá al IPC en las actualizaciones periódicas de las tarifas de los servicios regulados. Este nuevo índice será más exigente que el IPC y en su formulación tendrá en cuenta el nivel inflación del 2% considerado por el Banco Central Europeo como estabilidad de precios. En el caso de los servicios de autobús donde, como se ha analizado, la dinámica de los costes, fuertemente influenciados por el precio del combustible, difiere del índice general de precios, habrá de establecerse un sistema específico que garantice la preservación del equilibrio económico de las concesiones.

**Evolución costes por tipo de servicio**  
Tasa de variación mensual acumulada enero 2010-abril 2013



Fuente: Afi sobre datos de INE, Banco de España, Ministerio de Industria, Ministerio de Empleo 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 enero 2010-abril 2013



Fuente: Afi sobre datos de INE, Banco de España, Ministerio de Industria, Ministerio de Empleo y Ministerio de Fomento

## Opiniones empresariales y clima del sector

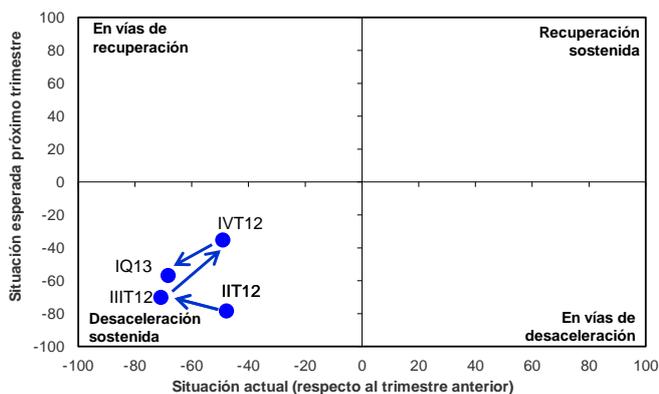
Los resultados de la Encuesta de Opiniones Empresariales del primer cuatrimestre del año muestran una recaída del sentimiento empresarial, con un deterioro del indicador de confianza en 19,2 puntos, al pasar de -49,1 a -68,3. Las perspectivas de las empresas para el segundo cuatrimestre del año, aunque mejoran ligeramente, siguen manteniéndose claramente en fase de desaceleración.

Por variables, el número de viajeros y la facturación son las que muestran un peor desempeño con un 95 y 80% de las empresas entrevistadas que declaran que su comportamiento ha sido peor que el del cuatro trimestre de 2012. Ambas son además las que más sorprendido a la baja respecto a las expectativas que tenían los empresarios al cierre de 2012, con 63,4 y 43,2 puntos peor de lo esperado. Como en los anteriores meses, el empleo e inversión siguen siendo las variables de negocio que menos se han deteriorado, con saldos de -30 y -40 (empeorando 3,7 y 13,7 puntos respecto a los registros del cuarto trimestre de 2012) y las que se han comportado de

manera menos negativa que lo anticipado, mostrando el compromiso por parte de las empresas con el empleo y la inversión.

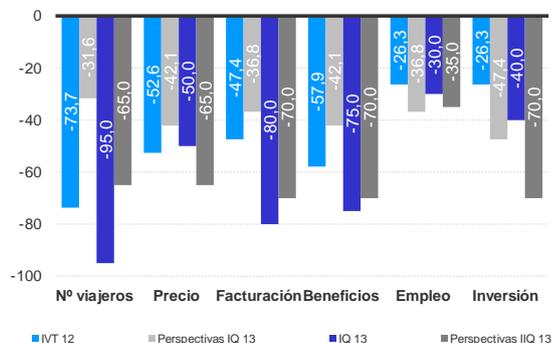
Respecto a las perspectivas de cara al segundo cuatrimestre, los empresarios siguen anticipando un deterioro de todas las variables aunque algo menos acusado en el caso del número de viajeros, facturación y beneficios. Sin embargo, esperan un mayor ajuste en precios que el experimentado en este primer cuatrimestre (un 65% de los encuestados esperan caídas frente al 55% que declaran haberlas tenido en este primer cuatrimestre). En este mismo sentido, se espera un mayor deterioro del empleo, con un saldo de -35 frente al -30 de este primer cuatrimestre. Sin embargo, es la inversión la variable en la que las perspectivas son más pesimistas, con un 70% de los entrevistados que declaran que la reducirá, como reflejo tanto de la caída de actividad como del cierre de los canales de financiación.

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



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

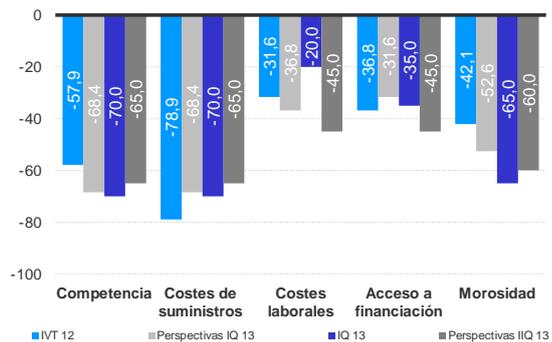
**Opiniones empresariales: actividad de la empresa**  
Saldos de opinión (\*)



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

En cuanto a las variables de entorno, la morosidad es la que presenta una peor dinámica en el primer cuatrimestre de 2013: 22,9 puntos más negativa que el registro del cuarto trimestre de 2012 y 12,4 puntos peor de lo anticipado. Por otro lado, la agudización de la crisis ha llevado a un incremento de la presión competitiva según un 70% de las empresas encuestadas.

**Opiniones empresariales: variables de entorno**  
Saldos de opinión (\*)



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

Los costes de suministro moderan ligeramente su comportamiento negativo (8,9 puntos menos negativo que el registro del cuarto trimestre) aunque lo hacen menos de lo esperado por los empresarios. Por su parte, los problemas de

acceso a la financiación no se corrigen: un 65% de las empresas declaran que persisten y un 35% que empeoran.

El único dato relativamente positivo se sitúa en los costes laborales que, aunque siguen sin contribuir de manera positiva al negocio, bajan o permanecen estables para un 65% de los encuestados. Sin embargo, las empresas no parecen confiar en que estabilidad salarial se mantenga en el segundo cuatrimestre.

Se mantiene el pesimismo de cara al segundo cuatrimestre del año, con deterioros ligeramente menores de los registrados en este primer cuatrimestre en las variables de competencia, costes de suministro y morosidad. Sin embargo, este menor deterioro no se debe a que se espere una mejoría clara en estas variables sino a que un mayor número de empresas esperan que se mantengan estables y no empeoren.

No se perciben grandes cambios en lo referente a la estrategia de las empresas para afrontar la caída de la demanda.

La respuesta mayoritaria sigue siendo reestructurar capacidad y ajustar empleo, por la que optaron un 80% de ellas frente al 94% en el cuarto trimestre de 2012.

La reducción de precios gana peso como reflejo del incremento de la presión competitiva mencionada anteriormente, siendo adoptada por el 50% de las empresas, un 21% más que en el cuarto trimestre de 2012. La internacionalización se mantiene como tercera vía para superar el declive del mercado nacional, siendo la estrategia adoptada por un 25% de las empresas, mientras que se incrementa ligeramente la adopción de acuerdos o fusiones, del 18% al 20% de las empresas.

Respecto a las estrategias para afrontar los impagos por parte tanto de la administración como de clientes privados, se reduce el porcentaje de empresas que recurren a acciones legales (42 versus 56% en el cuarto trimestre de 2012) y casi se dobla el de aquellas que no adoptan ninguna acción, pasando del 17 al 32%. El recurso a la aceptación de quitas parece haberse agotado, mientras crecen las empresas que recurren al factoring para superar los problemas de liquidez derivados del alargamiento del periodo de cobro, pasando del 17% en el cuarto trimestre de 2012 al 26%, niveles similares a los registrados en el tercer trimestre de 2012.

La renegociación de las líneas de crédito sigue siendo la vía fundamental para afrontar las restricciones de financiación, siendo utilizada por el 80% de las empresas, 18 puntos

Situación en el primer cuatrimestre de 2013 (% de respuestas)				
	A mejor	Igual	A peor	Saldo (*)
Nº de viajeros	0,0	5,0	95,0	-95,0
Precio	5,0	40,0	55,0	-50,0
Facturación	0,0	20,0	80,0	-80,0
Beneficios	10,0	5,0	85,0	-75,0
Empleo	5,0	60,0	35,0	-30,0
Nuevas inversiones	5,0	50,0	45,0	-40,0
Competencia	0,0	30,0	70,0	-70,0
Costes de suministro	0,0	30,0	70,0	-70,0
Costes laborales	15,0	50,0	35,0	-20,0
Acceso a financiación	0,0	65,0	35,0	-35,0
Morosidad de clientes	0,0	35,0	65,0	-65,0

(\*) Diferencia entre el porcentaje de respuestas "A mejor" y "A peor"



Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS

porcentuales más que en el cuarto trimestre. También parece crecer el recurso a la ampliación de capital (medida adoptada por el 13% de las empresas encuestadas). La colocación de pagarés o el retraso de pagos es utilizado por un 15,4% de las empresas encuestadas, mientras que la obtención de avales lo es por un 7%, niveles ambos similares a lo del cuarto trimestre de 2012.

### Tema destacado: La deuda de las administraciones públicas

Las administraciones públicas vienen arrastrando un problema histórico de retraso en los pagos a sus proveedores (entre los que están las empresas de transporte de viajeros que prestan servicios públicos), que se ha agudizado con el deterioro de las finanzas públicas y que produce importantes tensiones de tesorería en las empresas.

Para hacer frente a este problema, el gobierno articuló un Plan de pago a proveedores en 2012, ampliado en febrero de 2013, que ha permitido el abono de facturas pendientes anteriores al 1 de enero de 2012 por importe total de 28.460 millones de euros, de los que 1.098 millones correspondía a deudas con el sector del autobús.

Sin embargo, muchas administraciones, si bien han saldado las deudas contraídas hasta el 1 de enero de 2012, han dejado de atender sus obligaciones de pago en 2012 y 2013, acumulándose de nuevo una deuda total que ronda los 12.000 millones de euros, y que para el sector del autobús se estima en 300 millones de euros.

Según los datos de la encuesta realizada entre las empresas del sector, a largo del último año el problema de morosidad de las administraciones públicas ha empeorado, tanto en lo referente a importe medio de la deuda (situado en 2 millones de euros) como al periodo medio de pago (139 días). Así, un 42,1% de ellas declara que se ha ampliado el importe de la deuda y un 52,6% que lo ha hecho el periodo medio de pago, mientras que sólo un 21,1 y 26,3 %, respectivamente creen que el problema se ha reducido.

Por otro lado, el alcance de los planes de pago puestos en marcha hasta el momento ha presentado limitaciones.

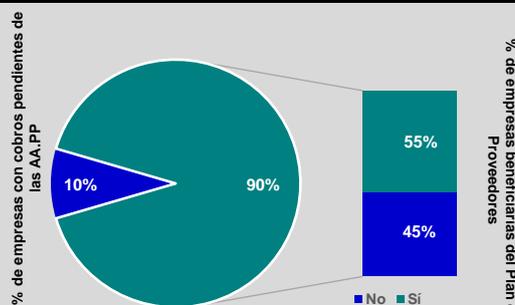
Así, mientras un 90% de las empresas de autobús encuestadas tienen cobros pendientes con las administraciones públicas, sólo un 55% de ellas declara haberse beneficiado de dichos planes. Parte de estas limitaciones tenían que ver con el tipo de facturas que se podrán acoger

#### Situación actual y evolución deuda de las Administraciones públicas en el último año

	Situación actual	Evolución en el último año (% de respuestas)			
		A mejor	Igual	A peor	Saldo (*)
Importe medio de la deuda (M€)	2,01	21,1	36,8	42,1	-21,1
Periodo medio de pago (días)	139	26,3	21,1	52,6	-26,3

(\*) Diferencia entre el porcentaje de respuestas "A mejor" y "A peor"

#### Alcance del Plan de pago a proveedores



Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS

al Plan, y quedó subsanado en el segundo plan puesto en marcha en febrero de este año. Consciente de este problema, y de la necesidad de cumplir con la normativa comunitaria que exige reducir el plazo de pago a 30 días y fija un tipo del 8% para los intereses de demora, el Gobierno ha anunciado la puesta en marcha de un nuevo plan de pago a proveedores. Sin duda una excelente noticia para el sector y para el conjunto de la economía.

No obstante, para que el nuevo plan de pago a proveedores sea efectivo es necesario que cumpla las siguientes condiciones básicas:

- Ser aplicable a todo tipo de contratos con el objetivo que ningún proveedor quede fuera del mismo.
- Incluir las facturas contabilizadas hasta la fecha de aprobación del mismo con fin de que salde de manera efectiva todas las deudas contraídas.
- Contar con un montante suficiente e incluir el pago de los intereses de demora.

Dirección y coordinación: FENEBUS y ASINTRA

Realización y asistencia técnica: Afi

