

Claves

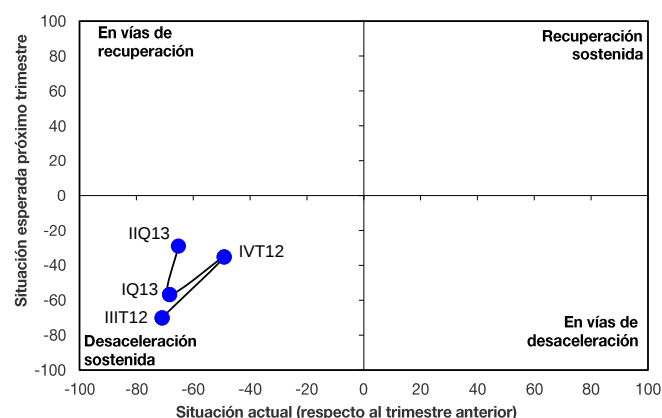
- ✓ El **índice de confianza empresarial** se mantiene estancado. No obstante, las **perspectivas** de las empresas para el último cuatrimestre del año **mejoran** considerablemente. Los saldos de opinión de número de viajeros y de facturación, lo hacen en más de **cuarenta puntos**
- ✓ El estancamiento de la demanda interna y la maltrecha situación que persiste en el mercado laboral sigue lastrando la **demanda de transporte**, que disminuye en 42,7 millones de viajeros
- ✓ Los **servicios urbanos de autobús** se redujeron en 13,5 millones de viajeros, con especial intensidad en Murcia, Castilla-La Mancha y Castilla y León
- ✓ La desviación en la demanda de transporte **hacia el ferrocarril** en que ha derivado la **agresiva política de precios** del operador RENFE explica en parte el deterioro de los servicios de autobús regular de larga distancia, **comprometiendo su viabilidad económica** y el equilibrio territorial en servicios de transporte
- ✓ Se mantiene **un importante diferencial** entre los precios del transporte colectivo público y el privado. Esta dinámica puede promover, como se ha comentado en otras ediciones del barómetro, una distorsión de la política de **movilidad sostenible**
- ✓ La fuerte caída de la actividad y el mantenimiento de los costes totales han **incrementado** sensiblemente los **costes unitarios** de los servicios interurbanos con respecto a las tarifas. Esta dinámica ha abierto un gap que sirve de indicador de viabilidad económica de las compañías
- ✓ Sigue **creciendo** el número de empresas que recurren al **factoring** como alternativa para hacer frente a los problemas de liquidez que emanan de la dilatación de los plazos de cobro a clientes, pasando del 26% al 32%.
- ✓ La **principal estrategia** para afrontar los **impagos** es la vía del emprendimiento de **acciones legales**, que alcanza el 47% de respuestas afirmativas en la encuesta de clima empresarial. Un 70% de las empresas encuestadas se muestra en desacuerdo con el planteamiento esgrimido por la Comisión Europea de desarticulación de las prórrogas concesionales que hasta ahora se vienen aplicando en las CC.AA.
- ✓ Con vistas a una posible reforma de los pliegos concesionales, un 30% de las empresas coinciden en la necesidad de incluir simultáneamente la **baja temeraria** y en **armonizar** los **criterios** entre distintos niveles administrativos
- ✓ **Respaldo mayoritario** al modelo concesional. Aproximadamente un 74% le encuentra más ventajas que inconvenientes para la sociedad, el sector y su empresa

El clima del sector

Los resultados de la **Encuesta de Opiniones Empresariales** del segundo cuatrimestre del año muestran el práctico **mantenimiento del sentimiento empresarial** en niveles similares a los del pasado cuatrimestre, con un ligero aumento del indicador de confianza de 3,1 puntos, pasando de -68,3 a -65,2. Sin embargo, las **perspectivas** de las empresas para el tercer cuatrimestre del año **mejoran** sensiblemente, si bien siguen siendo de caída, se acercan paulatinamente a una fase de recuperación, posiblemente alentados por los anuncios recientes de leve recuperación de actividad emitidos por autoridades y analistas

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

Entorno económico

El cuadro macroeconómico del tercer trimestre revela un **nuevo deterioro** de la actividad económica, que se traduce en una caída interanual de alrededor del 1,2% en el Producto Interior Bruto. No obstante, este trimestre mantiene la tendencia hacia una **pronta reversión** del deterioro interanual de la actividad, para dar paso a un aumento sosegado de la misma. Este cambio viene motivado en parte por la mejora en las condiciones financieras generales, que se han materializado en una **reducción de las tensiones** en los mercados de activos y la **relajación de la prima de riesgo**. Sin embargo, pese a estas mejoras, continúan existiendo fuertes dificultades para las empresas en el acceso al crédito.

Por su parte, la **atonía de la demanda interna**, lastrada por el fuerte endeudamiento, la persistencia de niveles asfixiantes de **desempleo** y la caída de la demanda por parte de las AAPP, contribuye de manera negativa a la evolución del PIB - solo compensada por la buena

Cuadro macroeconómico de España

Tasa interanual en % *	2013				2014**
	I Tr	II Tr	III Tr	IV Tr**	
PIB	-2,0	-1,6	-1,2	-0,3	0,5
Consumo final	-4,0	-3,0	-2,4	-1,6	-1,0
Hogares	-4,3	-3,2	-2,7	-1,0	-0,6
AA.PP.	-3,3	-2,4	-1,5	-3,2	-2,4
FBCF	-7,5	-6,4	-7,3	-4,9	-1,0
Bienes de equipo	-4,2	0,4	-2,0	4,0	2,8
Construcción	-10,2	-10,5	-10,8	-10,4	-3,8
Vivienda	-9,4	-8,6	-8,0	-7,2	-3,2
Otra construcción	-10,9	-12,0	-13,0	-13,0	-4,2
Demanda interna (1)	-4,7	-3,7	-3,3	-2,2	-1,0
Exportaciones	3,6	9,2	6,0	6,0	7,1
Importaciones	-4,8	3,1	-0,5	0,5	3,1
Demanda externa (1)	2,7	2,1	2,2	1,9	1,5
IPC	2,6	1,7	1,2	0,4	1,6
Empleo (EPA)	-4,6	-3,6	-2,9	-2,3	-0,2
Tasa de paro (EPA)	27,1	26,3	26,0	27,1	26,3

Fuente: Afi e INE

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

** Previsión

marcha del sector exterior – que cerrará el año con una caída del 1,3%. El **aumento de competitividad**, motivado por el descenso en los costes laborales unitarios y la reducción de las importaciones son los ejes de crecimiento de las exportaciones netas que, además, deberán liderar la salida de la recesión.

En cualquier caso, el tercer trimestre de 2013 se ha caracterizado por el leve crecimiento de la tasa intertrimestral del PIB del 0,1%, con el que ya se ha anunciado **la salida de la recesión**. En este sentido, se espera que los próximos meses continúe la desaceleración en el ritmo de caída de los componentes de la demanda interna. En cuanto a los pronósticos de recuperación en términos de tasa interanual, se han retrasado hasta el segundo trimestre de 2014 las tasas positivas de crecimiento del PIB, que rondará un exiguo 0,5%. Este porcentaje no permitirá observar cambios importantes en el mercado laboral hasta el último trimestre de 2014, donde sí se espera creación neta de empleo en términos intertrimestrales. En términos anuales, no se espera dicho avance hasta 2015.

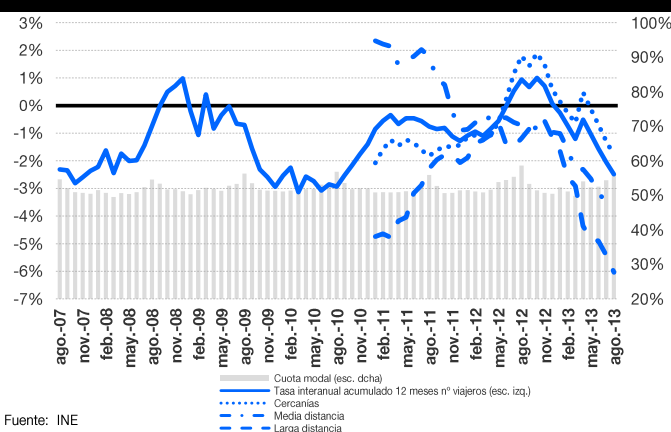
El sector en cifras: demanda

El **escenario de estancamiento** en el que se halla inmersa la demanda interna, consecuencia de la pesada losa que supone el aún elevado **endeudamiento** del sector privado, la **consolidación** fiscal y los **problemas de liquidez** en las AAPP, unidos a la maltrecha situación por la que atraviesa el mercado laboral, resultan determinantes para explicar la fuerte contracción que sigue viviendo la actividad del transporte. En este sentido, la evolución del sector se encuentra íntimamente ligada a la caída general de la economía. Una medida elocuente de este deterioro lo proporcionan las estadísticas oficiales: la **caída interanual** sucedida en el periodo que transcurre entre los meses de mayo y agosto se cifra en un 2,9%, es decir, **42,7 millones de viajeros** menos. Sin embargo, el ritmo de caída se ralentiza con respecto a lo observado el pasado cuatrimestre, aunque tan sólo en dos décimas.

Circunscribiéndose a la modalidad de transporte en autobús, la demanda de **servicios urbanos** se redujo en 13,5 millones de viajeros (un 2,6% de caída interanual en el trimestre). Este **descenso** se produce de manera generalizada en todas las regiones - salvo **Aragón** que crece en un 1,7%- aunque ha sido especialmente intensa en Murcia (-19%), Castilla-La Mancha (-13%) y Castilla y León (-8,7%). Por su parte, la modalidad **interurbana** de transporte en autobús vuelve a experimentar un importante retroceso. La **contracción** interanual de la demanda llega a ser del 2,5%. **Las mayores caídas** se observan, una vez más, en los **servicios de media y larga distancia**, que se reducen en 3,15 millones y 493.000 en el número de viajeros, respectivamente, al compararse con los registros del segundo cuatrimestre de 2012.

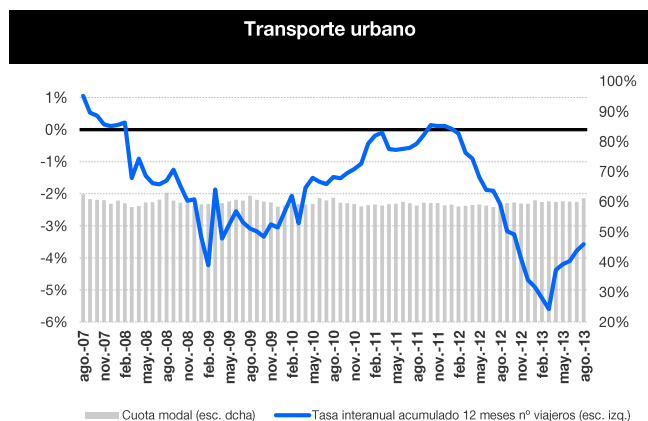
La fuerte competencia intermodal que representan los servicios de alta velocidad de RENFE ha contribuido generosamente a **la caída del autobús regular de larga distancia**, motivada por la **desviación de la demanda** de transporte hacia el ferrocarril en que ha derivado la **agresiva política de precios** del operador ferroviario. Los viajeros en tren de larga distancia aumentaron en el segundo cuatrimestre un 16,4% (1,3 millones de viajeros mas). Si esta estrategia de precios perdura en los próximos años, el impacto del trasvase de viajeros puede llegar a **comprometer la viabilidad económica** de las líneas de autobús regular coincidentes con los corredores de AVE. Debe tenerse en

Transporte interurbano en autobús

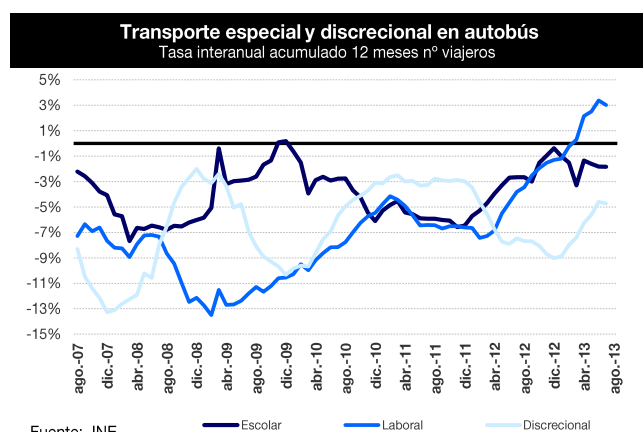


Fuente: INE

cuenta, sin duda, que el servicio en algunos casos no es homogéneo, puesto que en ciertas rutas los autobuses realizan paradas intermedias y prestan, por tanto, servicios a municipios y ciudades que no atiende el ferrocarril. Se **reduce** apreciablemente el ritmo de caída observado en el servicio de **transporte discrecional** que llega a ser del -4,9% en el acumulado de 12 meses, un punto con cuatro décimas porcentuales menos que el registrado en el primer cuatrimestre y que confirma la dinámica menos negativa. El **transporte escolar**, por su parte, **disminuye** en un 1,78%, un punto porcentual menos que hace un año. El único modo de transporte que ve aumentar la demanda de viajeros es, una vez más, el **transporte especial laboral**, que **crece** en tasa interanual un 3%, dos puntos con ocho décimas más de lo que se recogió en abril. Este incremento podría explicarse por la **renuncia** de una parte de los trabajadores al uso del vehículo privado en sus desplazamientos a sus respectivos centros de trabajo.



Fuente: INE



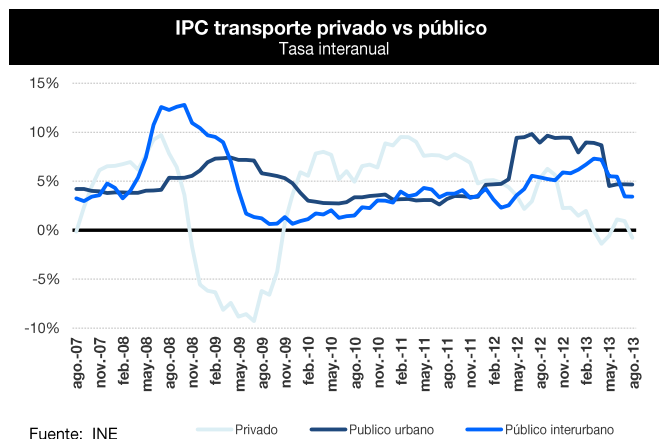
Fuente: INE

El sector en cifras: evolución de precios

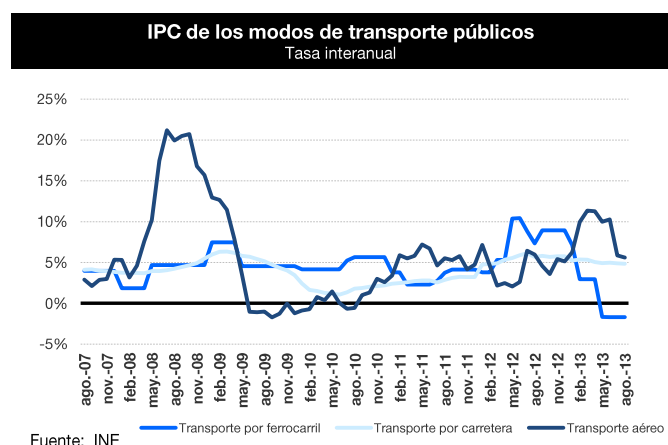
El **IPC del transporte** alcanzó una tasa acumulada del 1% en el mes de agosto, **en sintonía** con el índice general, y nueve décimas por encima de la variación observada en el pasado cuatrimestre. Este **aumento** viene fundamentalmente motivado por el incremento del 1,9% **en el índice de precios del transporte interurbano**. No obstante, el IPC del transporte por **ferrocarril**, que volvió a descender en un 3,8%, consecuencia lógica de las rebajas tarifarias de RENFE en los servicios AVE, ha servido para **contener la inflación del transporte**. En el ámbito del transporte por carretera, el IPC crece sensiblemente, pasando del 0,8% de abril a un 2% registrado en agosto.

La **contención de precios** iniciada en 2013 parece ser efectiva, y se encuentra en línea con la del conjunto de la economía. Las tasas interanuales se han reducido notablemente con respecto a la importante subida del pasado cuatrimestre - del 8,7% para el transporte público urbano y del 7,2% en el interurbano pasa a ser el 4,7% y 3,4% - mostrando cómo **se va diluyendo el efecto "escalón"** provocado por las revisiones tarifarias llevadas a cabo entre finales de 2012 y principios de 2013.

El IPC de **los vehículos privados** ha seguido descendiendo, en buena parte como consecuencia de la caída de la demanda y a los **estímulos públicos** a la adquisición de nuevos vehículos. Se mantiene por tanto un importante diferencial entre los precios del transporte público colectivo y el privado. Esta dinámica puede promover, como se ha comentado en otras ediciones del barómetro, una **distorsión de la política de movilidad sostenible**. En este sentido, la orientación de la política económica debe ir encaminada a **desincentivar** aquellos modos de **transporte** que generan **mayores externalidades** (congestión, contaminación y accidentes, fundamentalmente) por medio de una regulación y de unos sistemas de incentivos que mantengan un equilibrio óptimo para el conjunto de la sociedad.



Fuente: INE



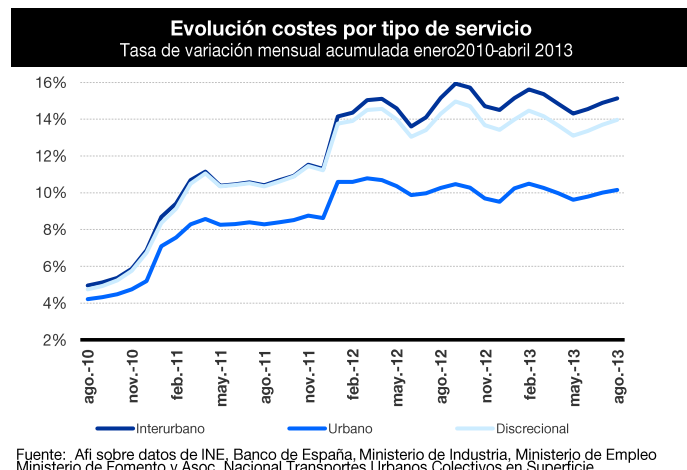
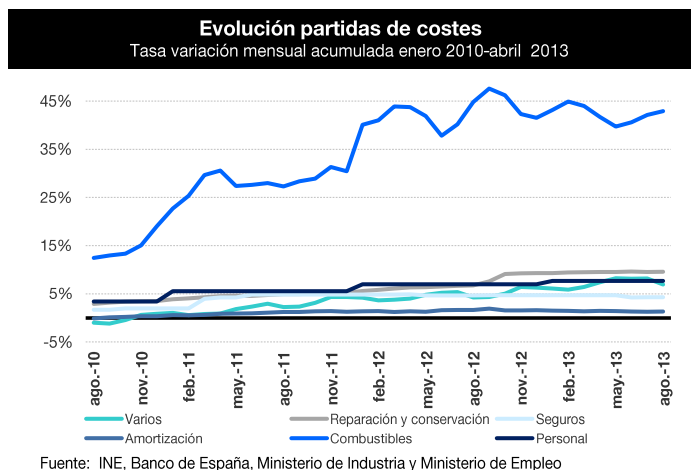
Fuente: INE

En el análisis de precios por modalidad de servicio, **el transporte por carretera** (que incluye el servicio de taxis además de todo tipo de servicios de autobús), sigue presentando un perfil más plano, sin grandes oscilaciones, **menos inflacionista** que otros modos de transporte más volátiles, como es el caso del aéreo, que crece en un 5,6%.

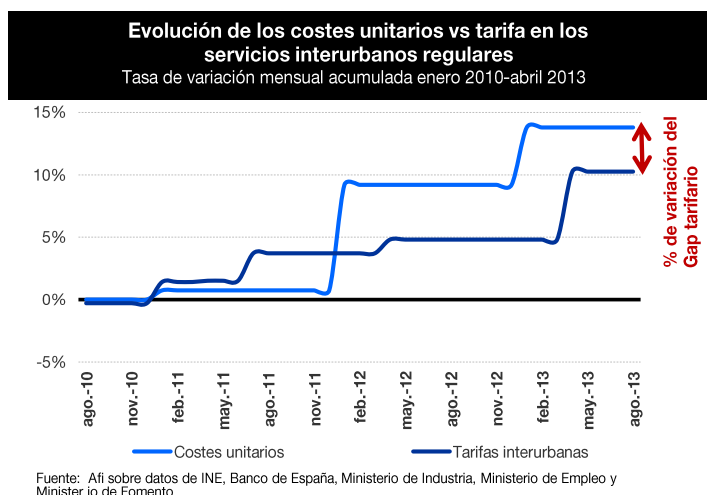
El sector en cifras: evolución de costes

En el segundo cuatrimestre de 2013, las diferentes partidas de coste han seguido en la línea de contención con la que arrancaba el año. No obstante, los precios del carburante, que junto a los de personal representan la principal fuente de costes para las empresas, presentan un crecimiento acumulado hasta agosto del 1,4%, frente al 0,2% registrado en abril. Por su parte, el resto de componentes que se agrupan en los costes totales mantienen una evolución sosegada con respecto al pasado cuatrimestre: los **servicios de reparación** suben una décima situándose en el 0,3%, los **seguros** disminuyen hasta el 0,4%, y los **precios del material rodante** lo hacen en un 0,1%. Los costes de **personal laboral**, por otra parte, no varían con respecto a la revisión prevista en el convenio en enero de 2013.

Atendiendo a las distintas modalidades del servicio, el incremento de los costes en el autobús urbano lleva a un **incremento** en lo que va de año hasta agosto **del coste total de los servicios de autobús urbano e interurbano** del 0,6%, respectivamente, y del 0,5% en el discrecional. Los incrementos acumulados en promedio desde 2010 son del 10,2% en el urbano, del 15,1% en el interurbano y 14% en el discrecional.



La fuerte caída de la actividad y el mantenimiento de los costes totales han **incrementado** sensiblemente los **costes unitarios** de los servicios interurbanos. Si se compara la evolución de éstos con las **tarifas medias**, se observa que entre 2012 y 2013 se ha abierto **un gap considerable en la evolución de ambas variables** que en agosto del presente año alcanza el 3,7%. Pese a que no es posible observar la evolución en niveles, esta medida puede ser interpretada como **un indicador coyuntural de riesgo** para la viabilidad económica de las empresas del autobús.



Además, a partir del 1 de Enero de 2014 entrará en vigor la nueva **Ley de Desindexación**, que desvinculará los precios públicos de la evolución del IPC. Esta medida pretende contribuir a **reducir la volatilidad** de la actividad y el empleo ante shocks en la demanda para el conjunto de la economía. No obstante, **la retroactividad** de dicha ley podría ocasionar perjuicios derivados de la **disminución de los flujos previstos** inicialmente **en contratos de concesión** de largo plazo, **amenazando** el equilibrio financiero de la empresa concesionaria. Por ello, es recomendable establecer un plan de análisis de cada caso, para evitar que se rompa **el equilibrio de las concesiones**.

Opiniones empresariales y clima del sector

La coyuntura económica de las empresas se vio especialmente afectada en lo que concierne a la **facturación y los beneficios**, especialmente en estos últimos, donde se registraron **peores resultados** que en el primer cuatrimestre, incluso por debajo de lo que marcaban las expectativas formadas en el pasado cuatrimestre. El **ajuste vía precios** ante la caída de la demanda, y el **aumento de la competencia** junto al mantenimiento de los costes deben explicar este **descenso en los beneficios**. Asimismo, el **empleo** también ha sufrido un **importante revés** en relación con lo que se esperaba, coincidiendo con el repunte del desempleo que se observa en este periodo para el conjunto de la economía. **La inversión** es la variable de negocio que menos se ha deteriorado, de hecho los saldos de opinión revelan una **mejora de 35 puntos** frente a lo que las empresas esperaban cuando formaron sus expectativas. Además de ello, esperan una ligera mejora para lo que queda de curso.

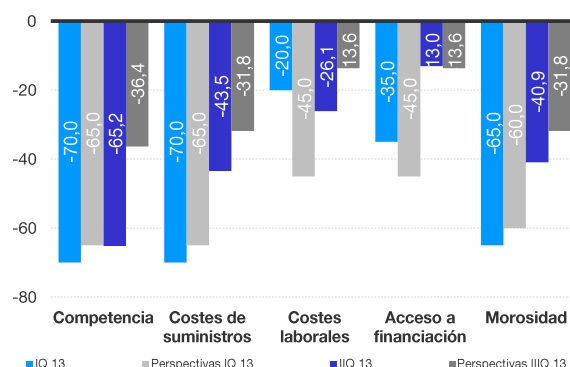
Se vislumbra, por otra parte, un **cambio** de cierta entidad **en las expectativas** de los empresarios de cara al tercer cuatrimestre, pese a que, en líneas generales, siguen anticipando un deterioro de la actividad. No obstante, a diferencia del tono fuertemente pesimista que de manera unánime expresaron en el segundo cuatrimestre, **mejoran** considerablemente los saldos de opinión en cuanto al **número de viajeros y de facturación**, que aumentan en más de cuarenta puntos. Las perspectivas de **beneficios futuros**, por su parte, también **mejoran**, aunque sigue siendo la variable para la que se manifiestan los peores augurios. Asimismo, con respecto a la futura evolución de los **precios y el empleo** se observan **incrementos sensibles en los saldos de opinión**. La **inversión**, por su parte, **mantiene** una predicción muy cercana a los niveles del segundo cuatrimestre.

Con respecto a las **variables de entorno** de la empresa, el **grado de competencia** es la variable que **peor comportamiento** muestra en el segundo cuatrimestre: aproximadamente siete de cada diez encuestados opina que la situación ha empeorado. Le siguen los **costes de suministro**, que han presentado una dinámica de **empeoramiento** para algo más de la mitad de los encuestados. **En el acceso a la financiación se mantienen las condiciones** para la práctica totalidad de los encuestados, pese a que el saldo de opinión es sensiblemente **más optimista** que la predicción realizada en el primer cuatrimestre. Por otra parte, con respecto a la **morosidad** la evolución ha sido de **muy leve mejora**, siendo la expresión mayoritaria la de una dinámica estable, aunque para algo más del 40% de los encuestados la opinión es que la situación es peor que en el pasado cuatrimestre. Para un 70% de los encuestados los **costes laborales se han mantenido o han mejorado** en el segundo cuatrimestre, y las perspectivas parecen moverse en esa misma línea, en el contexto de la **devaluación interna** que está teniendo lugar en la economía española. Sin embargo, esta moderación no ha redundado en una mejora para los beneficios empresariales.

Salvo en el caso del acceso a la financiación, donde no hay una expectativa de cambios importantes en el corto plazo, **las perspectivas para los próximos meses son de mejora** generalizada en el resto de variables, especialmente en el ámbito de la competencia, que mejora en casi treinta puntos.

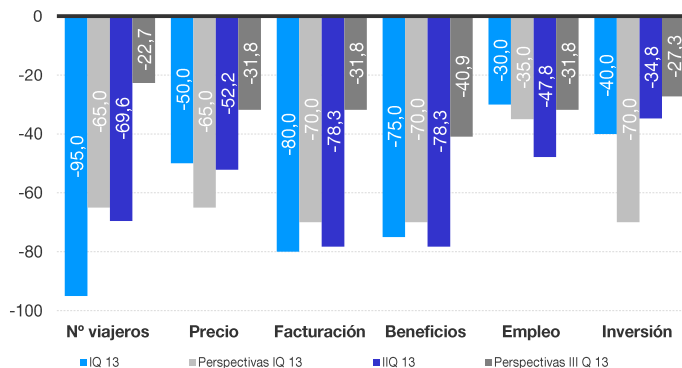
Opiniones empresariales: variables de entorno

Saldos de opinión (*)


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

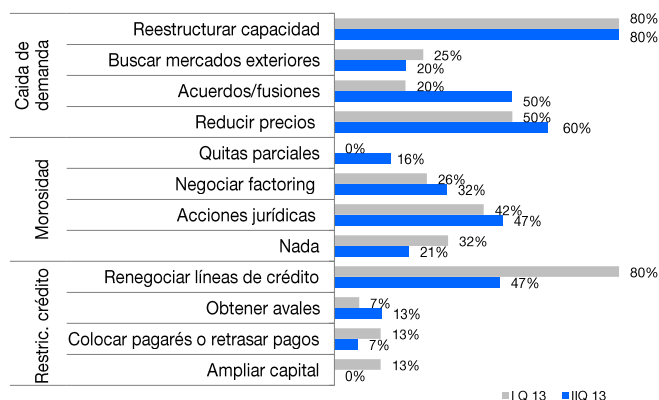
Situación en el primer cuatrimestre de 2013 (% de respuestas)

	A mejor	Igual	A peor	Saldo (*)
Nº de viajeros	0,0	30,4	69,6	-69,6
Precio	4,3	39,1	56,5	-52,2
Facturación	0,0	21,7	78,3	-78,3
Beneficios	0,0	21,7	78,3	-78,3
Empleo	4,3	43,5	52,2	-47,8
Nuevas inversiones	4,3	56,5	39,1	-34,8
Competencia	4,3	26,1	69,6	-65,2
Costes de suministro	13,0	30,4	56,5	-43,5
Costes laborales	4,3	65,2	30,4	-26,1
Acceso a financiación	0,0	87,0	13,0	-13,0
Morosidad de clientes	0,0	59,1	40,9	-40,9

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

En lo referente a las estrategias de las empresas para afrontar la caída de la demanda **no se observan grandes cambios** con respecto al pasado cuatrimestre, salvo en lo que concierne a los procesos de concentración, donde crece significativamente el número de empresas que acuden a la vía de **la fusión y a las alianzas** para fortalecer su posición ante el descenso del mercado nacional, pasando del 20% al 50%. Es probable que este resultado este detrás de la mejora en las perspectivas de incremento de la competencia para el próximo trimestre. Por otra parte, la **reestructuración de la capacidad y del empleo** sigue siendo la vía más utilizada por las empresas, según manifiesta el 80%. Por su parte, la **reducción de precios continua ganando peso, se consolida como la segunda vía** para hacer frente al estancamiento de la demanda nacional, estrategia seguida por un 60% de las empresas.

Estrategias empresariales para sortear la crisis
% empresas adoptantes



Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBÚS

La **principal medida** para afrontar los **impagos** es la vía del emprendimiento de **acciones legales**, que alcanza el 47%. En línea con la tendencia marcada el pasado cuatrimestre, sigue **creciendo el** número de empresas que recurren al **factoring** como alternativa para hacer frente a los problemas de liquidez que emanan de la dilatación de los plazos de cobro a clientes, pasando del 26% al 32%. Por último, resurge el recurso a **la aceptación de quitas**, señalado por un 16% de empresas.

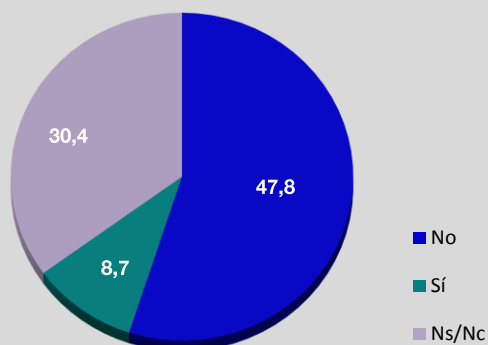
La restricción al crédito parece ser menos acuciante que el pasado cuatrimestre, según la opinión de los encuestados. En cualquier caso, la **renegociación de las líneas** de crédito continua siendo la **vía fundamental para afrontar las restricciones de financiación**, siendo utilizada por el 47% de las empresas, aunque se reduce considerablemente con respecto al primer cuatrimestre. En comparación con el pasado cuatrimestre, la obtención de avales, por su parte, aumenta en la misma proporción en la que disminuye la colocación de pagarés. La colocación de pagarés o el retraso de pagos son utilizados por un 7% de las empresas encuestadas, mientras que la obtención de avales aumenta en 5 puntos hasta el 13% con respecto al primer cuatrimestre de 2013.

Tema destacado: El modelo concesional, la reforma de la LOTT y el emplazamiento de la Comisión Europea

En el último año se han sucedido modificaciones y proyectos de **reforma** de la regulación que atañe al sector del autobús en España y, en particular, al sistema de adjudicación de concesiones. En el caso de la reforma de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT), al margen de una serie de cambios introducidos en el ánimo de mejorar la seguridad, garantizar la **solvencia técnica** del concesionario, y otorgar **nuevas potestades** a las AAPP - como es el derecho de marcar un número mínimo de plazas destinado a ciertos colectivos- los principales cambios afectan al **sistema de desempate** en la adjudicación de licencias y la obligatoriedad en la **subrogación del personal** necesario para la prestación del servicio. En este contexto, según datos de la encuesta realizada a **las empresas** del sector, una mayoría relativa del 47,8% se muestra **en desacuerdo** con la reciente modificación, aunque un importante porcentaje, algo más del 30%, no se pronuncia al respecto, por desconocimiento o indiferencia ante dichos cambios.

No obstante, el tema sobre el que se centra el debate actual es la **idoneidad del modelo concesional** y el sistema actual de prórrogas, sobre el que la Comisión Europea ha realizado un emplazamiento a las CC. AA. para que acometan una reforma que anule la legislación hasta ahora vigente. El **tono** general, ampliamente mayoritario **del sector**, es de **alineamiento** con el modelo concesional actual: aproximadamente un 74% le encuentra **más ventajas** que inconvenientes para la sociedad, el sector y su empresa.

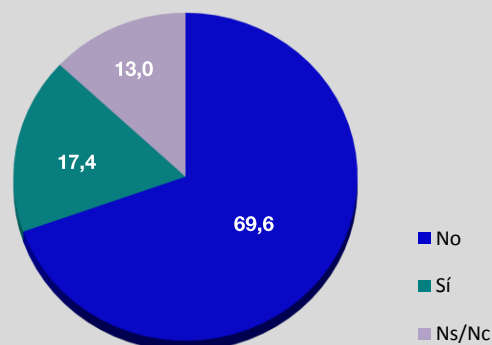
¿Considera que ha sido acertada la reciente modificación de la LOTT para el sector del transporte de viajeros por autobús?



Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS

Con vistas a una posible reforma de los términos en los que se materializan los pliegos concesionales, un 30% de los empresarios del sector coinciden en la **necesidad** de incluir simultáneamente la **baja temeraria**, para evitar que se produzcan ofertas anormalmente bajas que pongan en riesgo la viabilidad de la explotación, junto con una **armonización** de los criterios **entre distintos niveles administrativos**, para facilitar los trámites que comportan los contratos de licitación pública y que ello permita eludir la **multiplicidad de costes administrativos** que encarece el acceso de las empresas a las distintas ofertas de **servicio público**.

¿Está Vd. de acuerdo con el planteamiento de la Comisión Europea relativo a la anulación de las prórrogas de las concesiones autonómicas?



Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS

Asimismo, el 70% se muestra en **desacuerdo** con el planteamiento esgrimido por la Comisión Europea de **desarticulación de las prórrogas** concesionales que hasta ahora se vienen aplicando en las CC. AA. Sin embargo, se observa que las empresas perciben un mayor impacto negativo para el conjunto del sector que para su propia empresa. Por otra parte, en ambos casos es mayoritaria la percepción de que la situación del sector irá a **peor** de hacerse **efectivo** dicho **emplazamiento**.

De producirse una reforma en los términos propuestos por la Comisión Europea, ¿Cuál cree que será el impacto?

	% de respuestas			
	A mejor	Igual	A peor	Saldo (*)
En el conjunto del sector	4,3	26,1	69,6	-65,2
En el seno de su empresa	8,7	34,8	56,5	-47,8

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

No obstante, un 26% se mantuvo indiferente en estos aspectos, mientras que el resto optó igualmente o bien por la primera o por la segunda de las opciones. Asimismo, es destacable la demanda que hacen algunos empresarios acerca de la **complementariedad de las líneas de largo recorrido con las de corto recorrido**.

Dirección y coordinación: FENEBUS y ASINTRA

Realización y asistencia técnica: Afi

