

Claves

- ✓ El indicador de confianza vuelve a expresar un cierto pesimismo sobre la situación actual, con una rebaja de 6,7 puntos, y las expectativas para los próximos meses, que se reducen en 5,1 puntos
- ✓ En un entorno global de menores tensiones, aunque con riesgos deflacionistas en el área euro y en particular en España
- ✓ El incremento esperado del PIB en España en el segundo trimestre es del 1,6%, y vuelve a apoyarse en el consumo y la inversión privados
- ✓ Los viajeros en autobús experimentaron, entre meses de mayo y julio, un aumento del 1,9%, liderados por el transporte urbano, que aumenta en un 4,2%
- ✓ El transporte interurbano ha disminuido en un 3,1% con una significativa caída de la demanda de los servicios de larga distancia, que sigue adoleciendo el trasvase modal y la caída de la movilidad
- ✓ La débil recuperación de la demanda la **contención de los costes**, sobre todo energéticos motivan el estancamiento de los precios
- ✓ Las partidas de coste continúan la prolongada senda de moderación y estabilización iniciada en 2013. Los gastos de personal y de reparación y mantenimiento se mantienen estables mientras que los carburantes continúan la tendencia a la baja
- ✓ Las empresas aprecian una fuerte **presión competitiva**, aunque en menor medida de lo expresado el pasado cuatrimestre
- ✓ Las perspectivas para el próximo cuatrimestre son especialmente optimistas en el acceso a la financiación con un saldo positivo de 11,8 puntos, el primer saldo positivo desde antes de la crisis
- ✓ Para hacer frente a la caída de la demanda, las empresas apuestan mayoritariamente por seguir **reestructurando** su **capacidad**, en términos de flota de autobuses, empleo y servicios prestados
- ✓ El 40% de las empresas declara que las iniciativas de coche compartido ha tenido una importante repercusión en su actividad. Prácticamente la mitad de las empresas encuestadas consideran que estas actividades son una fuerte amenaza para la viabilidad de su negocio
- ✓ El 94% de las empresas considera que existen deficiencias en la regulación del coche compartido. El argumento principal de esta crítica es la existencia de incentivos lucrativos no regulados

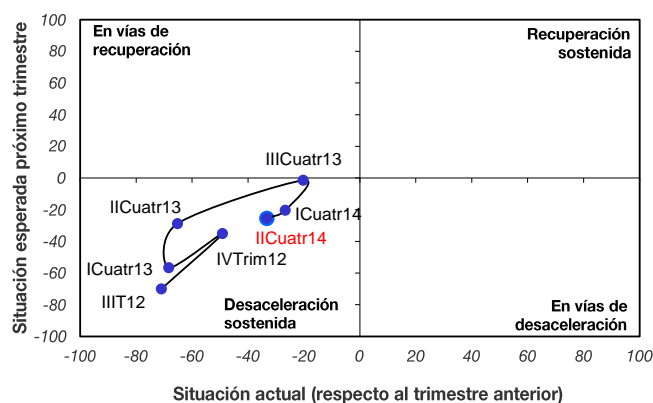
El clima del sector

Las empresas de autobús han vuelto a expresar un cierto pesimismo en su balance sobre la situación actual y sus expectativas para los próximos meses. Así se desprende de los indicadores de clima obtenidos a partir de la **Encuesta de Opiniones Empresariales** correspondiente al periodo que discurre entre los meses de mayo y agosto.

A pesar de las perspectivas de crecimiento de la economía española y de recuperación de la actividad, los empresarios del sector del transporte en autobús no prevén una pronta recuperación de la actividad, que consideran en fase de **desaceleración sostenida**. El indicador de situación actual retrocede en 6,7 puntos con respecto al registro del cuatrimestre anterior y en 5,1 puntos en lo que se refiere a las expectativas sobre la situación en los próximos meses.

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

Las principales economías del mundo afrontan actualmente un panorama global de **menores tensiones**. China ha recuperado una senda de crecimiento positiva gracias a la mejora de sus exportaciones y a la efectividad de sus políticas fiscales. En EE.UU, la Reserva Federal plantea comenzar a subir los tipos de interés a partir de mediados de 2015 ante la confianza en la solidez del crecimiento. La **UE**, sin embargo, presenta unas **perspectivas menos sólidas**, con la amenaza cada vez más probable de entrar en recesión. Planea el riesgo de una **espiral deflacionista** en un contexto de bajo crecimiento, a tenor del perfil que están mostrando algunas economías clave como Alemania o Francia.

Cuadro macroeconómico de España

tasa interanual (%)	2014				2014**
	I Tr	II Tr	III Tr**	IV Tr**	
PIB	0,5	1,2	1,6	1,7	1,3
Consumo Final	1,2	2,0	1,8	1,6	1,6
Hogares	1,7	2,4	2,2	1,9	2,1
AA.PP.	-0,2	1,1	0,5	0,8	0,6
FBCF	-1,2	1,2	0,6	1,7	0,6
Bienes de equipo	11,0	8,7	7,8	6,5	8,5
Construcción	-8,6	-3,4	-2,4	-1,6	-4,0
Inv. residencial	-7,2	-4,2	-3,0	-1,0	-3,9
Otra construc.	-9,8	-2,7	-2,0	-2,0	-4,1
Otros productos	3,8	2,7	-6,0	4,0	1,1
Demanda interna (1)	0,7	1,8	1,5	1,6	1,4
Exportaciones	7,4	1,7	2,0	3,0	3,5
Importaciones	8,6	3,9	2,0	2,8	4,3
D.externa (1)	-0,2	-0,6	0,0	0,1	-0,2
IPC	0,0	0,2	-0,3	-0,1	-0,05
Tasa de paro (EPA)	25,9	24,5	24,0	24,0	24,6

Fuente: Afi e INE

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

** Previsión

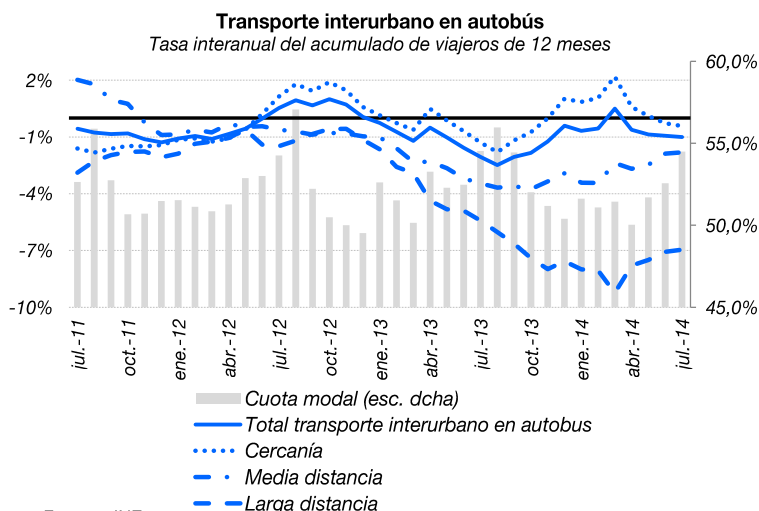
En España, sin embargo, el tercer trimestre confirma la continuidad del **crecimiento de la economía**, con unas previsiones de crecimiento del PIB en torno al 1,6%. Para el conjunto del año las previsiones se sitúan en torno al 1,3%, tres décimas por debajo de las cifras que manejan el FMI y el Gobierno, que son aún más optimistas, y sitúan dicho crecimiento en el 1,6%. El incremento del PIB ha vuelto a apoyarse en el **consumo y la inversión privados**, que mantienen un tono continuado de recuperación. El sector exterior cede espacio a los componentes internos, reduciéndose el ritmo de las exportaciones. La recuperación económica comienza a trasladarse de manera más visible en términos de empleo, a pesar de que la tasa de paro sigue en niveles excesivamente elevados, alrededor del 24%.

Por último, la moderación salarial y la contención de los precios de la energía, a pesar del incremento general de la demanda de bienes y servicios, mantienen el **estancamiento** e incluso la caída de los **precios**, medidos por el IPC, con previsión de caída en el conjunto de 2014 del 0,05% en términos interanuales.

El sector en cifras: evolución de la demanda

A pesar del contexto de reducción generalizada de la movilidad en transporte colectivo, debido fundamentalmente a la persistencia de elevadas tasas de desempleo, el **transporte de viajeros en autobús** en España experimentó un aumento del 1,9% entre los meses de mayo y julio con respecto al mismo periodo de 2013. Este incremento ha estado liderado por el transporte **urbano** - que representa el 64% de los desplazamientos totales realizados en autobús - con un aumento de 16 millones de viajeros entre mayo y julio, un aumento en torno al 4,2%. Entre otras razones, las **políticas medioambientales** que están implementando algunos ayuntamientos de los municipios españoles - reducción de zonas de paso de vehículos privados o estacionamientos regulados, entre otras - están contribuyendo a la disminución en el uso de vehículos privados y apuntalando la caída de la demanda de transporte colectivo que ha atravesado el sector a lo largo de la crisis, como muestran las tasas interanuales del número de viajeros acumulados de 12 meses.

Por su parte, los servicios de **transporte interurbano en autobús** han disminuido el número de viajeros en un 3,1% en promedio entre mayo y julio. Distinguiendo según la distancia recorrida en los distintos servicios interurbanos, los autobuses de cercanías - que representan casi tres cuartos del total de viajeros en servicios interurbanos - se han contraído un 0,4% en el acumulado de 12 meses hasta julio, aunque entre mayo y julio se observa una fuerte reducción, del 4,7% en tasa interanual. En los servicios de media distancia, entre 50 y 300 kilómetros, el perfil de evolución ha sido aún más recesivo, el número de viajeros ha disminuido en un 2% acumulado de doce meses.

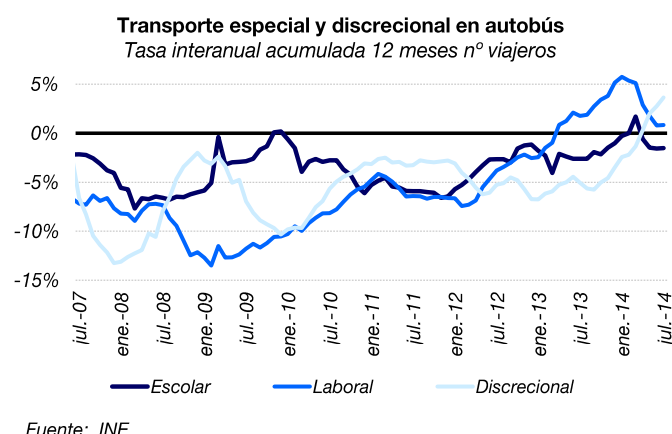
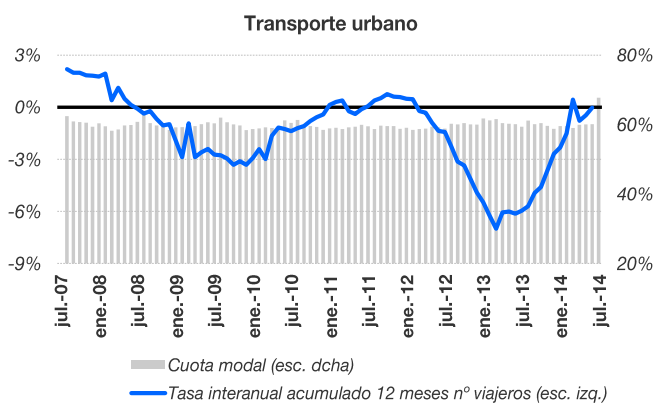


Fuente: INE

No obstante, cabe destacar, una vez más, la significativa **caída de la demanda de los servicios de larga distancia (6,8%)** que se encuentra en una alarmante espiral recesiva desde el inicio de la crisis. Esta cifra contrasta con el ascenso que han protagonizado los viajeros de larga distancia en transporte ferroviario, un 16,5% en el acumulado de doce meses. A pesar de la dificultad de cuantificar con exactitud el trasvase intermodal de viajeros, sería muy difícil poder explicar estos comportamientos sin una causa tan explícita como la reducción de tarifas implementada por RENFE en sus servicios de larga distancia y alta velocidad. Es complicado puesto que el drenaje de la demanda del transporte interurbano también se debe, asimismo, al impacto de las nuevas **iniciativas de coche compartido**, aplicaciones que escapan de un marco regulador estricto, tal y como el que afecta a la actividad del autobús, en términos de seguridad y fiscalidad, principalmente.

En lo que concierne a los servicios no regulares, el **transporte especial** (que aglutina las modalidades de transporte laboral y escolar) asistió a una significativa caída en julio con respecto al mes anterior, a consecuencia del descenso de transportes de estudiantes en edad escolar en el periodo estival. El **transporte laboral**, por su parte, acumula ya 16 meses de incrementos positivos, a pesar de la desaceleración de los meses de junio y julio, que pueden obedecer al periodo vacacional. Por último, el **transporte discrecional** sumó su quinto mes consecutivo de crecimiento positivo, que han acelerado la tendencia hacia la recuperación iniciada en mayo.

Por último, el análisis del transporte urbano en las diferentes CC.AA. revela que la tendencia, medida en el acumulado de 12 meses, es al alza en las regiones de Cataluña (3,1%), País Vasco (3%) y Murcia (2,6%). Sin embargo, las CCAA de Castilla la Mancha, Castilla y León, y Extremadura presentan una trayectoria claramente recesiva, con tasas del - 6,1%, - 3,3%, - 2,5%, respectivamente.



El sector en cifras: evolución de precios

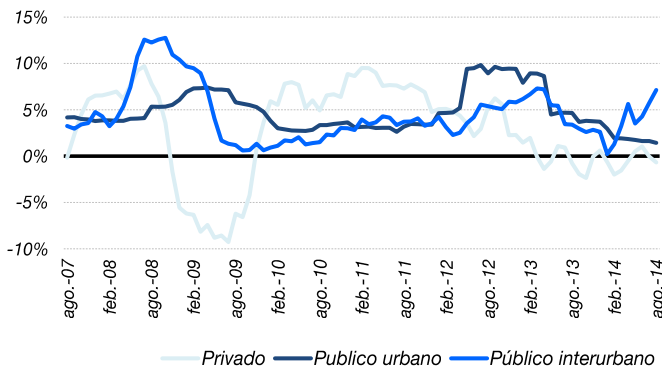
El IPC general ha registrado varios meses consecutivos de caídas y el débil crecimiento de los precios es una de las preocupaciones que motivan el estado de alerta a los decisores de política económica y, en particular, monetaria. Ante un escenario de deflación, que adquiere ya probabilidades no desdeñables de materializarse, la demanda podría entrar en una nueva senda recesiva, y podrían verse más afectados aquellos consumidores y empresas con mayor endeudamiento.

El **IPC del transporte** registró un incremento interanual entre mayo y agosto del 0,4%, aunque la variación media mensual de estos meses es del 0,1%. Este indicador tiene una fuerte presencia del transporte personal, que es el medio principal de los desplazamientos. Esta moderación es consecuencia lógica del **estancamiento de la demanda**, pero por otro lado, se debe también a la **contención de los costes**, sobre todo energéticos, que soportan las empresas de transporte.

El comportamiento de los precios en el transporte público urbano prosigue en la línea de desaceleración iniciada en febrero de 2013. A julio de 2014, el crecimiento acumulado de los precios desde enero era del 0,2%. Sin embargo, en el transporte público interurbano – que incluye no solo líneas regulares de autobús, sino también los servicios discretionales y otros modos, como el aéreo - se observa un importante incremento de precios. Entre enero y julio de 2014 acumula un incremento alrededor del 9%. Por modo de transporte, destaca la **escalada** que en el **transporte aéreo**, mientras que el ferroviario y el de carretera presentan una clara relajación a lo largo del año.

IPC transporte privado vs público

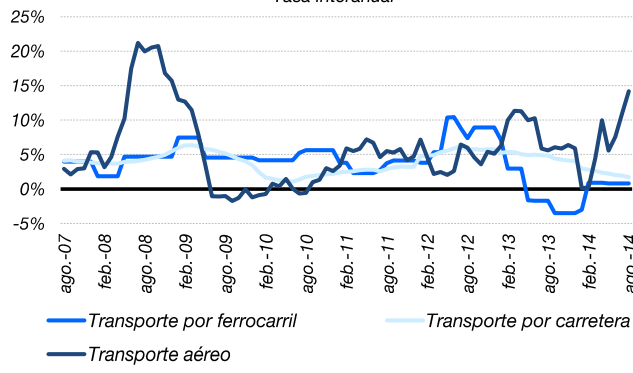
Tasa interanual



Fuente: INE

IPC de los modos de transporte público

Tasa interanual



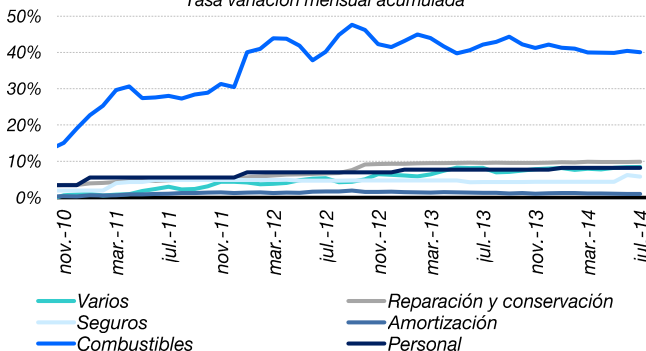
Fuente: INE

El sector en cifras: evolución de costes

Las partidas de **coste** continúan la prolongada **senda de moderación y estabilización** iniciada en 2013. Los gastos de personal y de reparación y mantenimiento se mantienen estables, mientras que la evolución del coste de los carburantes muestra la tendencia a la baja, con una variación mensual en promedio del -1,1% desde enero de 2014. Los seguros son la una única partida que ha tenido un comportamiento alcista, aunque muy leve y debido fundamentalmente a una subida excepcional en junio del 2%. Por modalidades de servicio, se observa una ligera tendencia en los últimos meses a reducir el coste tanto en transporte urbano como interurbano y discrecional, si bien se sigue apreciando la brecha entre el crecimiento acumulado de ambos.

Evolución partidas de costes

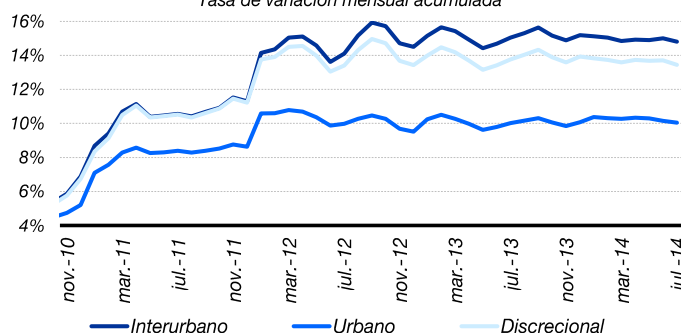
Tasa variación mensual acumulada



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

Evolución costes por tipo de servicio

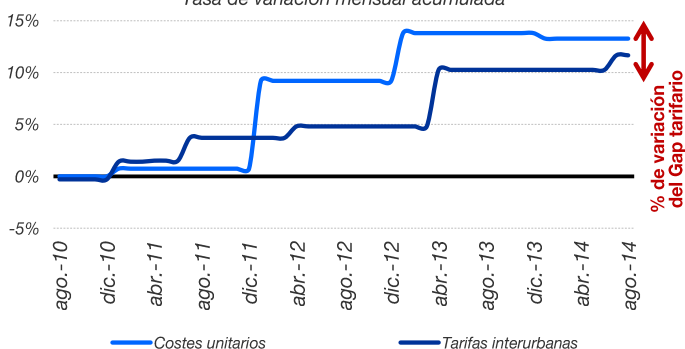
Tasa de variación mensual acumulada



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

Evolución de los costes unitarios vs tarifa en los servicios interurbanos regulares

Tasa de variación mensual acumulada



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

Según datos publicados por el *Observatorio de Costes de Transporte por Carretera*, los costes totales por hora se han reducido en el primer semestre de 2014 un 0,4% para autocares estándar de más de 55 plazas y autocares de entre 39 y 55 plazas, mientras que para autocares de entre 26 y 38 plazas y de 10 a 25 plazas la reducción ha sido del 0,3% en el mismo periodo.

Esta moderación de costes ha permitido un estrechamiento de la variación del gap tarifario, un ligero alivio para la actividad, muy lastrada de por sí por la pérdida de viajeros durante la crisis.

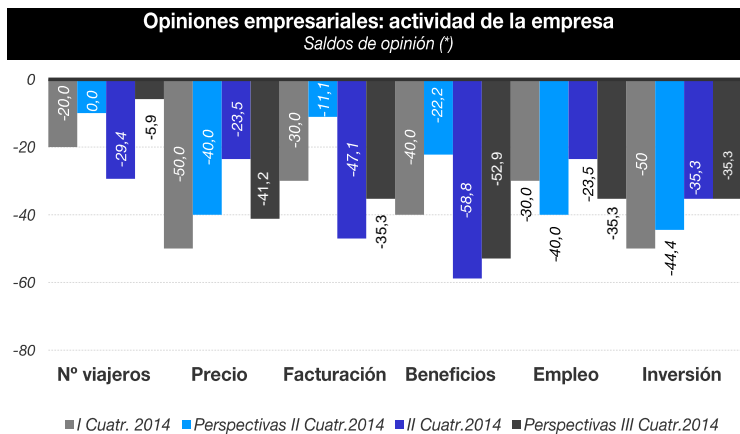
Opiniones empresariales y clima del sector

Las opiniones recogidas en la Encuesta de Opiniones Empresariales de ASINTRA-FENEBUS muestran peores expectativas en cuanto al número de viajeros, la facturación y los beneficios que las que manifestaron en el primer cuatrimestre. Se observan, no obstante, ligeras mejoras en materia de inversión, en cuanto a creación de empleo neto (creados menos destruidos) y en lo que concierne a las tarifas. Las expectativas de cara al próximo cuatrimestre del año reflejan un tono de mayor optimismo, especialmente en una variable clave como es el número de viajeros, que aumenta cerca de 25 puntos.

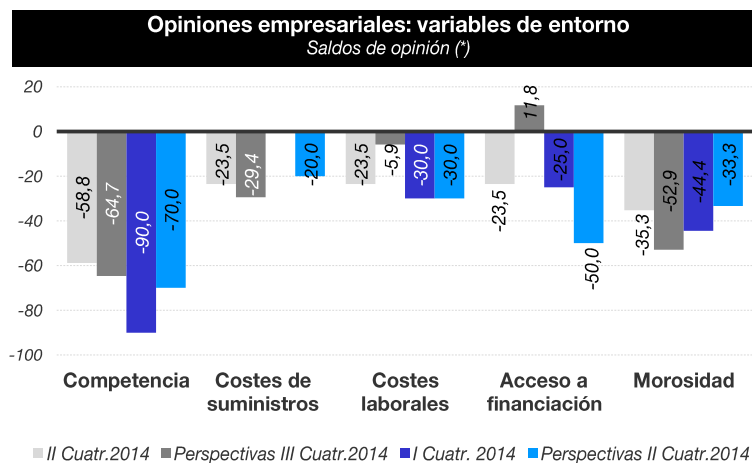
En lo que se refiere a las variables de entorno que afectan al desempeño empresarial, las empresas aprecian una fuerte **presión competitiva**, aunque en menor medida de lo expresado el pasado cuatrimestre. Por otra parte, los indicadores de costes laborales, acceso a la financiación y morosidad mejoran ligeramente también.

Las perspectivas para el próximo cuatrimestre son especialmente optimistas en el acceso a la financiación con un saldo positivo de 11,8 puntos, el primer saldo positivo desde antes de la crisis. Es un resultado muy significativo, y puede deberse a que las empresas, ante el escenario general de recuperación, confían en la desaparición paulatina de las fuertes **restricciones crediticias** que hasta el momento han mantenido atenazadas a muchas empresas. Por otra parte, los costes laborales también aumentan significativamente, alrededor de 20 puntos, y es que las empresas esperan que se mantenga la **moderación salarial** que ha caracterizado el ajuste durante la crisis. Sin embargo, en el resto de variables los presagios son más pesimistas, especialmente en la morosidad, fundamentalmente con las AAPP, los costes de suministros y la competencia.

En cuanto a las estrategias empresariales para hacer frente a la caída de la demanda, las empresas apuestan mayoritariamente por seguir **reestructurando su capacidad**, en términos de flota de autobuses, empleo y servicios prestados. Aumenta significativamente, por otro lado, el porcentaje de empresas que apuesta por seguir la vía de **acuerdos y fusiones**. Se reducen notablemente las respuestas favorables a la búsqueda de mercados exteriores. En materia de morosidad, apenas se observan cambios en relación con el cuatrimestre anterior. La vía principal para reclamar la deuda es por medio de emprender acciones jurídicas. Por último, en cuanto a las restricciones crediticias, la **renegociación de las líneas de crédito** sigue siendo la opción más común entre los empresarios del sector, mientras que se descarta la opción de la ampliación de capital y se reducen la vía de obtención de avales.



Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS



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



Fuente: Encuesta de opiniones empresariales ASINTRA FENEBUS

Tema destacado

El impacto de las nuevas iniciativas de coche compartido

El nuevo entorno digital ha favorecido la irrupción de nuevas aplicaciones e iniciativas que están transformando los hábitos de los consumidores y usuarios de bienes y servicios. Uno de los sectores afectados es el sector del transporte colectivo, tras la aparición de las nuevas iniciativas de coche compartido en España, las cuales han gozado de un gran empuje gracias a la extensión de los medios y redes sociales. Su funcionamiento consiste en poner en contacto a un conductor con pasajeros que desean realizar un mismo trayecto, de manera que el conductor establece un precio por pasajero para, en principio, compartir los costes, hasta completar un número máximo de plazas. Existen indicios

¿Considera las iniciativas de coche compartido como una amenaza para su empresa? (% sobre el total)



fehacientes de que en este tipo de actividades pueden emerger incentivos de lucro que escapan de toda regulación, concretamente de la tributaria. Además del perjuicio que supone este tipo de **competencia "desleal"**, surgen otros problemas relacionados con la atribución de responsabilidades en caso de accidente. Las organizaciones empresariales del transporte por carretera ya se han movilizado con el fin de que se establezca una regulación normativa. Este caso es similar al de otras aplicaciones que promueven coches compartidos dentro de las ciudades. Éstas suponen un claro perjuicio a colectivos de transporte como el servicio de taxi.

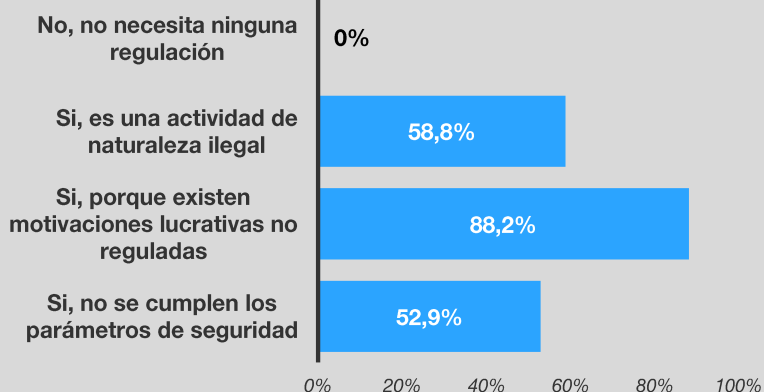
Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS

Según la **Encuesta de Opiniones Empresariales** realizada por ASINTRA-FENEBUS, sólo el 17,8% de las empresas expresan indiferencia ante las iniciativas de coche compartido, mientras que el 40% de ellas declara que ha tenido una importante repercusión en su actividad. En este sentido, prácticamente la mitad de las empresas encuestadas consideran que estas actividades son una fuerte **amenaza** para la **viabilidad** de su negocio, mientras que sólo el 11,8% afirma que no representa ningún riesgo para el desempeño de su empresa.

Por otra parte, el 94% de las empresas considera que existen deficiencias en la regulación del coche compartido. El argumento principal de esta crítica es la existencia de incentivos lucrativos no regulados (aproximadamente nueve de cada diez empresas así lo considera). No obstante, el 58,8% de las empresas considera que la propia naturaleza de la actividad es **ilegal** y un 52,8% denuncia que estas actividades incumplen los parámetros exigidos de seguridad ante las contingencias que puedan suceder en el transporte.

Ante una eventual regulación de estas actividades en los términos en que operan actualmente, un 50% de las empresas recurrirán a nuevos **ajustes de personal** para hacer frente a la competencia. Cerca del 20% de las empresas implementarán la reducción de tarifas de sus servicios ordinarios, mientras que otro 20% no tiene intención de adoptar medidas.

¿Existen deficiencias en la regulación de las iniciativas de coche compartido? (% de empresas que contestan afirmativamente)



Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS

Dirección y coordinación: FENEBUS y ASINTRA

Realización y asistencia técnica: Afi

