

Claves

- ✓ La contracción de la actividad económica y del empleo, se han traducido en una caída de la demanda de transporte, que trunca el relativo buen comportamiento de los últimos trimestres. La agudización de la recesión en curso hace prever caídas adicionales de demanda de transporte.
- ✓ El **transporte público** mantiene un diferencial negativo de inflación respecto al transporte privado, -de 2,8 puntos en el caso del transporte urbano y de 3,7 puntos en el caso del interurbano- **contribuyendo así a una movilidad asequible y a moderar el IPC**, especialmente el **transporte de por carretera**, con una tasa de variación interanual promedio enero-junio 2010-2012 del 2,9% frente al 4,6% del ferrocarril.
- ✓ Importante escalada, muy superior al IPC, de todas las partidas de costes, destacando un **incremento acumulado del 37,8% del precio del combustible** desde enero 2010, lo que se ha traducido en un crecimiento acumulado del 13,8% del coste del interurbano, 13,2% del discrecional y del 10,1% 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 junio acumula un **déficit tarifario de 9 puntos**. Déficit, que dadas las previsiones de evolución del IPC (por debajo del 2,5%) 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 en el segundo trimestre de 2012 en zona negativa y con perspectivas de agravamiento en el tercer trimestre.
- ✓ Los **beneficios y el incremento de costes** se muestran como las variables con un comportamiento más negativo en el segundo trimestre, y la **demanda y facturación** para las que se espera un mayor deterioro en el tercer trimestre del año. La caída esperada en actividad y márgenes se traducirá en reducciones de empleo e inversión.
- ✓ La **reestructuración de capacidad** y la **competencia en precio** son las estrategias más comunes para hacer frente a la caída de demanda doméstica, seguida de acuerdos y fusiones. La **morosidad** sigue siendo un **problema no resuelto**, y la **renegociación de líneas de crédito** la alternativa mayoritaria para hacer frente al cierre de la financiación.

Entorno económico

Con la confirmación del registro del segundo trimestre (-0,4% trimestral, -1,3% interanual), **la economía española encadena, de nuevo, cuatro trimestres consecutivos en contracción** en un contexto caracterizado por la persistencia de la incertidumbre sobre la resolución de la crisis en la Eurozona y el tensionamiento de los mercados.

Una de las señales más preocupantes ha sido la magnitud de la contracción del consumo privado (-1% trimestral). Contracción que se espera se acelere en los próximos trimestres por las cesiones de la renta disponible superiores a las observadas hasta el momento, un mayor "efecto precaución" derivado de las subidas impositivas, y el impacto que puede tener sobre los precios finales la combinación de (i) máximos en el precio de la gasolina, (ii) encarecimiento de algunos alimentos básicos y (iii) traslación final a precios de la subida del IVA.

Los insuficientes esfuerzos de consolidación fiscal llevados a cabo hasta el momento, hacen prever una **aceleración significativa de la caída del consumo e inversión pública para la segunda mitad del ejercicio**, lo que liderará, junto con el consumo privado, esta segunda fase recesiva de la demanda doméstica, con contracciones trimestrales del PIB del orden del 1% en el tercer y cuarto trimestre. Caídas de actividad que, pese a la sorpresa positiva de los datos de afiliación y empleo del segundo trimestre, se traducirán en nuevos deterioros del mercado laboral en los próximos meses.

En este contexto, el sector exterior sigue siendo el único componente en positivo, aunque el ciclo recesivo del Área euro y la pérdida de tracción de EEUU y de los mercados emergentes, hacen presagiar un **cierto debilitamiento del papel de las exportaciones y del turismo como motor de motor de crecimiento**.

Cuadro macroeconómico de España

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

Fuente: Afí e INE

El sector en cifras: demanda

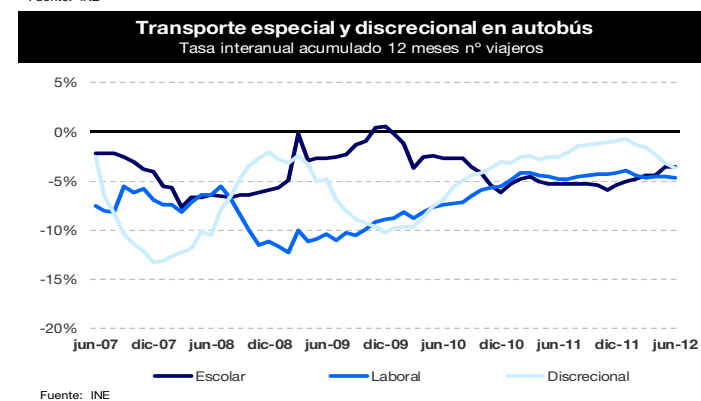
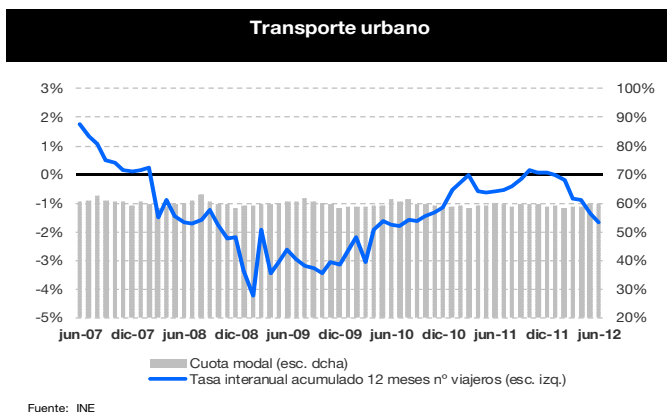
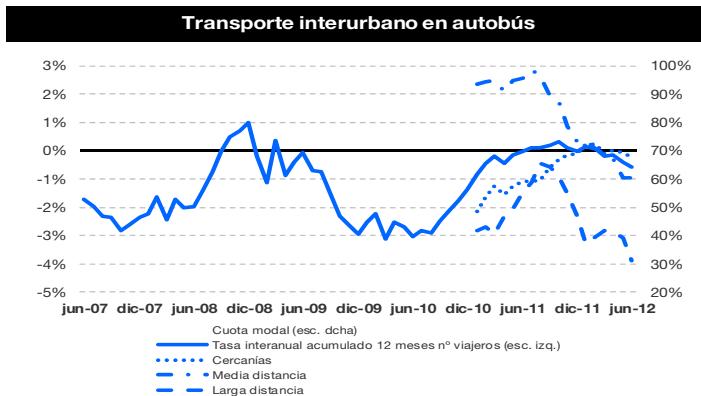
El relativo buen comportamiento mostrado por la demanda en los dos primeros meses del 2012, que dejaba tasas interanuales positivas en el transporte público urbano e interurbano, se ha truncado en los meses posteriores, reflejando la **caída de la demanda de transporte fruto del empeoramiento de la actividad económica**. Así, las tasas interanuales del segundo trimestre se sitúan en terreno negativo, -4,1% para el urbano, -2,6% para el interurbano y -6,0% para el discrecional y especial. En el caso concreto del autobús, el urbano muestra un comportamiento ligeramente peor que el del conjunto del transporte público, con una tasa interanual del -4,3%, mientras que el interurbano presenta una dinámica ligeramente menos negativa, -2,4%, gracias a relativo buen comportamiento de los servicios de cercanías (-2,0%) y a pesar del fuerte deterioro del autobús de larga distancia (-4,0%).

Esta caída de la demanda de transporte público vendría a constatar que el efecto renta, esto es, la caída de la demanda derivada de la caída de la actividad económica y la renta disponible de los hogares, es superior al posible efecto sustitución o trasvase de tráficos del vehículo privado a los modos públicos, más económicos. El **empeoramiento de las perspectivas macroeconómicas** junto con la subida de precio motivada por el **alza del IVA** en septiembre, hace temer que **continúe el drenaje de la demanda**.

Si se analiza la evolución del acumulado anual hasta junio, y en consistencia con el deterioro de las tasas interanuales, se observa un **empeoramiento de la senda negativa en todos los servicios de autobús**. Así, el transporte urbano e interurbano presenta tasas del -1,7 y -0,6%, respectivamente, frente al +0,1 y 0% con que cerraron 2011. El transporte discrecional empeora sustancialmente, del -1% de diciembre al -3,7% de junio, mientras el laboral cae del -4,1 al -4,7% y el escolar, aunque en terreno negativo (-3,6%) mejora algo respecto a los registros de cierre de 2011 (-5,4%).

En volumen anualizado, desde junio de 2007 el conjunto del sector del autobús ha visto reducirse su demanda en 344,2 millones de desplazamientos (-10,6%), de los cuales el autobús urbano ha perdido un total 149 millones (-8,0%), 39,9 millones el interurbano (-5,6%), 58,5 millones el transporte escolar (-19,1%), 39,2 millones el laboral (-29,6%) y 57,4 millones el discrecional (-25,6%), lo que da idea del impacto de la crisis económica en la demanda.

En términos de cuota de mercado, el autobús mantiene su posición competitiva frente a los otros modos de transporte públicos aunque con ligeras pérdidas de cuota desde los niveles de 2009, salvo en el caso del autobús de larga distancia. Así, el autobús urbano pasa de una cuota promedio en los seis primeros meses del año, del 59,7% al 59,0%, y el interurbano del 51,7% al 51,3%, con caídas en la cuota de mercado de cercanías (del 46,2 al 45,4%), mantenimiento de la media distancia (86,1%) y crecimiento en larga distancia (que pasa del 21,4% en 2009 al 22,2% en 2012).



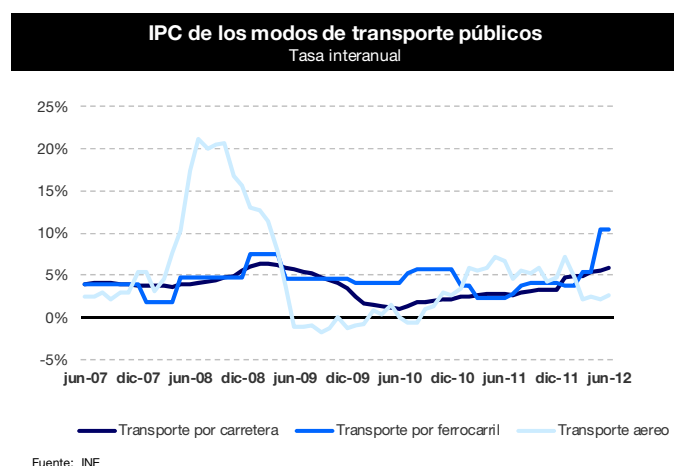
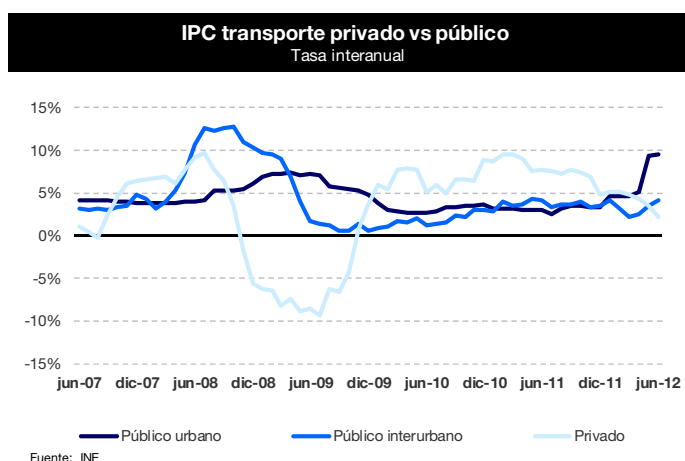
El sector en cifras: evolución de precios

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 movilidad 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 2,8 puntos en promedio en el caso del transporte urbano (y ello a pesar del fuerte incremento de tarifas aprobados a partir de mayo en algunas ciudades), y de -3,7 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 de tarifas 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 2,9% frente al 3,1% del aéreo o 4,6% del ferrocarril en el periodo enero 2010-junio 2012.



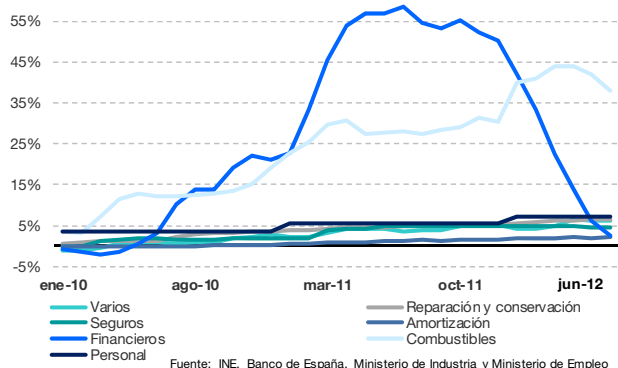
El sector en cifras: evolución de costes

El sector del autobús viene sufriendo un **importante incremento en todas las partidas de costes, que crecen por encima del IPC** (que desde enero de 2010 acumula un crecimiento del 6,1%). **Destaca, tanto por su dinámica como por su importante peso en la estructura de costes, el componente de combustibles, que acumula desde enero de 2010 a junio de 2012 un incremento del 37,8%**, seguido de los costes de personal (7,1%), reparaciones (6,5%), seguros (4,7%) y costes financieros (2,6%), 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 13,8 y 13,2%, 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 10,1 %.

Evolución partidas de costes

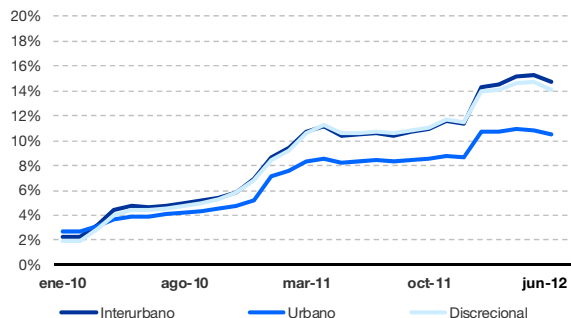
Tasa variación mensual acumulada



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

Evolución costes por tipo de servicio

Tasa de variación mensual acumulada



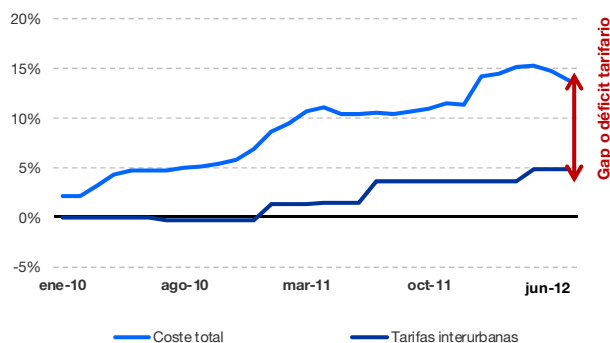
Fuente: Afi sobre datos de INE, Banco de España, Ministerio de Industria y Ministerio de Empleo Ministerio de Fomento y Asoc. Nacional Transportes Urbanos Colectivos en Superficie

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 junio ascendía a más de 9 puntos, a los que habría que añadir el déficit derivado de la caída de demanda.

Evolución coste vs tarifa en los servicios interurbanos regulares

Tasa de variación mensual acumulada



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

Las previsiones para 2012 de evolución del IPC (entre el 2,1 y 2,4% en función de las hipótesis de traslación a precios de la subida del IVA) 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.

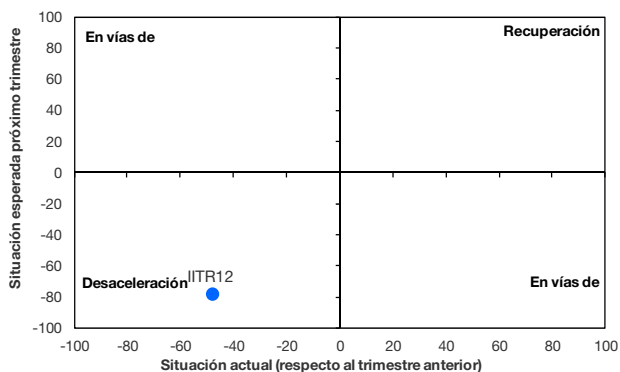
Opiniones empresariales y clima del sector

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 segundo trimestre de 2012 respecto al inicio de año, con un saldo de opinión de -47,8 puntos. Las perspectivas para el tercer trimestre son aún peores, con un saldo negativo de -78,3.

En el análisis detallado por variables, **el mayor pesimismo de los empresarios se muestra respecto a los beneficios**, con un saldo de opinión de -87,0 puntos, con un 91,3% de los entrevistados que declaran que sus beneficios han empeorado respecto al primer trimestre del año y sólo un 8,7% declaran que

El reloj de la coyuntura del autobús

Opiniones empresariales sobre la situación actual y futura (saldo*)



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

han mejorado o han permanecido estables.

Estas perspectivas negativas se mantienen en el tercer trimestre. Este empeoramiento de márgenes responde a una caída percibida de la demanda, que se espera empeore en el próximo trimestre, y a un incremento de costes.

En respuesta a este contexto deprimido de la demanda, la facturación y el beneficio, **si bien el empleo y la inversión son las variables que menos se han deteriorado en el segundo trimestre, las perspectivas para el tercero son de clara reducción**, con un saldo de -73,9 y -65,2 puntos, respectivamente, reflejando que un 73,9% de las empresas prevén reducir plantillas en el tercer trimestre mientras un 26,1% la mantendrán, y que para un 69,6% empeoran sus perspectivas de inversión y sólo un 4,3% declaran que esperan que mejoren.

No sólo la actividad muestra un claro deterioro, sino también las principales variables de entorno. **Las que sufren un mayor deterioro son los costes de suministro y la competencia, seguidos de la morosidad, el acceso a la financiación y los costes laborales.**

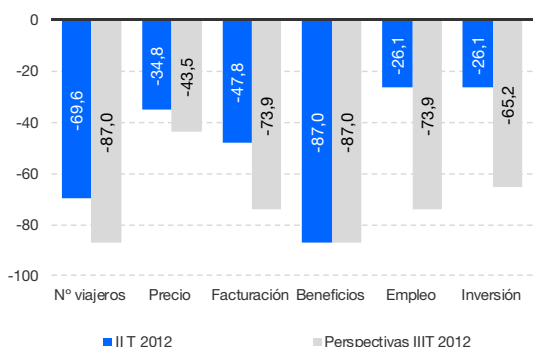
Un 87% de las empresas declaran haber experimentado un crecimiento de los costes de suministro, mientras un 13% declara haberlos mantenido constantes. Las perspectivas para el tercer trimestre son de cierta mejoría en la escalada de costes.

Respecto a la morosidad, hay división de opiniones, con un **60,9% de las empresas que perciben que el problema se ha agravado respecto al primer trimestre del año mientras que un 39,1% creen que se mantiene igual**. De cara al tercer trimestre, sólo un 8,7% de los entrevistados esperan una reducción de la morosidad y el porcentaje de los que esperan que el problema se agrave se reduce al 52,2%, lo que en cualquier caso vendría a poner en cuestión la efectividad del esquema de pago a proveedores puesto en marcha por las administraciones públicas.

Por su parte, **un 56,5% de las empresas perciben un empeoramiento del acceso a la financiación mientras un 43,5% declara haber mantenido estable el acceso al crédito** respecto al primer trimestre del año. De cara a al tercero, se espera un empeoramiento de las canales de financiación.

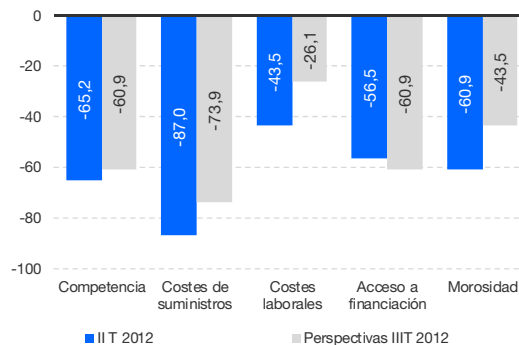
Por último, **los costes laborales es la variable que, aunque negativa, mejor comportamiento relativo presenta** y para la que las empresas tienen una mejor perspectiva de cara al tercer trimestre del año, con sólo un 26,1% de las mismas con perspectivas de subidas respecto a este segundo trimestre, mientras el resto esperan el mantenimiento de los mismos, lo que vendría a reflejar la efectividad de los esfuerzos de moderación salarial de los convenios más recientes.

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

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

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 61% de las empresas encuestadas a reestructurar capacidad y ajustar empleo, un 30% adopta una estrategia de reducción de precios, mientras un 22% ve en los acuerdos de colaboración y/o fusiones una vía compensación, y sólo un 13% opta por buscar mercados exteriores.

Para hacer frente a la morosidad, un 57% ha emprendido acciones legales, un 22% ha aceptado quitas parciales y un 13% ha optado por negociar líneas de factoring.

Por último, la renegociación de líneas de crédito es la alternativa tomada por el 52% de las empresas para hacer frente al cierre del mercado de crédito, mientras sólo un 9% opta por obtener avales y un 4% por ampliar capital, y el 13% se ve forzado a colocar pagarés o retrasar pagos.



Nota metodológica de la Encuesta de Opiniones empresariales ASINTRA-FENEBUS

La metodología del análisis de opiniones empresariales se basa en una encuesta a un panel de 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. Por el contrario, una situación en que tanto el momento presente como el futuro presenten saldos de opinión positivos estaría identificada como de "Recuperación sostenida". Saldos de opinión negativos para el trimestre actual y positivos para el futuro vendrían a indicar una situación "En vías de recuperación", mientras que la situación inversa sería de "En vías de desaceleración".

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

