

Claves

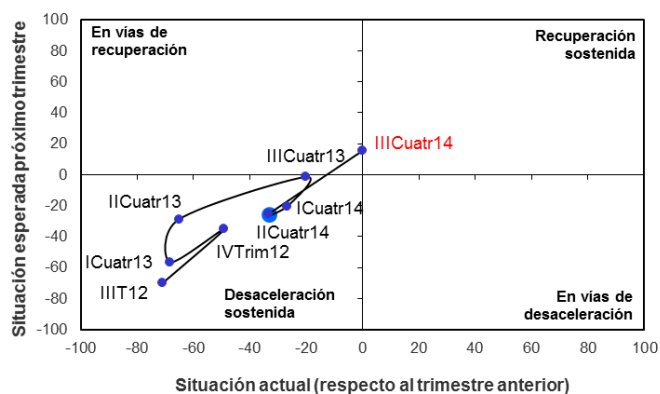
- ✓ Por primera vez desde que se elabora este barómetro, las perspectivas sobre la situación esperada el próximo trimestre colocan al sector en una senda de recuperación, con un aumento en el índice de clima de 15,6 puntos.
- ✓ Estas mejores expectativas son fruto de la recuperación de la actividad económica, los indicadores positivos de crecimiento y de reducción del número de parados.
- ✓ A pesar de la débil recuperación de la economía europea y los episodios de inestabilidad política, la economía española ha cerrado el año con un crecimiento del PIB del 1,4%, y se espera que continúe en 2015 hasta alcanzar el 2,5%.
- ✓ A pesar del optimismo, la demanda de transporte en autobús ha experimentado una severa contracción en el número de viajeros, con una caída en diciembre de 2014 del 2,4% respecto al mismo mes del año anterior
- ✓ La moderación de los costes operativos de las empresas del sector, gracias a la caída del precio del crudo y la contención de los costes salariales ha permitido paliar en parte el fuerte descenso de la facturación
- ✓ La caída de la demanda se está transformando en una mayor presión competitiva para mantener la cuota de mercado, y es una de las principales fuentes de preocupación para el sector
- ✓ Las estrategias para sortear la crisis han sido mayoritariamente la reducción de precios (47%) y la reestructuración de su capacidad (63%).
- ✓ En relación con el problema de la morosidad, la mayoría de las compañías han optado por la pasividad (43%), quizás por temor a incurrir en costes adicionales
- ✓ Un 56% manifiesta estar poco o nada satisfecho con el nuevo criterio de puntuación de las tarifas, un 46,7% afirma lo mismo con respecto a las frecuencias y un 43,3% en relación con las características técnicas de los vehículos y la solvencia técnica.
- ✓ Un 43,3% de las empresas opina que los nuevos pliegos ponen en riesgo la viabilidad de las concesiones porque incentivan ofertas temerarias y solo un 3,3% consideran no pone en riesgo la viabilidad de las concesiones.

El clima del sector

En esta edición del Barómetro del Autobús, los empresarios del sector han revelado un cambio notable de perspectivas en cuanto a la evolución futura de su actividad. De esta manera, por primera vez desde el inicio de la elaboración de esta publicación, las perspectivas del sector apuntan a una situación de recuperación en los primeros compases de 2015.

El indicador de situación esperada para el primer cuatrimestre alcanza los 15,6 puntos. En esta mejoría seguramente hayan influido los mensajes de recuperación de la actividad económica general, el ligero retroceso del paro y las buenas perspectivas de crecimiento para 2015. No obstante, la opinión respecto a la situación actual es de un relativo estancamiento con respecto al segundo cuatrimestre de 2014.

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



Entorno económico

La economía mundial cerró 2014 con un crecimiento por encima del 3%, gracias al impulso de EE.UU. y otras economías desarrolladas, el empuje que supuso la caída de los precios del petróleo y los estímulos de los bancos centrales de algunos países.

A pesar de la débil recuperación de la economía europea y los episodios de inestabilidad política de Grecia y Ucrania, la economía española ha cerrado el año con un crecimiento del 1,4%, tras tres años de recesión. Además, presenta buenas perspectivas de crecimiento en 2015, que según las previsiones actuales elaboradas por Analistas Financieros Internacionales (Afi) se situará en el 2,5%.

Cuadro macroeconómico de España					
tasa interanual (%)	2014		2015		2015
	III Tr	IV Tr	ITr**	II Tr**	
PIB	1,6	2,0	2,4	2,6	2,5
Consumo Final	2,1	2,4	2,7	2,7	2,7
Hogares	2,8	3,4	3,5	3,2	3,1
AA.PP.	0,3	-0,5	0,0	1,4	1,4
FBCF	3,9	5,1	5,9	5,0	4,9
Bienes de equipo	10,2	10,4	10,0	7,7	8,1
Construcción	0,1	2,4	3,2	3,5	3,2
Inv. residencial	-0,2	2,1	2,8	3,6	3,2
Otra construc.	0,3	2,6	3,5	3,5	3,3
Otros productos	3,7	0,0	6,0	4,0	3,3
Demanda interna (1)	2,4	2,8	3,2	3,1	3,0
Exportaciones	4,5	4,7	5,8	6,0	5,3
Importaciones	8,6	7,7	9,0	8,2	7,4
D.externa (1)	-0,7	-0,8	-0,8	-0,5	-0,5
IPC	-0,20	-1,00	-0,70	-0,80	
Tasa de paro (EPA)	23,7	23,7	23,9	22,6	

Fuente: Afi e INE

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

** Previsión

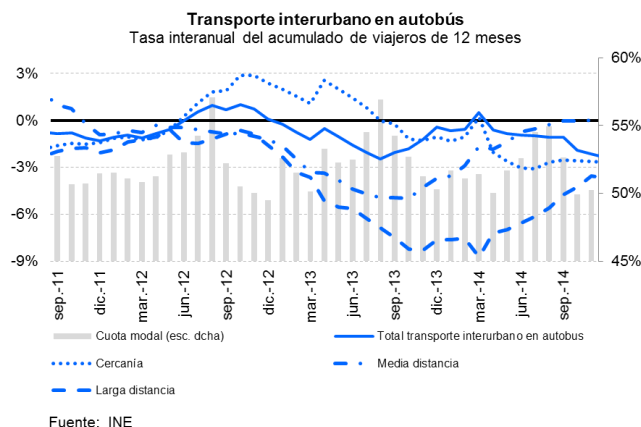
Según dichas previsiones, el crecimiento de la economía española estará liderado por la recuperación de la demanda interna. La reactivación del consumo de los hogares y de la inversión privada se cifra en sendos incrementos del 3,1% y del 4,9%, respectivamente. Los factores que explican esta mejora de expectativas en la demanda son la lenta pero constante reducción de la tasa de paro, la moderación de los precios y la estabilización de las tensiones financieras sistémicas, así como la paulatina reactivación del crédito financiero a empresas y los buenos números que ha mostrado el sector turístico. Esta favorable coyuntura de la demanda debería dejarse sentir en la demanda de transporte de viajeros, a medida que se intensifiquen las relaciones económicas interregionales. No obstante, la economía española aún adolece de una elevada tasa de desempleo y el canal del crédito aún no se ha restablecido con normalidad.

En cuanto a la demanda externa, si bien ha sido el elemento que ha permitido apuntalar la economía española en los últimos años, las importaciones seguirán aumentando mientras las exportaciones crecerán a un menor ritmo. Este desequilibrio provocará que en 2015 el aporte al crecimiento de la demanda externa sea negativo (-0.5).

El sector en cifras: evolución de la demanda

La demanda general de transporte de viajeros, incluyendo todos los modos, ha cerrado 2014 con una evolución estable, ligeramente negativa, medida por la variación del acumulado de doce meses a diciembre, con una caída del 0,1%. No obstante, la evolución ha sido dispar si se atiende a los registros por modo de transporte y distancia. El transporte interurbano ha crecido en un 8,2%, liderado por el fuerte aumento de viajeros en ferrocarril, del 15,9%. Mientras tanto, el transporte de media distancia y cercanías han experimentado un descenso del 0,4% y del 1,2%, respectivamente.

A pesar del optimismo mostrado por las empresas del sector, la demanda de transporte en autobús ha experimentado una severa contracción en el número de viajeros. La tasa de variación del acumulado de doce meses de viajeros presenta una caída en diciembre de 2014 del 2,4% respecto al mismo mes del año anterior. Esta reducción se explica en gran medida por el derrumbe de los viajeros de cercanías y el prolongado ajuste que sufre el transporte de larga distancia, ambos registrando sendas caídas en el acumulado a diciembre del 2,6% y 3,7%, respectivamente.

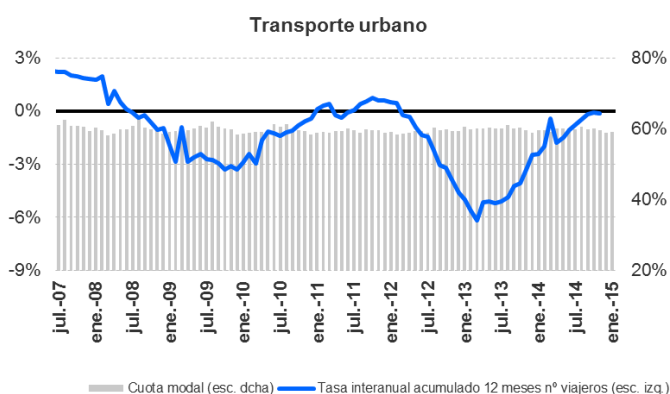


La prolongada e intensa **caída de la demanda de los servicios de larga distancia** contrasta con el excelente comportamiento que han mostrado los registros de viajeros de larga distancia en transporte ferroviario. En anteriores ediciones de esta publicación se ha insistido repetidamente en la dificultad para poder explicar esta brusca y prolongada caída de los viajeros de este modo de transporte sin una causa tan explícita como la reducción de tarifas implementada por RENFE en sus servicios de larga distancia y alta velocidad. No obstante, el trasvase intermodal de viajeros también se debe a la irrupción de las nuevas **iniciativas de coche**

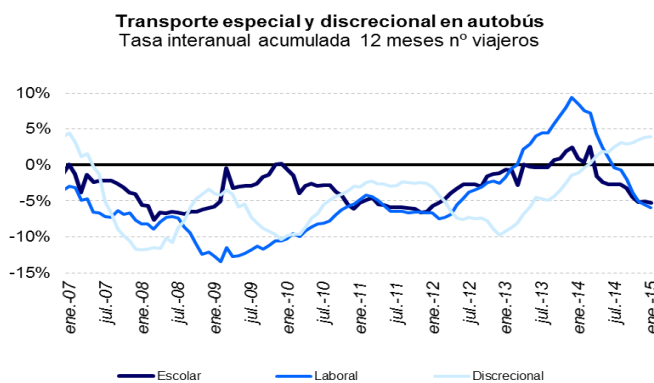
compartido, que carecen de un marco regulador estricto, como el que rige la actividad del autobús en materia de seguridad y de fiscalidad.

El **transporte especial** - que agrupa las modalidades de transporte laboral y escolar - ha cerrado el año con la misma tendencia que ya apuntaba a mediados de 2014. La caída de ambos ha estado en torno al 5%. El **transporte laboral** ha experimentado una drástica caída por su parte, quebrando la buena marcha que había mostrado desde principios de 2013 hasta mediados de 2014. El transporte discrecional, por su parte, sigue una evolución positiva, con un crecimiento a lo largo de 2014 del 3,9%, sumando 10 meses de crecimiento positivo. Por último, el **transporte urbano** ha registrado una importante aceleración en el número de viajeros, situándose cerca del umbral de variaciones interanuales positivas.

Es preciso señalar que las series de datos de número de viajeros que proporciona el Instituto Nacional de Estadística han estado sometidas a actualizaciones que han modificado la evolución seguida hasta el momento y publicadas en otras ediciones. La más afectada ha sido la de Cercanías que se ha visto corregida a la baja, mientras que el de media distancia ha hecho lo propio al alza.



Fuente: INE



Fuente: INE

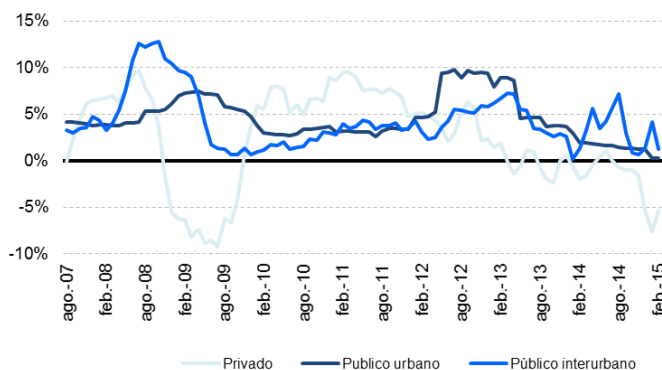
El sector en cifras: evolución de precios

La evolución general de los precios ha seguido una tendencia de moderación e incluso descenso en los últimos meses de 2014, que se ha prolongado durante los primeros meses de 2015. Frente a esta dinámica, el Banco Central Europeo (BCE) ha emprendido un programa de inyecciones de liquidez mediante instrumentos de política monetaria, con el objetivo de aproximarse a su objetivo de inflación ligeramente inferior al 2%.

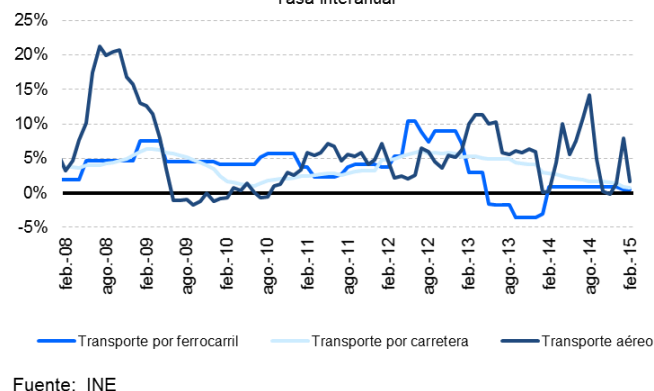
En el caso de los servicios de transporte, el IPC registró una variación interanual en febrero de 2015 del 0,8%, la tasa más baja desde 2002. Por consiguiente, a pesar de que los precios del transporte crezcan, lo hacen de una forma muy moderada en relación a cómo venían haciéndolo durante los últimos años. Cabe recordar, a este respecto, que el IPC general es muy dependiente de la evolución del grupo de servicios de transporte. No en vano la ponderación de este grupo es la segunda mayor, tras el grupo de alimentos y bebidas no alcohólicas. Además, dentro del grupo de servicios de transporte se encuentra la clase de carburantes y lubricantes, partida que, al igual el IPC general, registra ocho meses consecutivos de variaciones interanuales negativas, siendo las de los tres últimos meses de dos dígitos. En particular, la de febrero de 2015 se situó en un -14,3%.

Asimismo, el IPC de los servicios de transporte por carretera registra su variación interanual más baja desde al menos 2002, un 0,7%. Sin embargo, el transporte por ferrocarril ya experimentó fuertes caídas de precios a mediados de 2013 y el transporte aéreo a mediados de 2009.

Los precios del transporte público urbano registraron en febrero de 2015 su tasa de variación interanual más moderada desde 2002, un 0,2%. Mientras, el transporte público interurbano, con una mayor volatilidad, alcanzó una tasa interanual del 1,3%. Por último, el transporte privado encadena ocho meses registrando tasas de variación interanuales negativas. Tras la fuerte caída interanual que registró en enero, del 7,6%, la reducción correspondiente a febrero ha sido de inferior magnitud, entorno al 5,4%.

IPC transporte privado vs público
 Tasa interanual


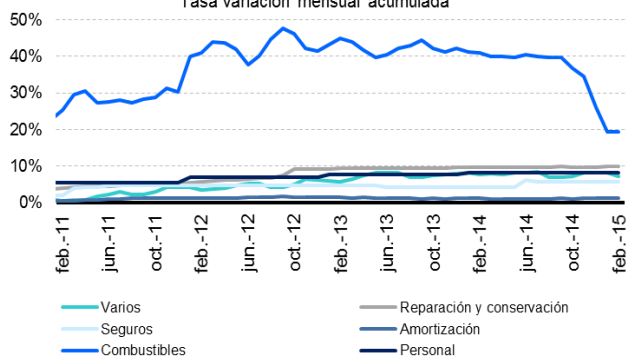
Fuente: INE

IPC de los modos de transporte público
 Tasa interanual


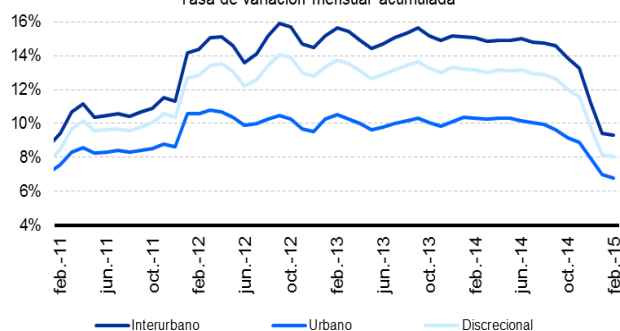
Fuente: INE

El sector en cifras: evolución de costes

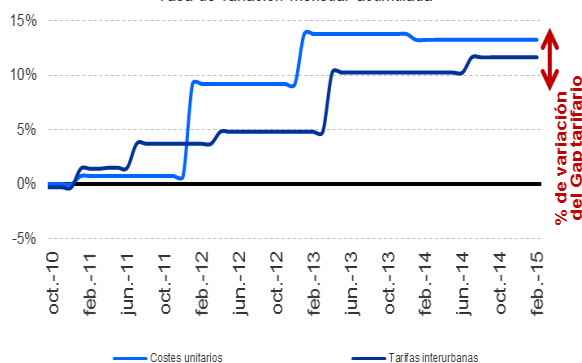
Durante 2014, los costes operativos de las empresas del sector han experimentado una notable moderación. La caída del precio del crudo, que se ha intensificado en los últimos meses del año, ha sido el principal detonante de este ajuste. Entre julio y diciembre de 2014, la variación mensual acumulada a diciembre del coste de los carburantes (gasóleo) en el conjunto del año ha sido del -15,3%. Sin duda, la favorable evolución de esta partida - que constituye cerca del 25% del total de costes - ha permitido paliar el fuerte descenso de la facturación de las empresas por la pérdida de viajeros.

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

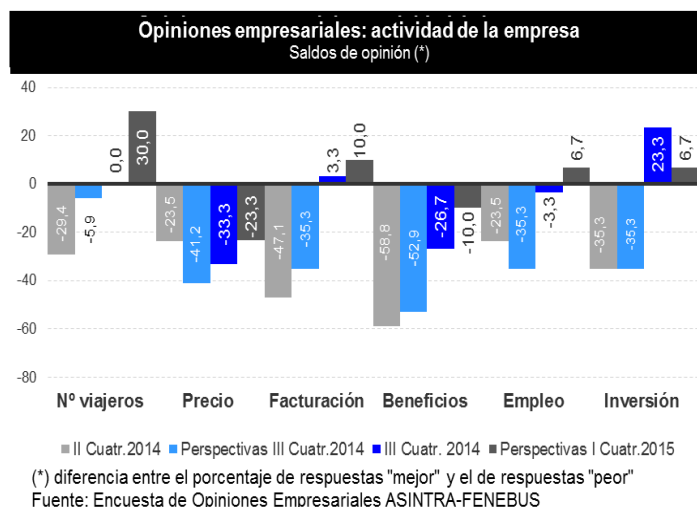
Por su parte, los costes de personal y de reparación y mantenimiento se han mantenido estables, obedeciendo al patrón general de contención salarial del conjunto de actividades económicas. La partida que si ha mostrado una cierta subida en 2014 ha sido los seguros, fundamentalmente debido a la actualización de los contratos en junio de 2014, que elevaron los costes por esta partida en torno al 2%. En cuanto al perfil de evolución por tipo de transporte, los mayores ajustes se han dejado sentir en el transporte interurbano, y en el discrecional, estrechando la variación acumulada de los costes con la modalidad de transporte urbano.

El ajuste de los costes empresariales ha permitido, asimismo, contener la variación del gap tarifario. Este es uno de los efectos más positivos de cara a preservar el equilibrio de las concesiones. Según los datos ofrecidos por el Observatorio de Costes de Transporte por Carretera, los costes totales por hora se han reducido en un 1% en el conjunto 2014, mientras que las tarifas se han incrementado en un 1,4% por la actualización de junio estipulada conforme al aumento del IPC.

Opiniones empresariales y clima del sector

Tal y como se avanzaba anteriormente, la Encuesta de Opiniones Empresariales de ASINTRA-FENEBUS refleja que las perspectivas para el primer cuatrimestre de 2015 son, en términos generales, favorables. En línea con la mejora de la actividad económica y el dinamismo económico previsto, se espera que el primer cuatrimestre de 2015 sea favorable en términos de volumen de viajeros transportados, facturación, creación de empleo e inversión. Sin embargo, también se constata que existe preocupación por las presiones competitivas que está viviendo el sector, afectando a los precios en un contexto en el que la demanda de viajeros todavía está lejos de presentar signos de recuperación.

Estas impresiones se asientan sobre los registros de un último cuatrimestre de 2014 que, en términos de actividad, ha mostrado cierta continuidad respecto al cuatrimestre previo. Los directivos encuestados consideran que los precios han experimentado una evolución a la baja, en consonancia con las previsiones que habían formulado. En términos de facturación, opinan que se ha mantenido, mientras que los beneficios han sido inferiores a pesar del ajuste de plantillas. Por otro lado, sí se han observado incrementos en el ritmo inversor pesar de las perspectivas negativas que se formularon en oleadas anteriores.



Con respecto a las variables de entorno, la última encuesta refleja opiniones más favorables en comparación con oleadas previas, cuando los empresarios señalaron un empeoramiento de todos los factores de referencia. La caída del precio del petróleo ha hecho posible una cierta reducción de los costes de suministros. Asimismo, parece constatar una incipiente mejora en el acceso a la financiación. En contraste, la fuerte competencia sigue siendo fuente de preocupación para el sector, sobre todo por registrarse en un momento en el que el estancamiento de la demanda se está transformando en una mayor presión competitiva para mantener la cuota de mercado. Por otro lado, los directivos consideran que tanto morosidad como costes laborales han empeorado durante el último cuatrimestre analizado.

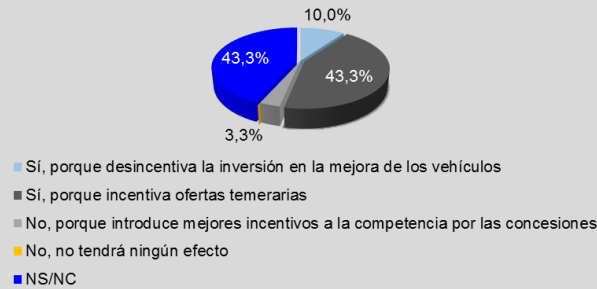
En relación a las estrategias para afrontar la caída de la demanda las opciones más elegidas por las empresas de transporte de viajeros por carretera han sido la reducción de precios (47%) y la reestructuración de su capacidad (63%). En relación con el problema de la morosidad, la mayoría de las compañías han optado por la pasividad (43%), quizás por temor a incurrir en costes adicionales. Sin embargo, la alternativa más empleada por las compañías que han decidido afrontar más activamente el problema de la morosidad son las acciones jurídicas (27%). Por otro lado, la principal estrategia para acceder al crédito, factor de entorno que las empresas consideran que ha mejorado en el último cuatrimestre analizado, es la renegociación de las líneas de crédito (33%), seguida por la emisión de pagarés o el retraso del pago (13%).

Tema destacado

Renovación de los criterios de adjudicación en las concesiones estatales y autonómicas

Los nuevos pliegos de concesión de líneas de autobús regulares elaborados por las distintas administraciones han introducido un importante cambio en la valoración de los criterios de adjudicación. En este sentido, se han formulado nuevas pautas para otorgar las puntuaciones de las ofertas en materia de tarifas, frecuencias, características técnicas y de solvencia.

Valoración de la viabilidad de las concesiones con la implementación del nuevo pliego (% sobre total)

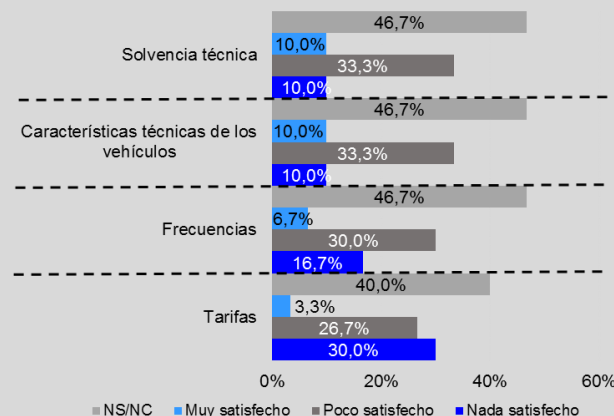


Fuente: Encuesta de opiniones empresariales ASINTRA-FENEBUS

Según la Encuesta de Opiniones empresariales, más del 40% de las compañías son desconocedoras de este cambio regulatorio, lo que indica que, o bien son empresas que no realizan un seguimiento continuo de la regulación o bien que existe una cierta deficiencia en el acceso a este tipo de información. No obstante, los resultados constatan que el grueso de las empresas que si conocen este cambio regulatorio consideran que estos cambios son perniciosos para el sector y para el equilibrio del modelo concesional. Concretamente, un 56% manifiesta estar poco o nada satisfecho con el nuevo criterio de puntuación de las tarifas, un 46,7% afirma lo mismo con respecto a las frecuencias y un 43,3% en relación con las características técnicas de los vehículos y la solvencia técnica.

Por otra parte, un 43,3% opina que tales medidas ponen en riesgo la viabilidad de las concesiones porque incentivan ofertas temerarias y otro 10% considera que desincentivan la inversión en la mejora de los vehículos. Frente a esto, solo un 3,3% consideran que tal medida no pone en riesgo la viabilidad de las concesiones.

Satisfacción con los nuevos criterios de adjudicación de concesiones estatales y autonómicas (% sobre total)



Fuente: Encuesta de opiniones empresariales ASINTRA-FENEBUS

Dirección y coordinación: FENEBUS y ASINTRA

Realización y asistencia técnica: Afi

