

Claves

- ✓ 2012 termina con una **aceleración de la contracción de la demanda de transporte**, con caídas interanuales del 8,6% en autobús urbano, del 5,9% en interurbano y del 9% en servicio discrecional en el mes de noviembre.
- ✓ El deterioro esperado de la renta disponible y la actividad económica hacen temer que continúe el drenaje de demanda a lo largo de 2013, que se verá **agravado**, en el caso de los servicios de autobús de media y larga distancia por la **agresiva política de precios anunciada por RENFE**, sin posibilidad de respuesta por parte de las compañías de autobús que por restricciones regulatorias no cuentan la posibilidad de aplicar los sistemas de *revenue management* que sí le son permitidos a compañía ferroviaria.
- ✓ El transporte por carretera cierra el año con un comportamiento sustancialmente menos inflacionista que el transporte ferroviario, con un crecimiento de precios del 5,8% frente al 8,9% del ferrocarril, constando la **contribución del autobús a la movilidad sostenible y accesible**.
- ✓ A pesar de la ligera moderación en la escalada de precios de los carburantes, éstos cierran 2012 con un incremento acumulado del 11,1% y del 41,5% respecto a los niveles de enero de 2010, lo que lleva crecimientos de costes totales por encima del IPC y de los precios de los servicios, **erosionando el margen empresarial**. En el caso de los servicios interurbanos regulares se consolida un **déficit tarifario** de más de 10 puntos, lo que exige una **inmediata revisión extraordinaria de tarifas**.
- ✓ Ligera mejoría del clima empresarial en el cuarto trimestre de 2012. La **demanda y el precio son las variables que muestran un mayor deterioro relativo** respecto a los registros del tercer trimestre y las que han sorprendido a la baja.
- ✓ Las **expectativas para el primer trimestre de 2013 son ligeramente menos pesimistas**, salvo en lo referente a **empleo e inversión para las que se espera un empeoramiento**, no sólo en este primer trimestre sino para el conjunto del año, y **competencia, costes laborales y morosidad** para las que se esperan un mayor deterioro que el registrado en el tercer trimestre de 2012.
- ✓ La **reestructuración de capacidad y de empleo gana peso como estrategia de respuesta frente a la caída de demanda**.
- ✓ **Se reduce el uso de soluciones de factoring y crece el número de empresas que aceptan quitas** como respuesta a sus problemas de morosidad.
- ✓ La **renegociación de líneas de crédito sigue siendo el recurso mayoritario** para hacer frente a las restricciones de financiación, mientras se reduce la colocación de pagarés o el retraso de pagos. La obtención de avales y la ampliación de capital permanecen como opciones minoritarias.

Entorno económico

La economía española cierra 2012 con una **caída interanual del PIB 1,4%**, a diferencia de las principales economías europeas que crecen aunque tímidamente. Las previsiones macroeconómicas apuntan a una **agudización de la recesión en 2013**, con una caída interanual del PIB del -1,8%, derivada del **agravamiento de la caída del consumo privado** (del -1,8% en 2012 al -3,0% en 2013) por las malas perspectivas laborales, y de la intensificación del proceso de ajuste del gasto público (-4,7% en 2012 y -8,6% en 2013).

La fuerte contracción de la economía en 2012 ha traído aparejado un aumento del desempleo, cerrando el cuarto trimestre con una tasa de paro del 26,02% lo que sitúa la tasa media anual en el 25% y una caída de la ocupación del 4,5%. La caída del PIB prevista para 2013 unida a la continuación del ajuste de personal en las administraciones públicas hace prever que la **tasa de paro** marque **nuevos máximos históricos** hasta situarse en un **27,3% en 2013**.

A pesar de la contención de precios registrada en la primera mitad de 2012, la subida del IVA en septiembre provocó un alza en el nivel general de precios en el último tramo del año hasta el 2,9%, de la cual 2 puntos corresponden a la subida impositiva. De cara a 2013 la contracción de la actividad económica permitirá cierta relajación de los precios (2,2%). No obstante, el riesgo de repuntes de los precios energéticos podría elevar esta previsión, lo cual agravaría aún más el maltrecho consumo privado.

La única nota positiva la aporta el sector exterior, esperándose en 2013 un repunte de las exportaciones, incluido turismo del 4,8% de la mano de las ganancias de productividad de las empresas españolas y del mayor dinamismo de las economías clientes.

En cualquier caso, la combinación de contracción de la actividad económica, del empleo y de la renta disponible, seguirá **drenando demanda de los servicios de transporte en 2013**.

Cuadro macroeconómico de España			
Tasa interanual en % *	2011	2012 (P)	2013 (P)
PIB	0,4	-1,4	-1,8
Consumo final	-0,8	-2,5	-4,4
Hogares	-0,8	-1,8	-3,0
AA.PP.	-0,5	-4,7	-8,6
FBCF	-5,3	-9,1	-6,1
Bienes de equipo	2,5	-6,1	-3,6
Construcción	-9,0	-11,6	-7,6
Vivienda	-6,7	-7,2	-3,8
Otra construcción	-11,0	-15,4	-11,2
Demanda nacional (1)	-1,9	-4,0	-4,7
Exportaciones	7,7	3,2	4,8
Importaciones	-0,8	-5,2	-4,4
Demanda externa (1)	2,3	2,6	2,9
IPC	3,2	2,4	2,2
Empleo (EPA)	-1,9	-4,7	-3,3
Tasa de paro (EPA)	21,6	25,0	27,3

Fuente: Afi e INE
(1) aportación al crecimiento interanual del PIB; (*) excepto tasa de paro

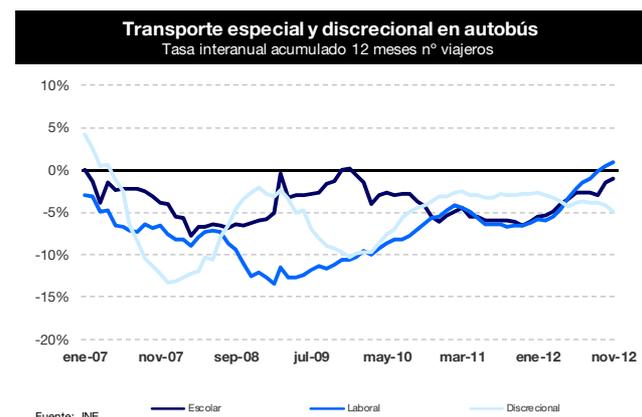
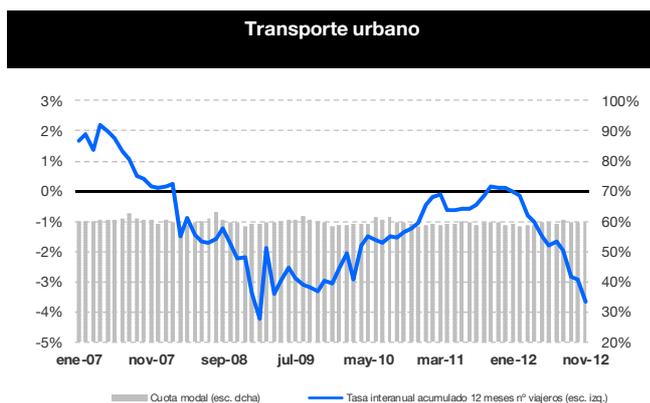
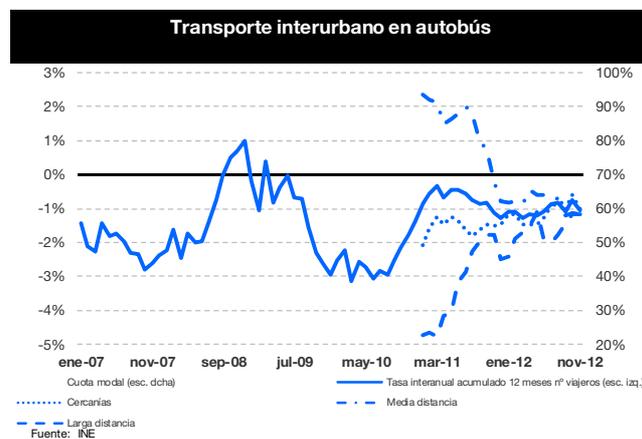
El sector en cifras: demanda

Como se señalaba anteriormente, el deterioro de la actividad económica se deja sentir en la demanda de transporte público que confirma su deterioro, con caídas interanuales acumuladas hasta el mes de noviembre del 4% en el caso del transporte urbano y del 1,8% en el del interurbano, motivada por el fuerte deterioro de la demanda de larga distancia (-6%). Se observa una **aceleración de la contracción** a partir de la segunda mitad del año alcanzando máximos históricos en noviembre, con caídas de -8,4 y -5,4% respectivamente.

La demanda de autobús también registra una tendencia contractiva creciente. Así, la demanda de **autobús urbano** se contrajo un 4% hasta noviembre (63,8 millones de viajeros menos), con caída del 8,9% en septiembre, que tras un atípico octubre (-0,9%) volvió a caer un **8,6% en noviembre**. Esta caída se produce en todas las regiones, aunque con especial intensidad en Castilla-La Mancha (-8,5%), Comunidad Valenciana (-5,7%), y Madrid y Castilla-León (-5,1%). El **autobús interurbano** sigue presentando un comportamiento que, aunque negativo, es mejor que el del resto de modos, con una caída interanual de la demanda hasta noviembre del 1,1% (6,9 millones de viajeros menos que en el mismo periodo de 2011). Los mayores descensos se producen en los servicios de cercanías (-1,2%, 5,1 millones de viajeros), seguidos de media distancia (-1,0%, 1,9 millones de viajes) y larga distancia (-0,5%, 86 mil viajeros). Como en el caso del bus urbano, el interurbano también registró un mes de octubre atípico con crecimiento de la demanda, sin embargo, los meses de septiembre y noviembre parecen apuntar a un **creciente deterioro de la demanda** con caídas del -4,9 y -5,9% en cercanías, -2,8 y -6,2% en media distancia y -1,8 y -4,3% en larga distancia. La **agresiva política de rebaja tarifaria anunciada por RENFE**, sin duda **drenará demanda a los servicios de autobús** de media y larga distancia que, por restricciones regulatorias, no cuentan con la posibilidad de aplicar los sistemas de *revenue management* que sí le son permitidos a compañía ferroviaria.

En el caso de los **servicios discrecionales acumulan una pérdida del 5.0%** con 7,9 millones menos de viajeros en lo que va de año hasta noviembre, y con una **aceleración del deterioro** de la demanda (-4,6, -7,1 y -9,0% en septiembre, octubre y noviembre, respectivamente). Por su parte, el transporte escolar cae un 0,8% (1,8 millones de viajeros menos). La **única nota positiva** la sigue aportando el **transporte especial laboral** que acumula un crecimiento del 1,1% (910 mil viajeros más), **aunque con un dato negativo en noviembre** registrándose una caída del 1,6%. Habrá que esperar a analizar los registros de los próximos meses para saber si el efecto positivo los planes movilidad de empresas logra neutralizar la caída de demanda por el deterioro del mercado laboral.

Los anteriores datos no hacen sino agravar la pérdida de actividad sufrida por el sector **desde el inicio de la crisis económica en 2007: 339,1 millones de viajeros** menos, un -11,5% respecto a los niveles del periodo enero-noviembre 2007. Las mayores caídas en términos absolutos las ha sufrido el autobús urbano (-10,1%, 172,5 millones de viajeros), seguido del interurbano (-6,1, 39,9 millones de viajeros). Sin embargo, y a pesar del buen comportamiento registrado en 2012, es el transporte laboral el que ha sufrido una mayor caída en términos porcentuales (-30,4%, 36,8 millones menos de viajeros), seguido del discrecional (-21,4%, 40,9 millones de viajeros) y el escolar (-17,9% y 49 millones de viajeros). **El deterioro esperado en renta disponible y actividad económica, hacen temer que continúe el drenaje de la demanda.**



Fuente: INE

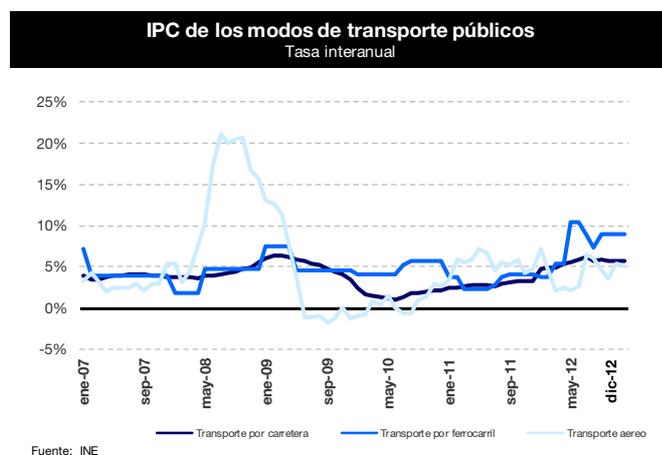
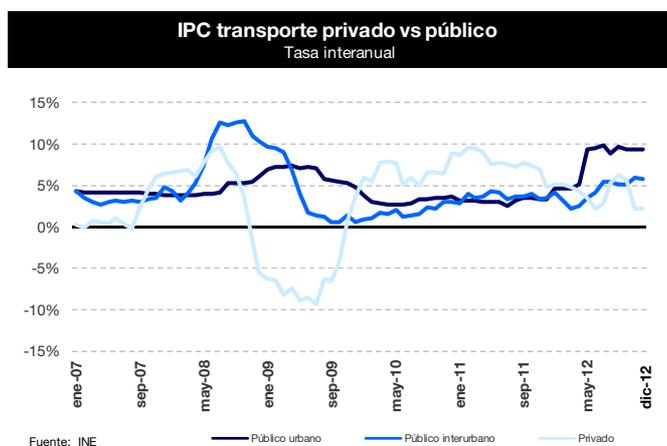
Fuente: INE

El sector en cifras: evolución de precios

Tras el fuerte repunte de precios en agosto, septiembre y octubre, derivado del fuerte crecimiento del precio de los carburantes y lubricantes, el IPC del grupo de transporte se ha moderado en los dos últimos meses cerrado el año con un crecimiento del 3,1%, dos décimas por encima de la inflación general.

En los últimos meses se ha venido produciendo una **revisión al alza de las tarifas de algunos servicios de transporte urbano e interurbano regional**. En el primero de los casos para dar respuesta a la necesidad de incrementar el ratio de cobertura (porcentaje del coste del servicio que se cubre con la tarifa) hacer frente al incremento de costes y a la reducción de las subvenciones públicas que venían cubriendo en promedio más del 50% del coste del servicio. En el segundo, para compensar, al menos parcialmente, el déficit de tarifa histórico que venían sufriendo las empresas que prestaban los servicios. Estos incrementos de tarifas han llevado a que el crecimiento de los precios del transporte público – 9,4% en el caso del urbano y 5,8% en el interurbano- sea superior al del transporte privado 2,3%. Como se señalaba en anteriores barómetros, si estas subidas tarifarias, **plenamente justificadas**, no van acompañadas de medidas fiscales y regulatorias que internalicen los costes externos negativos producidos por el vehículo privado (congestión, contaminación, accidentes, etc) desincentivando su uso y de medidas de fomento del transporte público (p.ej. carriles bus-vao) corren el **riesgo de revertir los patrones de movilidad sostenible**.

No obstante lo anterior, y aunque los incrementos tarifarios se han registrado tanto los servicios de ferrocarril como en los de autobús, es necesario señalar que el **transporte por carretera** cierra el año con un **comportamiento sustancialmente menos inflacionista** que el transporte ferroviario, con un crecimiento del 5,8% frente al 8,9% del ferrocarril, constando la **contribución del autobús a la movilidad sostenible y accesible**.



El sector en cifras: evolución de costes

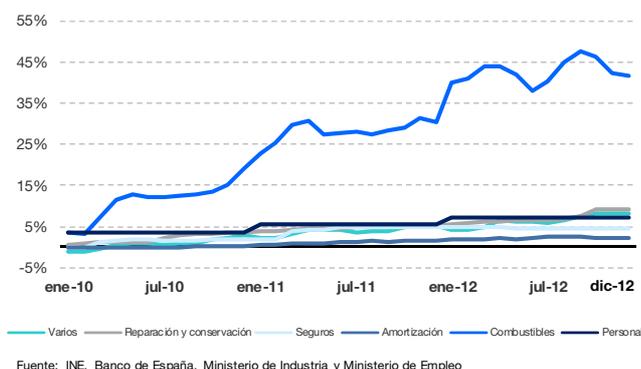
El **precio de los carburantes**, principal componente de la estructura de costes tras el de personal, ha moderado su crecimiento en los últimos meses del año, cerrándolo con un **crecimiento acumulado del 11,1%**, del 41,5% desde enero de 2010 y de casi el 50% desde 2009. Como ha venido ocurriendo a lo largo de 2012, el resto de componentes de coste han presentado un crecimiento moderado en el cuarto trimestre del año, destacando por su importancia, la **contención de los incrementos salariales** recogidos en los convenios colectivos, un 1,5%.

Esta contención en los costes de personal y en el resto de partidas no logra compensar la escalada del precio del combustible, lo que se traduce en **incrementos del coste total de los servicios por encima del IPC general**, especialmente en aquellos en los que el peso relativo del combustible es mayor, como en el caso del transporte interurbano, cuyos costes totales se estima que han crecido un 3,2%, todo ello en promedio y sin tener en cuenta los costes adicionales derivados de las exigencias crecientes en normativa social e innovación.

El análisis de la **dinámica de costes y precios desde enero de 2010**, con todas la limitaciones derivadas del hecho de que, salvo para el caso de las líneas de autobuses regulares de ámbito nacional, no se cuentan con datos de la evolución de precios, muestra que a pesar de la reciente moderación de los costes y del incremento de tarifas,

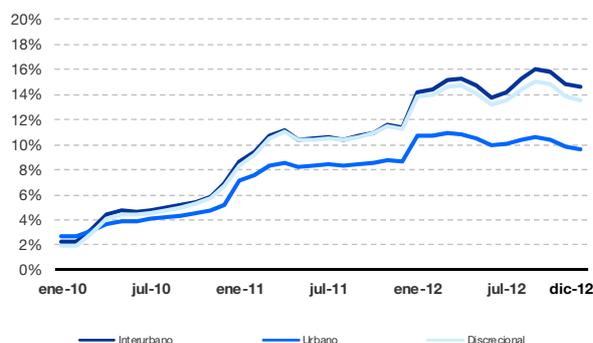
continúa la **reducción de los márgenes**. Así, mientras el crecimiento acumulado de costes es el 14,6% en los servicios interurbanos de autobús regular, del 13,6% en los discretionales y del 9,6% en los urbanos, el crecimiento acumulado de precios ha sido del 12,2% en el transporte interurbano y del 16,1% en el urbano. Dentro de estos servicios, y como se señaló al analizar los precios, los servicios de transporte por carretera han presentado un comportamiento menos inflacionista con un crecimiento del 11%.

Evolución partidas de costes
Tasa variación mensual acumulada enero 2010-diciembre 2012



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

Evolución costes por tipo de servicio
Tasa de variación mensual acumulada enero 2010-diciembre 2012

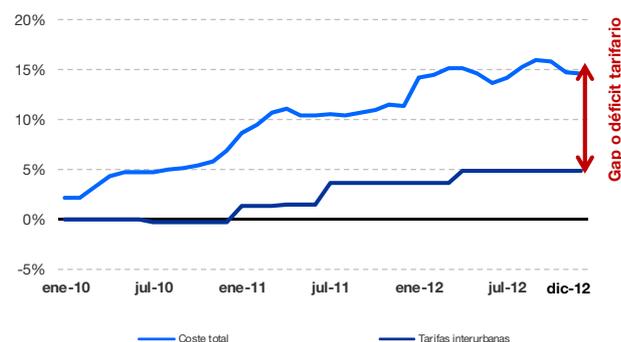


Fuente: Afi sobre datos de INE, Banco de España, Ministerio de Industria, Ministerio de Empleo Ministerio de Fomento y Asoc. Nacional Transportes Urbanos Colectivos en Superficie

En el caso de concreto del autobús interurbano regular general, la divergencia entre la evolución de las tarifas y la evolución de los costes no ha dejado de ampliarse, dando lugar a un **déficit creciente de tarifas**, que a cierre de año asciende a 10 puntos.

Este déficit tarifario que llevan soportando las empresas concesionarias desde hace más de dos años, dio lugar al anuncio por parte del Director General de Transporte Terrestre de una revisión extraordinaria de tarifas del 6%. Revisión que aún no ha sido aprobada y que de no producirse en breve, supone el sostenimiento de un fuerte desequilibrio económico del servicio, que se verá agravado por las perspectivas de caídas sustanciales y sostenidas de la demanda.

Evolución coste vs tarifa en los servicios interurbanos regulares
Tasa de variación mensual acumulada enero 2010-diciembre 2012



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

Por ello, **es urgente una revisión extraordinaria** de tarifas que permita la corrección de este desequilibrio económico creciente y que garantice en el corto y medio plazo la provisión de unos servicios de movilidad esenciales para la sostenibilidad económica, social y medioambiental, y con unas exigencias y unos niveles crecientes de calidad.

Opiniones empresariales y clima del sector

La Encuesta de Opiniones Empresariales del **cuarto trimestre** del año arroja unos resultados que, aunque negativos son **algo menos pesimistas** que los del trimestre anterior, con una mejora del indicador de confianza, que gana 21,8 puntos pasando de los -71,0 a los -49,1. Las **perspectivas de las empresas para el primer trimestre de 2013 siguen manteniéndose claramente en fase de desaceleración, aunque también algo menos negativas**, con un indicador de confianza situado en el -35,1. Sin embargo, esta mejora relativa de las expectativas del primer trimestre no estarían apuntando el inicio de la senda de recuperación ya que las perspectivas para el conjunto de 2013 son más pesimistas con más de un 50% de las empresas encuestadas con expectativas de empeoramiento de la actividad, la facturación y el empleo, lo que sitúa el índice de confianza para el conjunto de 2013 en los -42,1 puntos.

Por variables, es el **precio** el que ha sufrido un **mayor deterioro respecto** a los registros del tercer trimestre y más ha sorprendido a la baja respecto a las expectativas de las empresas, con pérdidas de 22,6 y 32,6 puntos, respectivamente. También la **dinámica del número de viajeros en el cuarto trimestre ha sido peor de lo esperado**, con un saldo de -73,7, 3,7 puntos más negativo que lo anticipado. El resto de variables de negocio se han

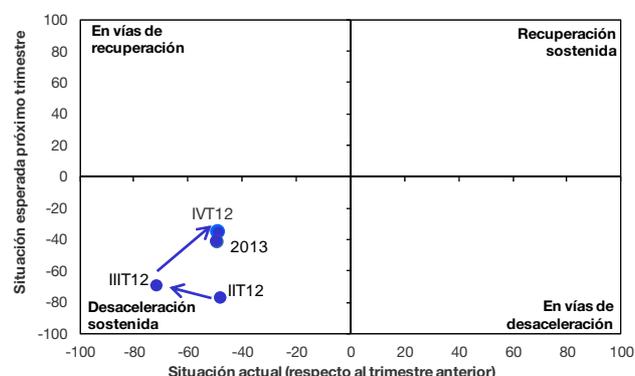
comportado de manera menos negativa que en el tercer trimestre y mejor de lo esperado por las empresas, destacando especialmente empleo e inversión, que con saldos de -26,3 puntos en el cuarto trimestre, mejoraban 31,6 y 23,7 respecto a los registros del tercer trimestre y 48,7 y 28,7 puntos respecto a las expectativas. Sin embargo, son también las variables para las que se espera que se agudice el deterioro respecto a los niveles del cuarto trimestre y no sólo en el primer trimestre sino para el conjunto del año 2013.

Para el resto de variables, las perspectivas empresariales para el primer trimestre de 2013 son menos negativas que los registros del cuarto trimestre, destacando especialmente el menor pesimismo respecto al número de viajeros con saldos de -31,6 y -36,8 puntos para el primer trimestre y para el conjunto del año respectivamente.

Sin embargo, y como se señalaba anteriormente, **este relativo menor pesimismo del primer trimestre de 2013 no es extrapolable al conjunto del año**, para el que las expectativas son inferiores a las del arranque del año. Esto es especialmente cierto en lo relativo a facturación y beneficios, para los que se esperan saldos de -47,4 y -63,2 puntos para el conjunto del año, 10,5 y 21,1 puntos inferiores a los del primer trimestre y, en el caso de los beneficios supone que un deterioro de 5,3 puntos respecto al cuarto trimestre de 2012.

El reloj de la coyuntura del autobús

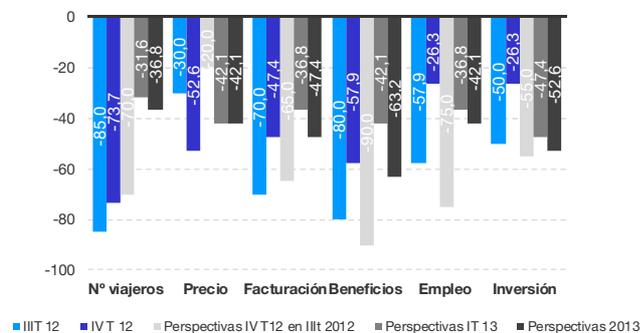
Opiniones empresariales sobre la situación actual y futura (saldos*)



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

Opiniones empresariales: actividad de la empresa

Saldos de opinión (*)

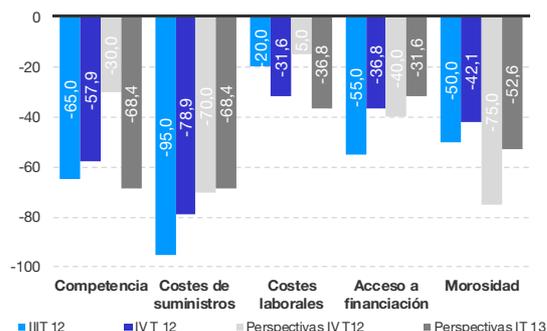


(*) diferencia entre el porcentaje de respuestas "mejor" y el de respuestas "peor"
Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS

En cuanto a las variables de entorno, el cuarto trimestre de 2012 cierra con todas ellas en terreno claramente negativo señalando el **mantenimiento del escenario adverso en el que las empresas desarrollan su actividad**. Todas moderan su comportamiento negativo respecto al tercer trimestre, salvo los costes laborales, que además se han comportado sustancialmente peor de lo esperado. Destaca especialmente el menor deterioro del acceso a la financiación (18,2 puntos menos negativo que en el tercer trimestre y 3,2 puntos menos de lo esperado), costes de suministros (16,1 puntos menos negativo que el registro del tercer trimestre aunque 8,9 puntos más negativo de lo esperado) y morosidad (7,9 puntos mejor que en el tercer trimestre y 32,9 mejor de lo anticipado por las empresas).

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

De cara al primer trimestre de 2013 las empresas siguen esperando un deterioro de las variables de entorno, con empeoramientos respecto a los registros del cuarto trimestre para las variables de competencia, costes de suministro, costes laborales y morosidad. Para todas ellas, salvo para los costes de suministros, las empresas esperan que la situación sea aún peor que la registrada en el tercer trimestre de 2012.

La nota relativamente optimista viene de la mano del acceso a la financiación, respecto a la que "sólo" un 31,6% de los entrevistados esperan dificultades adicionales en el primer trimestre respecto a las sufridas en trimestres anteriores, frente al 36,5% que lo declararon en el cuarto trimestre, el 55% del tercero o el 65,2% en el segundo.

A lo largo de 2012, el principal factor negativo al que han tenido que enfrentarse las empresas ha sido la **caída de la demanda** (que para un 78,9% de los entrevistados está entre los dos elementos más negativos para su actividad),

seguido del incremento de costes (con un 63,2%), morosidad (21,1%), restricción de acceso a la financiación (26,3%) y la regulación (10,5%). Por otro lado, la demanda y los costes han sido las variables que más deterioro han mostrado a lo largo de 2012, con un saldo de -84,2 puntos.

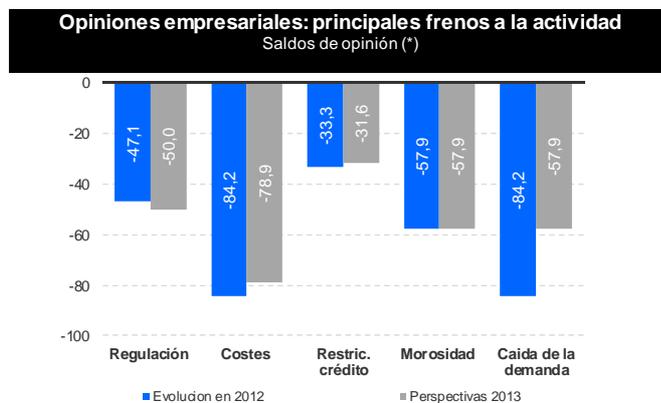
De cara al conjunto de 2013, los empresarios entrevistados esperan un entorno ligeramente menos negativo que el soportado a lo largo de 2012 en lo relativo a costes, restricción de crédito y demanda. En lo referente a morosidad no esperan cambios. Sin embargo, esperan que se agudice el **empeoramiento del entorno regulatorio**. La reforma de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre, la obligación de puesta en marcha de un sistema de contabilidad analítica para las concesiones estatales y otras iniciativas regulatorias en marcha, son percibidas por las empresas como nuevas cargas administrativas que introducen nuevos costes y frenan el desarrollo del negocio.

Sorprende las perspectivas sustancialmente menos pesimistas que las empresas tienen respecto a la evolución de la demanda en 2013, pasando de un 84,2% de las empresas que declaran haber visto reducida su demanda en 2012 a un 63,2% que espera se reduzca en 2013 con un 5,3% que espera que crezca. Será necesario esperar a los resultados del próximo barómetro para contrastar si efectivamente este relativo optimismo se verifica. Las malas expectativas de crecimiento económico junto con factores como la agresiva política comercial de RENFE o los recortes en los presupuestos públicos, no parece que apunten en ese sentido.

La **respuesta mayoritaria de las empresas ante la caída de la demanda es de manera creciente reestructurar capacidad y ajustar empleo**, por la que optaron un 94,1% de ellas en el cuarto trimestre frente al 75% en el tercero. Le sigue la reducción de precios (31,2%) y la búsqueda de mercados exteriores (29,4%). Los **acuerdos de colaboración o fusiones parecen perder peso**, siendo mencionado por tan sólo un 17,6% de las empresas, frente al 30% del tercer trimestre.

Respecto a las estrategias **para afrontar los impagos** por parte tanto de la administración como de clientes privados, un 55,6% de las empresas ha recurrido a **acciones legales** (porcentaje muy similar al del tercer trimestre). **Se reduce el porcentaje de empresas que negocian soluciones de factoring**, pasando del 26,3 al 16,7%, mientras que crece el número de empresas que aceptan quitas (un 11,1% del total) o las que directamente no toman ningún tipo de medidas, que pasa del 5,3 al 16,7%.

Frente a las restricciones de financiación, se reduce el recurso a **renegociar líneas de crédito** (que pasa de un 86,7% a un 61,5%) aunque sigue siendo la **alternativa mayoritaria**. También se reduce la colocación de pagarés o el retraso de pagos, que es utilizado por un 15,4% de las empresas encuestadas, mientras que la obtención de avales y la ampliación de capital son las alternativas menos frecuentes, siendo utilizadas por un 7,7% de los encuestados.



Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS