

Claves

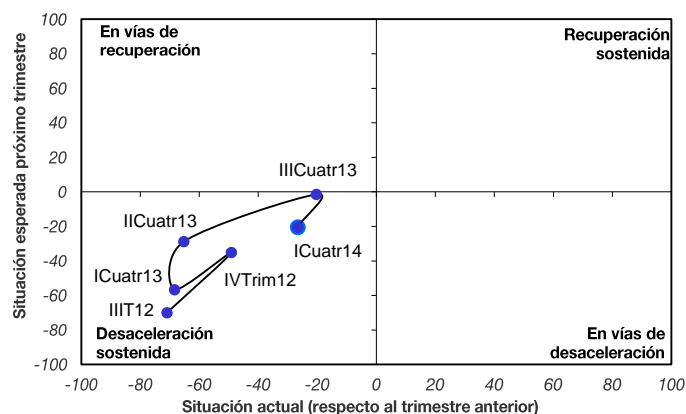
- ✓ El indicador de confianza se sitúa 6 puntos por debajo del registro de cierre de 2013, y 19 puntos con respecto a las previsiones
- ✓ Los principales organismos nacionales e internacionales auguran una aceleración del crecimiento de la economía española en la segunda mitad de 2014. La economía podría acabar el año con un crecimiento en torno al 1,1%
- ✓ La demanda de transporte en autobús ha sufrido un nuevo deterioro, especialmente en los servicios de media y larga distancia.
- ✓ En dicho descenso, la política tarifaria implementada por RENFE en sus servicios de larga distancia y alta velocidad ha jugado un importante papel, así como las nuevas plataformas *online*, del estilo de *Bla Bla Car*.
- ✓ Decrecen de manera alarmante las perspectivas de facturación y beneficios, que tienen su reflejo en las de empleo e inversión.
- ✓ El riesgo de que se produzca un estrechamiento muy acusado del margen empresarial es cada vez mayor, puesto desde diciembre de 2011 la escalada de los costes unitarios por viajero ha superado al crecimiento de las tarifas.
- ✓ El incremento de la competencia es el factor de entorno que más negativamente influye en el desempeño de las empresas.
- ✓ El problema de la morosidad se ha agravado en el último año. Además de iniciar acciones jurídicas y acuerdos de *factoring*, ha crecido la aceptación de quitas.
- ✓ Las empresas de autobús expresan una valoración muy negativa de la situación de las estaciones de autobús. Salvo en los tiempos de embarque y desembarque, el resto de dimensiones suspenden.
- ✓ El impacto que tiene la situación de las estaciones sobre los determinantes de negocio es también una preocupación latente.
- ✓ El 83% de los encuestados declara que estaría dispuesto emprender la gestión operativa de estaciones de autobús.
- ✓ El 60% lo haría con independencia del estado en el que se encontrase la estación, mientras que el otro 40% lo haría únicamente en caso de ser un espacio rehabilitado

El clima del sector

Durante los primeros meses de 2014 las empresas del sector del autobús han mostrado un **retroceso** en sus expectativas de crecimiento. A diferencia de lo ocurrido a cierre de 2013, cuando revelaron un extraordinario optimismo en la aceleración de la recuperación, se percibe, además, poca confianza de cambio en sus perspectivas de cara al segundo cuatrimestre de 2014. Según la **Encuesta de Opiniones Empresariales**, el indicador de confianza se sitúa 6 puntos por debajo del registro de cierre de 2013, y 19 puntos con respecto a lo que habían previsto. El indicador sigue, una vez más, en fase de desaceleración sostenida. A pesar de que se ha constatado un cambio de ciclo en la economía española y diversos indicadores apuntan al restablecimiento de las condiciones de crecimiento de muchas actividades, los empresarios se parecen mostrarse más cautos en el caso del sector del autobús.

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-FENEBÚS

Entorno económico

El PIB creció en el primer trimestre de 2014 un 0,5%, la primera tasa positiva en términos interanuales desde el tercer trimestre de 2011. Esta tendencia se ha sustentado en la **tenue** pero constante **recuperación del consumo privado** y, principalmente, en la contribución del **avance de la inversión** en bienes de equipo. La nota negativa del trimestre la pone la demanda externa, debido a una aceleración de las importaciones mayor que la de las exportaciones. A pesar de ello, ambos flujos muestran un importante dinamismo. En este sentido, la relevancia que han mostrado las exportaciones en la salida de la recesión ha sido notoria, y no debe cesar el apoyo al tejido empresarial en los procesos de **internacionalización**,

Cuadro macroeconómico de España

Tasa interanual en % *	2014				2014**
	I Tr	II Tr**	III Tr**	IV Tr**	
PIB	0,5	1,1	1,3	1,4	1,1
Consumo final	1,1	1,1	0,5	0,6	0,8
Hogares	1,6	1,7	1,4	1,2	1,5
AA.PP.	-0,2	-0,8	-1,9	-1,4	-1,1
FBCF	-1,1	0,1	0,5	1,1	0,1
Bienes de equipo	11,3	7,0	7,0	5,5	7,7
Construcción	-8,7	-4,2	-3,6	-2,0	-4,6
Vivienda	-7,1	-5,0	-4,2	-1,3	-4,4
Otra construcción	-9,9	-3,5	-3,2	-2,5	-4,8
Demanda interna (1)	0,7	0,8	0,5	0,6	0,7
Exportaciones	8,1	2,0	4,0	5,0	4,8
Importaciones	9,3	1,5	1,7	3,0	3,9
Demanda externa (1)	-0,2	0,2	0,8	0,8	0,4
IPC	0,0	0,2	-0,1	0,3	0,1
Tasa de paro (EPA)	25,9	25,3	24,5	24,4	25,0

Fuente: Afi e INE

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

** Previsión

puesto que han sentado unas bases para el posicionamiento de muchas actividades en mercados exteriores. El sector del autobús debe aprovechar, en la medida de lo posible, este **dinamismo**.

Los datos también confirman que en el primer trimestre se produjo una **leve creación de empleo** por segundo trimestre consecutivo, aunque en términos interanuales se sigue destruyendo empleo a una tasa del -0,3%. Los registros de afiliación a la Seguridad Social y paro registrado de mayo consolidan la tendencia de recuperación del empleo y descenso del paro.

En cuanto a las **previsiones** para los próximos trimestres, los principales organismos nacionales e internacionales auguran una **aceleración del crecimiento** de la economía española en la segunda mitad de 2014, impulsada por la recuperación de la confianza y por la mejora general de las condiciones. La economía podría acabar el año con un crecimiento en torno al 1,1%, con una contribución positiva tanto de la demanda nacional como de la demanda externa.

El sector en cifras: demanda

En los primeros meses de 2014, según datos del INE, el transporte global de viajeros ha registrado un crecimiento interanual de 0,4%, fundamentalmente debido al buen dato de marzo, cuando aumentó el número de viajeros un 4% con respecto al mismo mes de 2013. El principal motor de dicha subida fue, una vez más, transporte urbano, con una tasa de variación interanual del 1%. El transporte interurbano, sin embargo, prosigue en fase recesiva, mostrando una nueva caída, esta vez, del -0,4%. No obstante, en el acumulado de doce meses el transporte vuelve a revelar una caída del -0,1%. Menos contundente, eso sí, que las registradas en 2013.

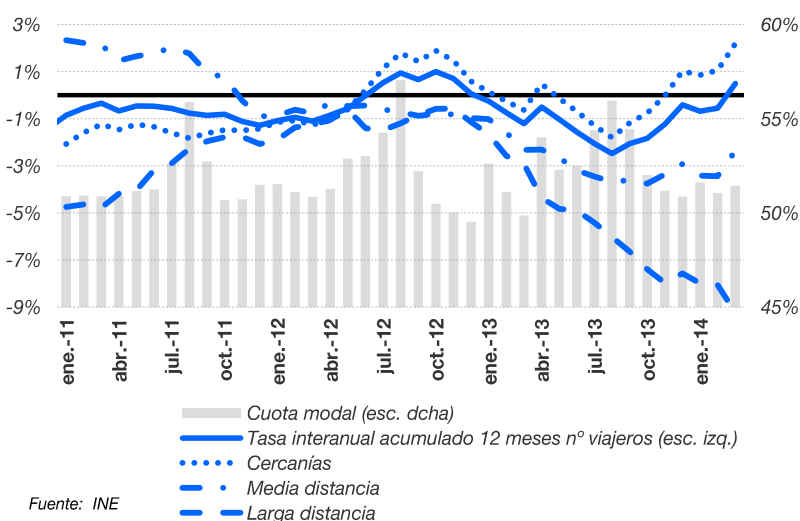
Limitando el análisis del sector a la demanda de transporte en autobús, el número de viajeros entre enero y marzo fue de 706 millones de viajeros, aproximadamente dos millones menos que en los mismos meses de 2013. En el acumulado de doce meses, la variación en marzo en el número de viajeros fue de -0,9%.

En el ámbito del transporte interurbano, cabe destacar la significativa **caída de la demanda de los servicios de media distancia** y, en mayor medida, de **larga distancia**, habiéndose registrado durante los primeros tres meses del año tasas de descenso en el número de viajeros del 3% y 8,2%, respectivamente.

En dicho descenso, la **política tarifaria** implementada por **RENFE** en sus servicios de larga distancia y alta velocidad ha jugado un importante papel.

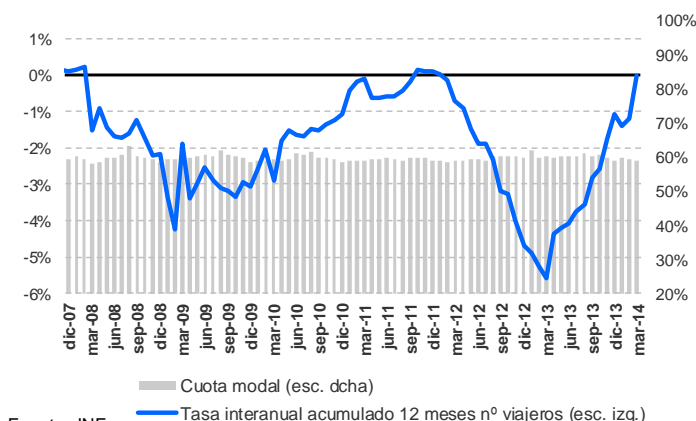
En este sentido, a pesar de que es muy complicado cuantificar exactamente cuál es la cuantía del trasvase intermodal de viajeros, la demanda de éstos en servicios ferroviarios de larga distancia ha aumentado en un 15,8% en el último año.

Transporte interurbano en autobús



Fuente: INE

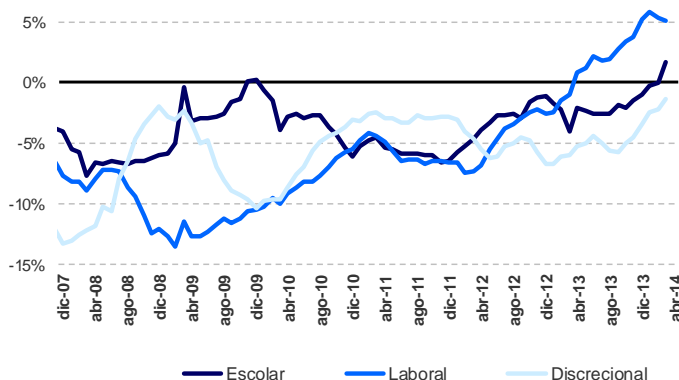
Transporte urbano



Fuente: INE

Transporte especial y discrecional en autobús

Tasa interanual acumulada 12 meses n° viajeros



Fuente: INE

Otra de las causas de la caída de la demanda del transporte interurbano es la competencia generada por las **nuevas aplicaciones online** que conectan a conductores con pasajeros interesados en compartir coche para trayectos de media y larga distancia. Esta actividad, denominada *car sharing* en inglés, ha crecido extraordinariamente en España – según fuentes de la compañía, **Bla Bla Car** ha crecido tres veces más rápido en España que en Francia, de donde es originaria esta compañía – y se ha sumado a la lista de amenazas para la supervivencia de las empresas de autobús. En este sentido, las organizaciones empresariales han denunciado a principios de este año la necesidad de que las autoridades elaborasen una **normativa específica reguladora** de esta nueva modalidad de transporte, tanto para las agencias de mediación como para los conductores que ponen a disposición su vehículo.

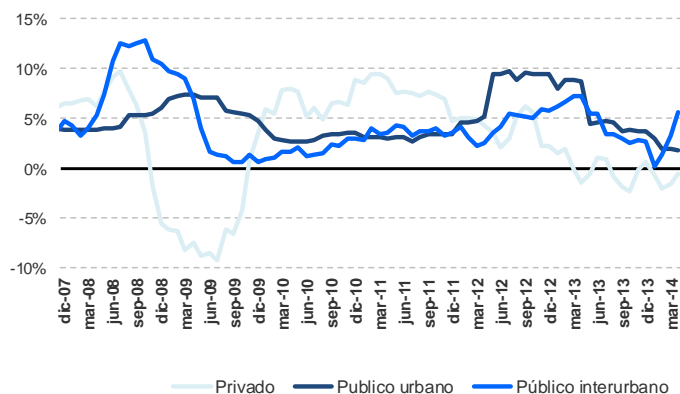
Por último, en lo que concierne al transporte especial y discrecional, destaca el aumento del 1,5% en el número de viajeros en relación con el mismo periodo del año anterior. Este incremento viene impulsado por la tendencia al alza del transporte especial laboral, que alcanza un incremento del 5,4%. Tal y como se ha comentado en otras ediciones del barómetro, este aumento podría explicarse por la **sustitución** que los usuarios están haciendo de sus **vehículos privados** en sus desplazamientos a sus respectivos centros de trabajo.

El sector en cifras: evolución de precios

El IPC general del transporte registró un incremento interanual entre enero y abril del 0,1%, aunque con respecto a los últimos cuatro meses del 2013, la variación ha sido negativa, en torno al -0,8%. Esta moderación es consecuencia lógica del estancamiento de la demanda y la contención de los costes, sobre todo energéticos. Pero, por otro lado, también han influido las fuertes **rebajas tarifarias** en los servicios de media y larga distancia aplicadas por **RENFE**.

IPC transporte privado vs público

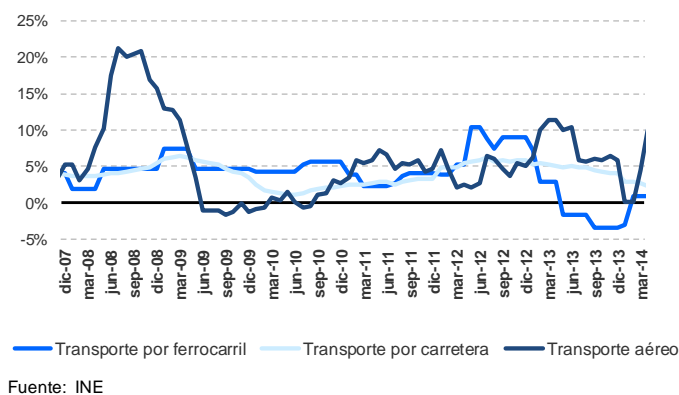
Tasa interanual



Fuente: INE

IPC de los modos de transporte público

Tasa interanual

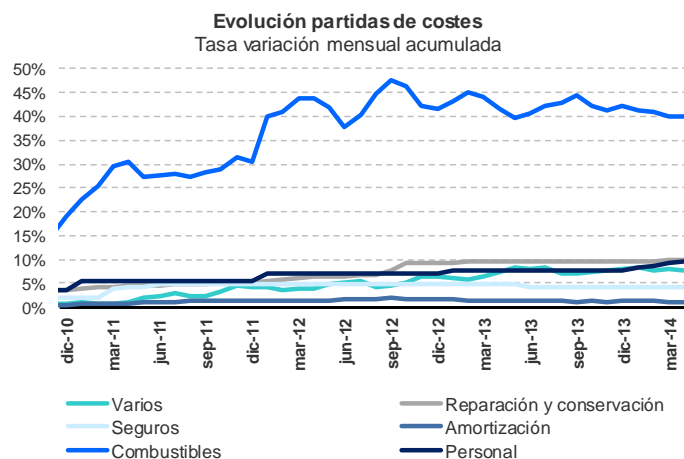


Fuente: INE

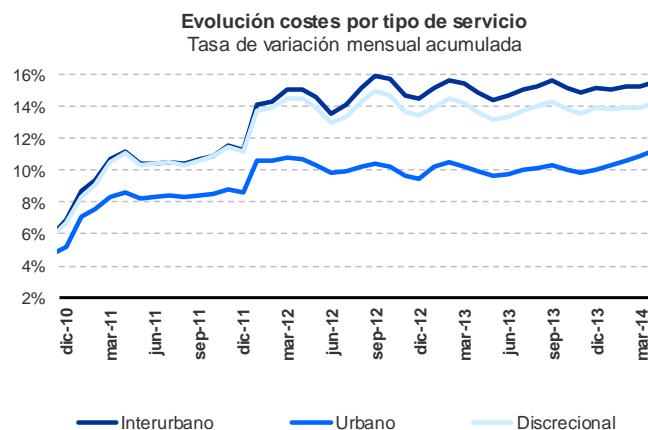
Por su parte, el IPC del transporte privado ha continuado la tendencia deflacionista que se viene observando a lo largo del último año, con una tasa de crecimiento del -1,2% entre enero y abril, a diferencia de lo que sucede en el transporte público urbano (2,2%) e interurbano (2,6%).

El sector en cifras: evolución de costes

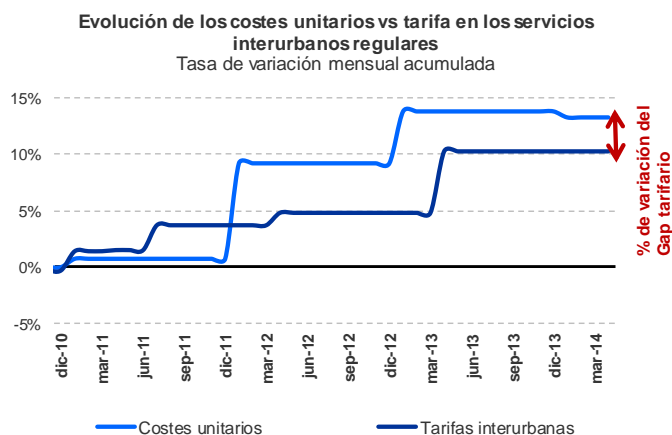
La **contención** de los costes de producción se ha mantenido en el arranque de 2014. Los gastos de personal - que suponen algo más que el 40% del total de los costes - han aumentado en más de 5 décimas con respecto al comienzo del año anterior. La segunda fuente principal de costes, los carburantes, han continuado con su tendencia a la baja, llegando registrar tasas interanuales de -3,0% durante el primer trimestre del 2014. Por su parte, las variaciones en el precio de los servicios de reparación y los seguros han sido menos significativas, habiéndose registrado tasas del 0,3% y -0,4%, respectivamente. Por modalidades de servicio, no se observan grandes diferencias en la evolución de los costes, si bien se mantiene la brecha entre el crecimiento acumulado de los costes de transporte interurbano y los del transporte urbano. Esto ha influido claramente en la dinámica del transporte interurbano, como se ha visto anteriormente, muy afectada por la crisis, sobre todo en el caso de los servicios de larga distancia.



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



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



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

El estancamiento y el diferencial negativo en el crecimiento de precios y costes están comprometiendo la **viabilidad** de muchas empresas. El riesgo de que se produzca un **estrechamiento muy acusado del margen empresarial** es cada vez mayor, puesto desde diciembre de 2011 la escalada de los costes unitarios ha superado al crecimiento de las tarifas. En términos absolutos, si el precio por viajero es menor a su coste unitario, la empresa estaría incurriendo en pérdidas, siendo desaconsejable operar, siempre y cuando no tenga otras fuentes de ingresos. En el primer trimestre del 2014, este diferencial alcanzaba el 3,9% para el transporte interurbano, ligeramente inferior al del pasado trimestre.

Opiniones empresariales y clima del sector

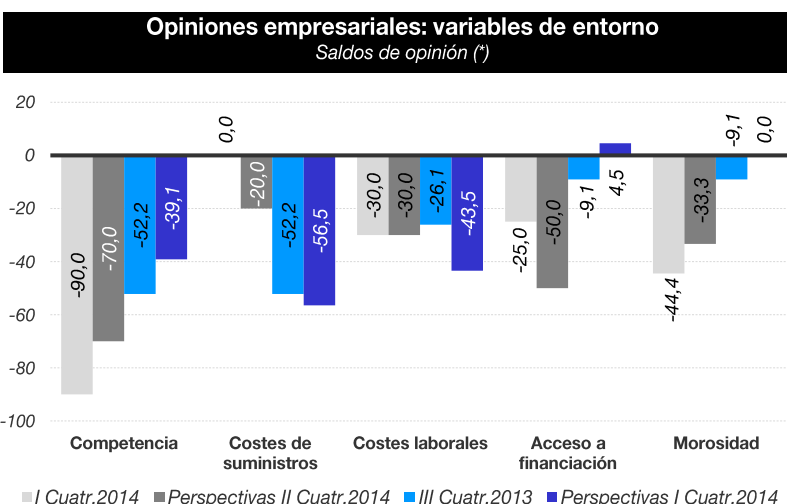
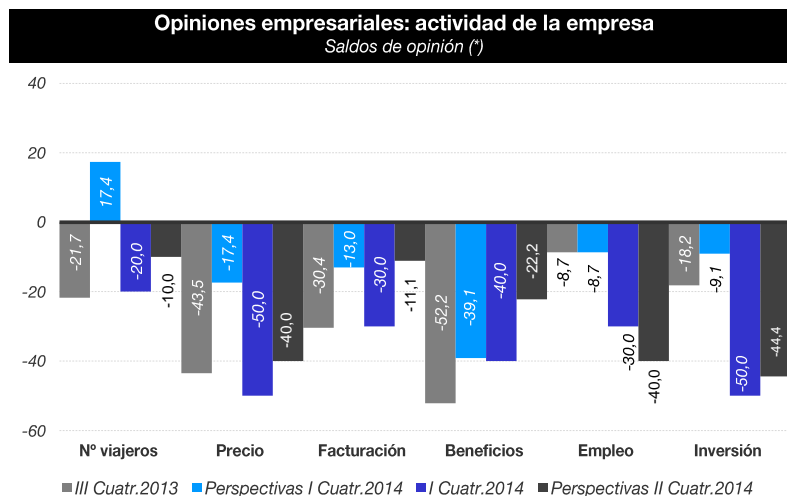
En contraposición al optimismo que habían mostrado los empresarios a finales de 2013, las **condiciones** parecen haberse vuelto más **adversas** de lo esperado, a tenor de las fuertes caídas que se registran en los indicadores parciales de clima de las empresas. Las más notables se dan en el empleo y en la inversión, indicando que el sector no tiene perspectivas de expansión en el corto plazo, un dato que no es ni mucho menos sorprendente a la vista de los resultados que se conocen de la estadística de viajeros. Estas caídas sin duda están influenciadas por el sentimiento actual y las perspectivas de facturación y de generación de beneficios, que son de **empeoramiento** muy acusado. Estos datos son especialmente preocupantes puesto que las empresas han dedicado gran parte de sus beneficios y remanentes a la financiación de su actividad corriente ante la prolongada sequía de crédito, y si estos se resienten de

manera continuada, van a poner contra las cuerdas la viabilidad de un tejido empresarial ya de por sí muy golpeado por la crisis. Según datos de Asintra, hasta 370 empresas del sector han desaparecido durante la crisis.

En cuanto a las variables de entorno que afectan al desempeño empresarial, la **competencia** de los operadores vuelve, una vez más, a ser la que mayor influencia negativa presenta. En este sentido, ha afectado mucho en este resultado la aparición de las nuevas plataformas como **Bla Bla Car** y la competencia que está suponiendo el operador ferroviario. Salvo en lo que se refiere a los costes de suministro, en el resto de variables los empresarios han constatado un empeoramiento, especialmente en lo que se refiere a la morosidad, donde el saldo de opinión ha mostrado un retroceso muy acusado con relación a pasados trimestres. Las perspectivas de **acceso a la financiación** es el indicador que presenta **los peores pronósticos**, con un empeoramiento de 25 puntos en el saldo de opinión. El resto de variables mejoran o se mantienen constantes.

Pocos cambios, por otra parte, en las estrategias seguidas por las empresas para sortear la **crisis**. La **reestructuración de la capacidad y del empleo** sigue siendo la medida más implementada, con un 50% de respuestas afirmativas. La reducción de precios vuelve a cobrar protagonismo, y es la segunda vía más recurrentemente utilizada. La búsqueda de mercados exteriores y las fusiones y alianzas siguen ocupando un lugar secundario.

En lo que se respecta a la **morosidad**, en los últimos años el sector ha manifestado la generalización de esta mala práctica, y la situación se ha agravado en el último año, como consecuencia también de la continuada **escasez de crédito** financiero. Las administraciones públicas son los principales deudores, con los periodos de pago más dilatados. Para afrontar este problema, las principales medidas a la que recurren las empresas son el inicio de acciones jurídicas y la negociación de soluciones de **factoring**. Ha crecido, además, la aceptación de quitas parciales ante la insolvencia de muchos deudores. Finalmente, entre los métodos para afrontar las restricciones de crédito, crece en importancia la colocación de pagarés y los retrasos en los pagos, con un 20% de respuestas afirmativas. No obstante, la **renegociación** de las líneas de crédito sigue siendo el recurso fundamental.



(*) 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

Las estaciones de autobús

La situación de dejadez por la que atraviesan gran parte de las terminales de autobús existentes en España es una preocupación creciente entre las empresas del sector del autobús. Su carácter estratégico influye en la capacidad de crecimiento de las empresas, en la medida en que son lugares de emisión y recepción de viajeros y es una variable clave dentro de los elementos que tienen en cuenta los mismos a la hora de decidir el modo de transporte en el que realizar sus viajes. Así lo ponen de manifiesto en la valoración que realizan sobre los aspectos clave de estos espacios. La peor valoración se la lleva la funcionalidad comercial de las estaciones, un aspecto fundamental para revitalizar estos espacios, hasta ahora infrautilizados en muchos casos. No obstante, suspenden en todas las dimensiones, desde el estado de la infraestructura a su funcionalidad para el transporte o el confort, la seguridad y la higiene de estos espacios. En lo que se refiere al impacto que revierte el estado de las estaciones sobre algunos determinantes de negocio, la valoración también es negativa. Los costes operativos y la imagen del servicio son los que se ven más afectados. Tan solo aprobarían en el aspecto relacionado con los tiempos de embarque y desembarque.

Valoración de las estaciones de autobus y de su influencia en el desempeño de las empresas.
(1= Muy negativo; 5 = Muy positivo)

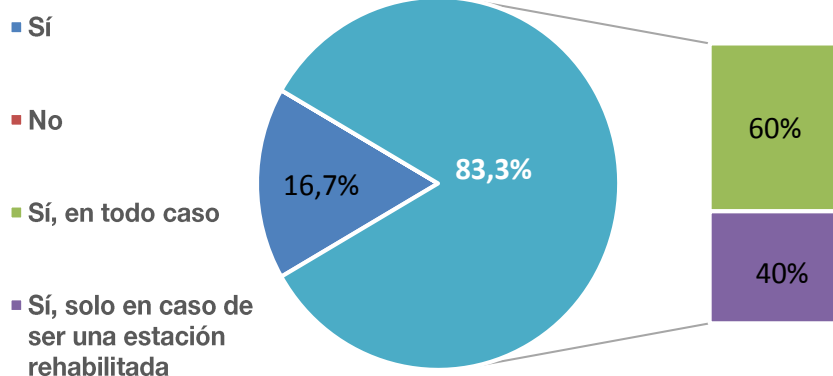


En rojo: Determinantes de negocio sobre los que incide el estado de las estaciones
En azul: Aspectos clave de las estaciones de autobus

Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA FENEBUS

En cuanto a la predisposición de las empresas para emprender la gestión operativa de estaciones de autobús, el 83% de los encuestados declara que estaría dispuesto a hacerlo. No obstante, dentro de este colectivo de empresas, el 60% lo haría con independencia del estado en el que se encontrase la estación, mientras que el otro 40% lo haría únicamente en caso de ser un espacio rehabilitado. En cuanto a la fórmula de gestión de las estaciones, la inmensa mayoría estaría dispuesta a llevarla a cabo sin precisar ninguna estrategia concreta. A la luz de los resultados, los encuestados no muestran preferencias excluyentes, sino que lo harían tanto en un régimen de colaboración público privada como en uno exclusivo de promoción privada. Del análisis puede inferirse que las empresas reclaman una actuación urgente en lo que se refiere a la rehabilitación y puesta en valor de las estaciones de autobús, en la medida en que son espacios que afectan directamente a sus respectivos negocios. Tanto es así que la mayoría de ellas estaría dispuesta a gestionar las estaciones, lo que indica que existe margen para mejorar la pésima situación actual en que se encuentran.

¿Estaría dispuesto a gestionar una estación de autobus? % sobre el total



Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA FENEBUS

Dirección y coordinación: FENEBUS y ASINTRA

Realización y asistencia técnica: Afi

