

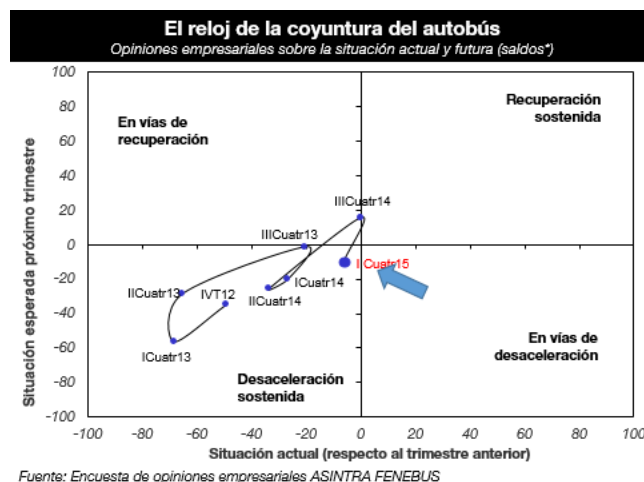
## Claves

- ✓ Las expectativas de los empresarios para el segundo trimestre de 2015 se deterioran con respecto a la situación actual. Ello puede obedecer a la incertidumbre introducida por cambios regulatorios recientes y a que el sector no acaba de despegar de la crisis
- ✓ Por su parte, la economía española está mostrando un extraordinario dinamismo en este arranque de 2015. En el segundo trimestre del año se han creado 412.000 puestos de trabajo netos y el crecimiento esperado del PIB para el conjunto de 2015 es del 3%
- ✓ Mientras el avión y sobre todo el ferrocarril han ganado en número de viajeros, 5,6% y 0,2%, respectivamente, el autobús ha vuelto a descender en número de viajeros, con la subsiguiente pérdida de cuota modal. En el caso del transporte interurbano en autobús, la caída a mayo de 2015 se ha situado en el -1,6%
- ✓ El transporte urbano - en particular, el metro - y el transporte discrecional han sido las dos modalidades de transporte de viajeros que han registrado mayores tasas positivas de crecimiento, descontados efectos estacionales y de calendario. La recuperación económica explica este incremento de los viajeros
- ✓ El brusco descenso del coste de los carburantes que tuvo lugar en los últimos cuatro meses de 2014 ha dado paso a una senda creciente en los primeros meses de 2015, habiendo recuperado más de diez puntos porcentuales
- ✓ La competencia por parte de otros operadores es la variable que más preocupa al sector, debido a la extensión de las iniciativas de coche compartido, la fuerte competencia por el mercado en el proceso de renovación de las concesiones y el avance del ferrocarril de alta velocidad
- ✓ En conjunto, las expectativas de mantenimiento de tarifas y pérdida viajeros se traducen en presagios muy poco alentadores en cuanto a facturación y beneficios, con -11,5 y -19,2 puntos para el segundo cuatrimestre
- ✓ El 61% de las empresas encuestadas valora negativamente el impacto de la Ley de Desindexación para aquellas empresas que operan con déficit tarifario. Además, las empresas son muy escépticas en cuanto a la determinación de la empresa eficiente que prevé la Ley para las revisiones de tarifas

## El clima del sector

A pesar del optimismo mostrado por los empresarios a finales de 2014, las opiniones recogidas en el primer trimestre de 2015 muestran un empeoramiento de las expectativas sobre la situación del sector. El reloj de coyuntura se sitúa en fase de **desaceleración sostenida**.

El indicador de expectativas del segundo trimestre se sitúa en -10,3 puntos, un deterioro que puede obedecer a la incertidumbre introducida por cambios regulatorios recientes – criterios de adjudicación, ley de desindexación – y a que el sector no acaba de despegar de la crisis – a diferencia de la economía española – tal y como refleja el retroceso del indicador situación, que se sitúa en -6,4 puntos.



## Entorno económico

La actividad en España ha mostrado un extraordinario dinamismo en los primeros seis meses de 2015, con un empuje muy destacado de la demanda privada. El **consumo familiar** – que representa cerca del 60% del PIB – avanzó en el primer trimestre un 3,1%. Así, el crecimiento esperado del PIB español para el conjunto de 2015 es del 3% (3,3% según las previsiones del gobierno de la nación).

Por otra parte, según la Encuesta de Población Activa (EPA), en el segundo trimestre de 2015 la economía española ha generado 412.000 puestos de trabajo. No obstante, la tasa de paro de la economía española se sitúa en el 22,4%, uno de los niveles más elevados de la Unión Europea.

**Cuadro macroeconómico de España**

tasa interanual (%)	2015				2015**	2016**
	I Tr	II Tr**	III Tr**	IV Tr**		
<b>PIB</b>	<b>2,7</b>	<b>3,0</b>	<b>3,3</b>	<b>3,2</b>	<b>3,0</b>	<b>2,5</b>
Consumo Final	2,6	3,0	3,1	3,0	2,9	2,1
Hogares	3,5	3,5	3,5	3,3	3,5	2,5
AA.PP.	0,1	1,5	1,9	1,9	1,3	0,9
<b>FBCF</b>	<b>6,0</b>	<b>6,0</b>	<b>6,1</b>	<b>5,9</b>	<b>6,0</b>	<b>5,6</b>
Bienes de equipo	9,4	8,8	8,9	8,8	9,0	7,7
Construcción	4,9	5,1	5,2	5,1	5,1	5,1
Inv. residencial	2,3	3,5	4,2	4,6	3,7	5,0
Otra construc.	6,8	6,2	5,9	5,5	6,1	5,1
Otros productos	2,4	2,5	2,7	2,0	2,4	2,5
<b>Demanda interna (1)</b>	<b>3,2</b>	<b>3,5</b>	<b>3,6</b>	<b>3,5</b>	<b>3,4</b>	<b>2,8</b>
Exportaciones	5,7	5,8	5,0	6,4	5,0	6,4
Importaciones	7,4	7,8	6,7	7,8	6,7	7,8
<b>D.externa (1)</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,2</b>
<b>IPC</b>	<b>-1,0%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,6%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>1,3%</b>
<b>Tasa de paro (EPA)</b>	<b>23,8</b>	<b>22,4</b>	<b>21,2</b>	<b>21,4</b>	<b>22,2</b>	<b>20,8</b>

Fuente: Afi e INE

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

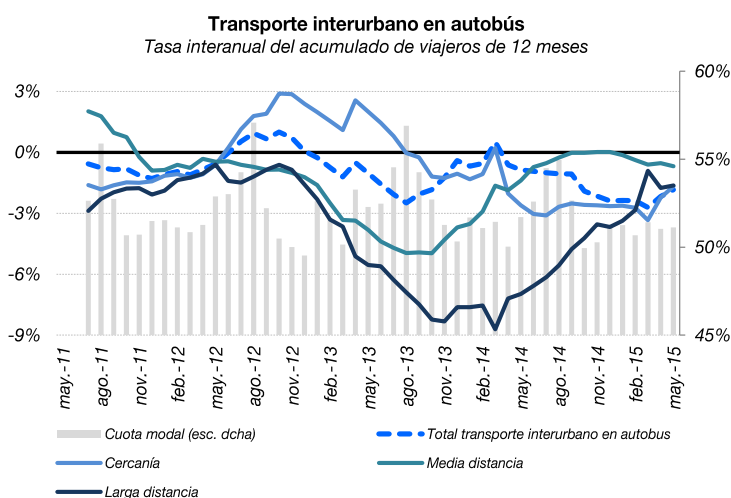
\*\* Previsión

Por otra parte, la recuperación de la economía global continúa, aunque a distintas velocidades. El crecimiento se afianza en EEUU al hilo del renovado dinamismo del mercado de trabajo, que podría llevar a la Fed a subir los tipos de interés a la vuelta del verano. En el área euro, la actividad gana pulso como consecuencia de la mejora de las condiciones financieras asociadas a las medidas de estímulo del BCE, la depreciación del euro y la caída del precio del petróleo, entre otros. Solo un accidente financiero – en particular, la posible salida de Grecia del euro - podría interrumpir una recuperación que cada vez cobra más vigor. Asimismo, la **incertidumbre** creada en torno a la evolución reciente del mercado bursátil de China constituye un elemento de preocupación adicional para el crecimiento de la economía mundial. A ello se une la constatación de que algunos países como Brasil, Turquía, Rusia o Sudáfrica presentan problemas estructurales de crecimiento y vulnerabilidades macroeconómicas.

## El sector en cifras: evolución de la demanda<sup>1</sup>

A pesar de la mejora de la actividad económica general, la movilidad en España sigue dando muestras de estancamiento. Entre enero y mayo de 2015, según datos del INE, el transporte global de viajeros ha registrado un crecimiento interanual en el acumulado de doce meses del -0,4%. No obstante, la reducción observada es menor que el pasado año, y hay importantes diferencias entre modos. En este mismo periodo, mientras el avión y el ferrocarril han ganado en número de viajeros, 5,6% y 0,2%, respectivamente, el autobús ha vuelto a descender en número de viajeros en un -0,8%, con la subsiguiente pérdida de cuota modal. En el caso del transporte interurbano en autobús, la tasa de variación interanual a mayo de 2015 se ha situado en el -0,9%. Teniendo solo en cuenta el dato acumulado de doce meses a mayo de 2015 (ver gráfico), la caída general del **interurbano** ha sido del -1,4%. Asimismo, por distancia recorrida, el que menos viajeros ha perdido ha sido el de media distancia, con una caída del -0,7%. Los que más viajeros han perdido han sido **Cercanías**, con una caída del -1,7%, seguido del autobús interurbano, que se reduce en un -1,6%.

Por el contrario, también en el ámbito interurbano, el transporte ferroviario de larga distancia ha cosechado nuevos crecimientos en estos primeros meses de 2015. Concretamente, en el periodo entre enero y mayo, la tasa interanual del acumulado de doce meses alcanza el 8,1%. En ese mismo periodo, en el corredor **Madrid-Barcelona**, el número de viajeros de alta velocidad ha crecido en tasa interanual un 7,1%. La fuerte disminución de las tarifas de alta velocidad implementadas por el Ministerio de Fomento y la proliferación de nuevas líneas y rutas esta drenando un importante volumen de viajeros al avión y al autobús, en el caso de este



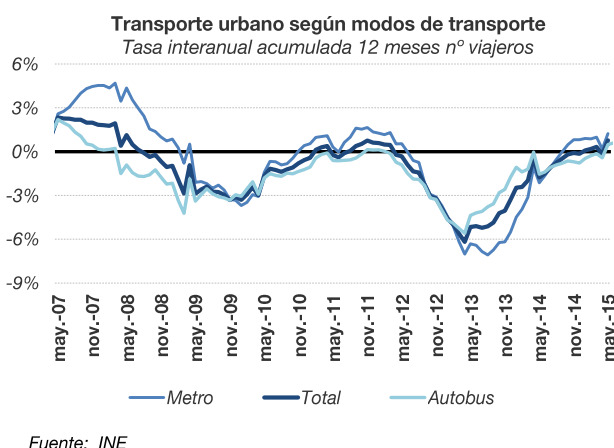
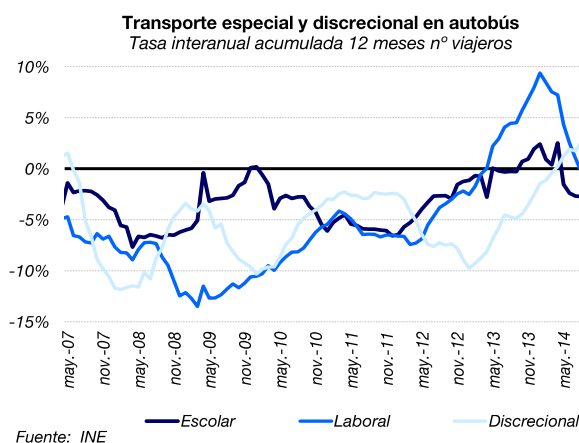
Fuente: INE

<sup>1</sup> Los datos se presentan en tasas de variación interanual de los acumulados de doce meses, para eliminar los efectos estacionales y de calendario, que son recurrentes en los desplazamientos, tanto urbanos como interurbanos. Se presentan las tasas de variación del último mes y de los últimos cinco meses, según sea el caso.

último sobre todo en larga distancia. Aunque en media distancia también, en aquellas relaciones en las que existen paradas intermedias o en trayectos cortos, como por ejemplo el caso de Madrid-Toledo. Paralelamente, según fuentes de las propias compañías, la red de usuarios de los vehículos de uso compartido en Europa alcanza ya los 10 millones. Este nuevo modo de asociación, que aún se encuentra lejos de estar debidamente regulado, esta drenando un importante volumen de viajeros al autobús.

Por su parte, el **transporte urbano** es el modo de transporte público que mayores incrementos ha experimentado en los últimos meses. No obstante, aún queda recorrido para recobrar el nivel de viajeros pre-crisis, puesto que entre enero y mayo el incremento ha sido de un exiguo 0,31%. Sin embargo, tomando solo el dato de mayo en acumulado de doce meses, la tasa interanual asciende al 1%. A este crecimiento ha debido contribuir decisivamente la **recuperación** de la actividad en las áreas urbanas, como ya ocurriera en 2011 con los “brotes verdes”. Al crecer el empleo, se multiplican las necesidades de movilidad por motivos laborales. Pero también, y derivado de lo anterior, aumentan las necesidades de movilidad por motivo de ocio, puesto que crece la renta, el gasto en consumo y los desplazamientos. Por modos, sin embargo, se observa que el autobús, lejos de liderar el crecimiento, obtuvo tasas muy cercanas a cero e incluso negativas, en torno a -0,02% (en el acumulado a mayo creció un 0,6%). El metropolitano, sin embargo, creció cerca de un 0,8% (un 1,4% en el acumulado a mayo).

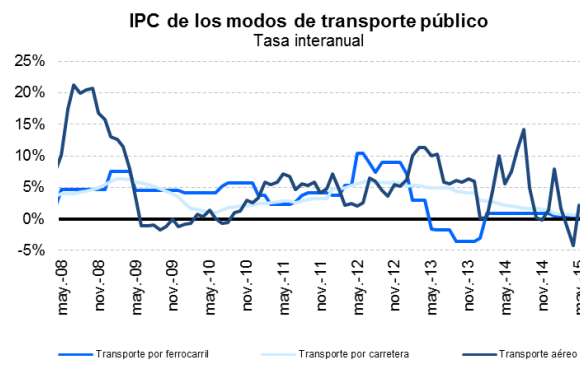
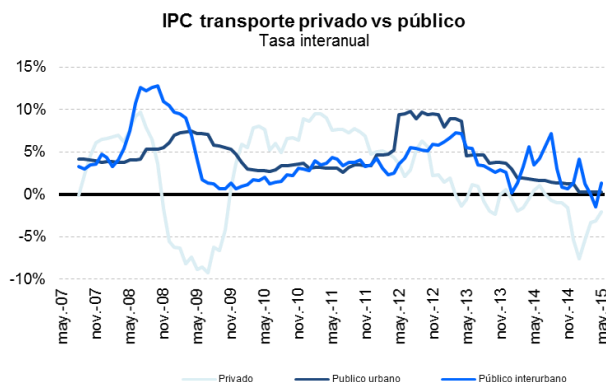
En lo que se refiere al **transporte especial y discrecional**, se observan trayectorias divergentes. En el caso del transporte especial, tanto el escolar como el laboral experimentan fuertes descensos, por encima del 5% en ambos casos. Sin embargo, en el caso del transporte discrecional, nuevamente la recuperación económica puede ser el detonante del crecimiento en el número de viajeros, que acumula tasas de crecimiento positivas desde comienzos de 2014, y que en el acumulado a mayo de 2015 ha crecido nada menos que un 4,3%.



## El sector en cifras: evolución de precios

En lo que se refiere a la evolución de los precios del transporte en autobús, recientemente ha entrado en vigor para las nuevas concesiones la **Ley de Desindexación de la economía**, a la cual se dedica asimismo el monográfico de la presente edición. Según esta ley el IPC dejará de ser la referencia para la revisión de las tarifas del transporte, sustituyéndose por índices específicos. En cualquier caso, las concesiones todavía en curso todavía se rigen por el IPC.

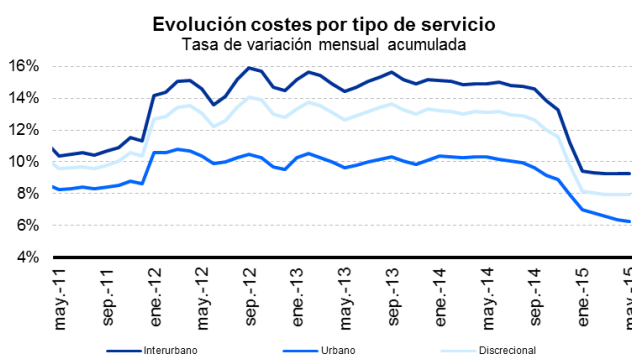
La tendencia de los precios de los distintos modos, medida por el IPC del transporte, ha tendido nuevamente a la moderación, con crecimientos cercanos al 0% en todos los modos, salvo el avión que presenta mayores oscilaciones. Por su parte, el transporte privado ha vuelto a registrar nuevamente descensos continuados de precios, aunque desde enero de 2015 cada vez a menor ritmo. En mayo de 2015 la tasa de crecimiento interanual de los precios se situó en el -2%. En cuanto al transporte público urbano e interurbano, la tendencia es de claro estancamiento, con crecimientos cercanos al 0% en ambos.



## El sector en cifras: evolución de costes

El brusco descenso del coste de los carburantes que tuvo lugar en los últimos cuatro meses de 2014 ha dado paso a una senda creciente en los primeros meses de 2015, habiendo recuperado más de diez puntos porcentuales. Lo cierto es que gracias a la caída del precio de este **insumo fundamental**, muchas empresas pudieron paliar en cierta medida el fuerte descenso de la facturación por la pérdida de viajeros. Sin embargo, este nuevo escenario de repuntes puede comprometer a aquellas empresas con peor situación de solvencia. En el resto de partidas, por otra parte, no se han producido alteraciones de interés, aunque la senda es creciente.

Por modos, se sigue observando un mayor crecimiento acumulado de los costes en el transporte interurbano, de más de dos puntos porcentuales con respecto al transporte urbano. A pesar de ello, el gap de variación de los costes se ha reducido sensiblemente en estos últimos dos años, puesto que en 2013 llegó a estar cerca del 5%.

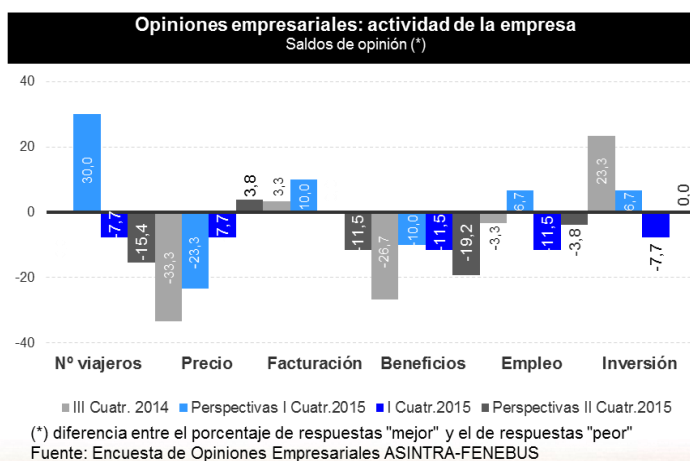


Fuente: INE, Banco de España, Ministerio de Industria y Ministerio de Empleo

## Opiniones empresariales

Según han revelado los empresarios a la Encuesta de Opiniones Empresariales de ASINTRA-FENEBUS, el pronóstico de aumento de viajeros a fines de 2014 no se ha materializado tal y como esperaban. Así, el saldo entre las respuestas aumenta – disminuye en el primer cuatrimestre es de -7,7. Un dato, por otra parte, muy cercano al estancamiento, aunque con tendencia negativa. Las perspectivas para el segundo cuatrimestre, además, son mucho más pesimistas, con casi 17 puntos de caída.

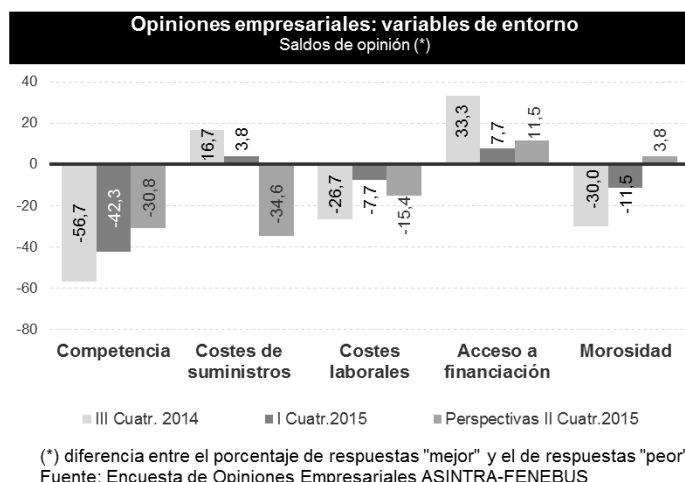
En cuanto a los precios, los empresarios han constatado una caída menor de lo esperado en





el primer cuatrimestre, con un saldo de -7,7 puntos. Y las expectativas son de estancamiento en el segundo cuatrimestre. En conjunto, las expectativas de mantenimiento de tarifas y pérdida viajeros se traducen en presagios muy poco alentadores en cuanto a facturación y beneficios, con -11,5 y -19,2 puntos para el segundo cuatrimestre. El empleo y la inversión se mantienen estables, aunque las perspectivas del primer cuatrimestre también son negativas, de -11,5 y -7,7 puntos, respectivamente.

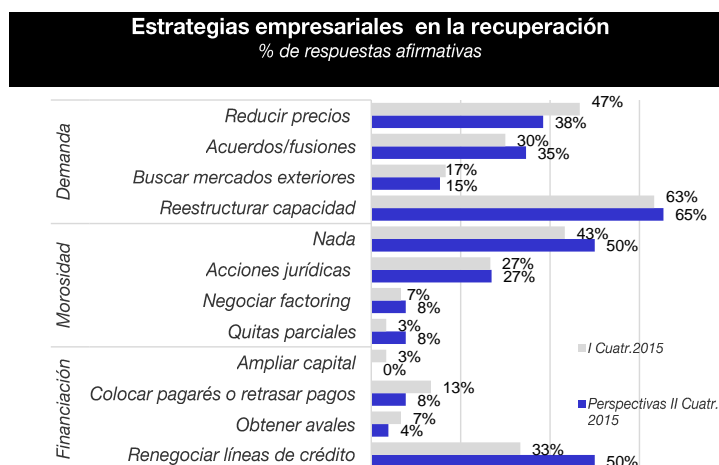
En lo que se refiere a las variables de entorno que afectan a la empresa, **la competencia por parte de otros operadores** es la variable que más preocupa al sector. La extensión de las iniciativas de coche compartido, la fuerte competencia por el mercado en el proceso de renovación de las concesiones y el avance del ferrocarril de alta velocidad explican estos resultados. No obstante, las perspectivas del segundo cuatrimestre de 2015 son menos pesimistas que las del primer cuatrimestre y sobre todo que en el último cuatrimestre de 2014, donde llegan a alcanzarse saldos de hasta -56,7 puntos.



Por otra parte, es reseñable que las empresas anticipan asimismo incrementos en los costes de suministros. Esto puede convertirse en un importante reto para la supervivencia de muchas empresas ya de por sí ataviadas por una demanda mermada por la competencia y el lento despegue de la movilidad. También coinciden, por otra parte, en que las condiciones de acceso a la financiación han mejorado, tal y como vienen constatando las distintas estadísticas de crédito financiero.

En cuanto a la morosidad, las empresas descuentan una mejora en el segundo cuatrimestre con respecto al primer cuatrimestre. Es posible que el **plan de pago a proveedores** y la recuperación económica se haya dejado sentir en materia de cobros y pagos con retraso. Por último, en lo que concierne a los costes laborales, las empresas opinan que estos últimos aumentarán más en el segundo cuatrimestre de 2015 que en el primero, quizá debido a revisiones de carácter contractual que tengan lugar por convenio en estos meses. No obstante ello contradice la pauta general de moderación de los costes laborales que ha caracterizado el ajuste de la economía española durante la crisis.

En lo que concierne a las estrategias empresariales durante la recuperación, los resultados, por lo general, no han variado sustancialmente con respecto al pasado cuatrimestre. Para alentar el incremento de la demanda las empresas eligen mayoritariamente la **reestructuración de la capacidad** (65%), que se ha revelado excesiva durante la crisis. Ello se traduce en una reducción de la flota de autobuses. Le sigue, por orden de importancia, la reducción de tarifas y los acuerdos de fusión para ganar dimensión. Por último, la búsqueda de mercados exteriores solo es una opción pretendida en un 15% de los casos.



Fuente: Encuesta de opiniones empresariales ASINTRA FENEBUS

La morosidad ha dejado de ser un problema de primer orden para las empresas de transporte por carretera, tal y como lo fue durante la crisis. No obstante, en aquellos casos en los que aún existen problemas de cobro a clientes la mayor parte de las empresas declara no hacer nada al respecto. En un 27% de los casos las empresas inician acciones jurídicas denunciando a sus clientes. Otras alternativas como el *factoring* o la negociación de quitas son muy poco frecuentes, tan solo en el 8% de los casos, respectivamente.

Por último, con respecto a las estrategias de financiación, las empresas han detectado una apertura gradual del canal del crédito. De alguna manera, las restricciones crediticias que han caracterizado la crisis han quedado atrás. Las empresas que aún sufren restricciones de crédito mayoritariamente están renegociando

sus líneas de crédito y sus pagos, mientras que la colocación de pagarés y la obtención de avales representan % muy bajos, del 8% y el 4%.

## Tema destacado

### La Ley de Desindexación de la Economía

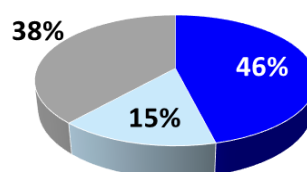
La Ley de Desindexación de la Economía desvincula la actualización de los precios de los servicios públicos del IPC e introduce el principio general de que las tarifas de los sectores regulados, entre ellos el transporte de viajeros, se actualizarán con arreglo a la evolución de los costes específicos del sector. El objetivo de dicha ley es contribuir a la estabilidad de precios y a la mejora de la competitividad de la economía española. La Encuesta del Barómetro ha tomado el pulso de las empresas en cuanto a este nuevo desarrollo regulatorio, para conocer cuáles son las impresiones sobre la racionalidad de la medida y el impacto que puede tener en la actividad del sector.

Los resultados son bastante elocuentes. El 61% de los encuestados valora negativamente el **impacto** de la Ley para aquellas empresas que operan con **déficit tarifario**. Para un 46%, además, su aplicación pone en riesgo el equilibrio de las concesiones. No obstante, un importante colectivo del sector, el 35%, declara su desconocimiento acerca de éste nuevo desarrollo regulatorio.

En cuanto a la valoración del contenido de la ley, las empresas son muy escépticas en lo que se refiere a la **determinación de la empresa eficiente** para las revisiones de tarifas. Esta disposición consiste en la utilización de los datos y registros una empresa tipo para la determinación de las revisiones aplicables al conjunto de empresas con tarifas reguladas de transporte público. Este es precisamente uno de los aspectos más controvertidos de la normativa, en la medida en que puedan establecerse referentes comparables (demanda, costes, competencia, etc.).

#### ¿Cree usted que la Ley de la Desindexación puede tener un impacto negativo en empresas con déficit tarifario?

% sobre total



■ Si, porque amenaza el equilibrio de las concesiones

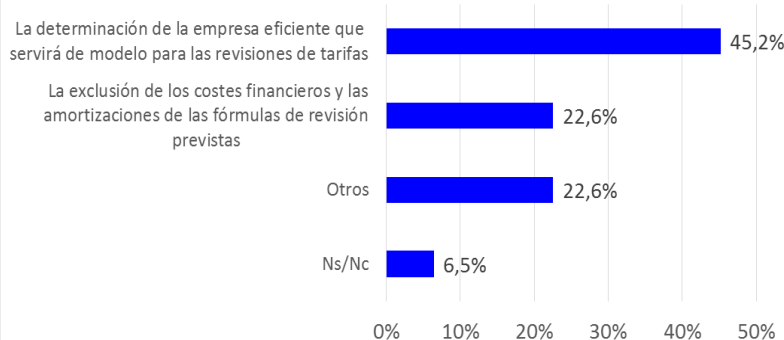
■ Si, por otras razones

■ Ns/Nc

Fuente: Encuesta de opiniones empresariales ASINTRA FENEBUS

#### ¿Cómo puede afectar Ley de la Desindexación en las empresas de transporte de viajeros por carretera?

% de respuestas afirmativas



Fuente: Encuesta de opiniones empresariales ASINTRA FENEBUS

Por otra parte, las empresas también señalan la exclusión de los costes financieros y las amortizaciones de las fórmulas de revisión como uno de las vías por las que las empresas de transporte de viajeros por carretera pueden verse afectadas. Al margen de las opciones que se plantearon, algunas empresas señalaron en un 22% de los casos otras vías alternativas de impacto. Entre ellas cabe destacar el plazo para poder revisar los contratos por primera vez desde su adjudicación y la retroactividad, aunque según se desprende de la normativa, la ley no es vinculante para los contratos ya en vigor, solo para nuevas concesiones o nuevos contratos entre particulares (transporte discrecional, entre otros).

Dirección y coordinación: CONFEBUS

Realización y asistencia técnica: Afi

