

## Claves

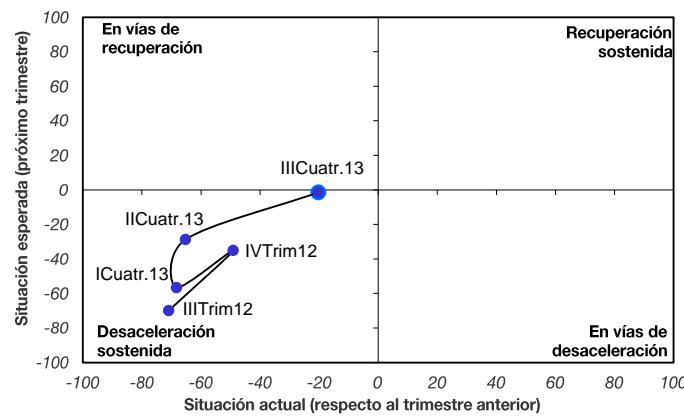
- ✓ Mejora considerable de percepción empresarial sobre el futuro de la actividad. El indicador de confianza aumenta en casi 45 puntos, situándose al borde de la recuperación.
- ✓ Aumenta el transporte de viajeros entre septiembre y diciembre con respecto a 2012. Sin embargo, en el conjunto del año, el transporte de viajeros vuelve a descender, esta vez en un 1,8%.
- ✓ El transporte urbano se recupera, mientras que el autobús de larga distancia vuelve a registrar nuevas caídas históricas.
- ✓ A ello ha contribuido el desvío de usuarios hacia el ferrocarril, atraídos por la nueva política de tarifas de RENFE, así como las nuevas plataformas online, del estilo de *Bla Bla Car*.
- ✓ El incremento en el transporte especial laboral, podría explicarse por la **renuncia** de una parte de los trabajadores al uso del vehículo privado en sus desplazamientos a sus respectivos centros de trabajo
- ✓ En la ley de **desindexación** no se ha concretado finalmente la retroactividad de la norma, por tanto se preserva el equilibrio de las concesiones concedidas con anterioridad.
- ✓ Los costes unitarios han crecido por encima de lo que lo han hecho las tarifas. Este factor es un indicador aproximado de riesgo.
- ✓ La atonía de la demanda y la contención de los costes, sobre todo los energéticos, han contribuido decisivamente a mantener los precios del transporte en un nivel moderado.
- ✓ El grado de competencia y los costes de suministro son las variables del entorno que peor han evolucionado en el periodo
- ✓ La crisis financiera ha obligado a muchas empresas, a suplir la carencia de financiación externa con el recurso al capital propio y al generado de manera recurrente en forma de beneficios.
- ✓ Las empresas encuentran una serie de barreras a la internacionalización difíciles de traspasar, fundamentalmente por su dimensión, pero también por el desconocimiento del mercado.
- ✓ A pesar de haber dedicado esfuerzos a la captación de los turistas, el autobús no se ha beneficiado del extraordinario año del turismo.
- ✓ Un 60% de las empresas no ha acometido ningún plan orientado a la captación de turistas.

## El clima del sector

Las opiniones vertidas por los empresarios en la **Encuesta de Opiniones Empresariales** del último cuatrimestre de 2013 reflejan una mejora considerable de percepción sobre el futuro de la actividad, medido a través del indicador de confianza, que se sitúa ya a borde de traspasar la región de desaceleración para colocarse en situación de incipiente **recuperación**. En efecto, el indicador de confianza ha aumentado en algo más de 45 puntos, una mejora de percepción que posiblemente haya venido influida por las primeras señales de **cambio de ciclo**. Pero también, quizás, la necesidad de creer en que ha llegado el final de la crisis haya infundido cierto optimismo entre las empresas.

### 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

## Entorno económico

La economía española ha iniciado 2014 con unas perspectivas de actividad y empleo francamente mejores que aquellas con las que comenzó el año 2013. De hecho, no solo se ha consolidado la buena marcha de la mayor parte de los indicadores financieros y de mercado de la economía, sino que ya desde el cuarto trimestre de 2013 se podían anticipar **mejores condiciones de actividad y empleo**.

En el plano de la actividad productiva, el PIB arrojaba un crecimiento **intertrimestral del 0,2%** y una fuerte reducción del ritmo interanual de descenso de la actividad en dicho trimestre hasta el -0,2%, igualmente. Ello determinaba una caída del PIB en todo 2013 del 1,2% respecto a 2012, en línea con las previsiones de la mayor parte de los analistas y del propio Gobierno.

## Cuadro macroeconómico de España

Tasa interanual en % *	2013	2014**		
	I Tr	II Tr	III Tr	IV Tr**
<b>PIB</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,6</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,2</b>
Consumo final	-3,7	-3,1	-1,2	-0,3
Hogares	-4,2	-3,0	-1,8	0,7
AA.PP.	-2,3	-3,4	0,2	-3,5
FBCF	-7,2	-5,8	-5,3	-1,7
Bienes de equipo	-4,1	1,8	2,2	9,6
Construcción	-9,8	-10,1	-9,8	-8,6
Vivienda	-8,8	-8,1	-7,8	-7,2
Otra construcción	-10,6	-11,9	-11,4	-9,8
Demandada interna (1)	-4,4	-3,6	-2,0	-0,6
Exportaciones	2,9	9,5	3,5	3,7
Importaciones	-4,9	3,2	0,6	2,7
Demandada externa (1)	2,5	2,0	0,9	0,4
<b>IPC</b>	<b>2,6</b>	<b>1,7</b>	<b>1,2</b>	<b>0,1</b>
<b>Empleo (EPA)</b>	<b>-4,6</b>	<b>-3,6</b>	<b>-2,9</b>	<b>-1,1</b>
<b>Tasa de paro (EPA)</b>	<b>27,1</b>	<b>26,3</b>	<b>26,0</b>	<b>26,0</b>
	<b>25,9</b>			

Fuente: Afi e INE

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

\*\* Previsión

Sin embargo, pese a estas mejoras, continúan existiendo fuertes dificultades para las empresas en el **acceso al crédito**, unas condiciones que limitan la recuperación plena de la actividad.

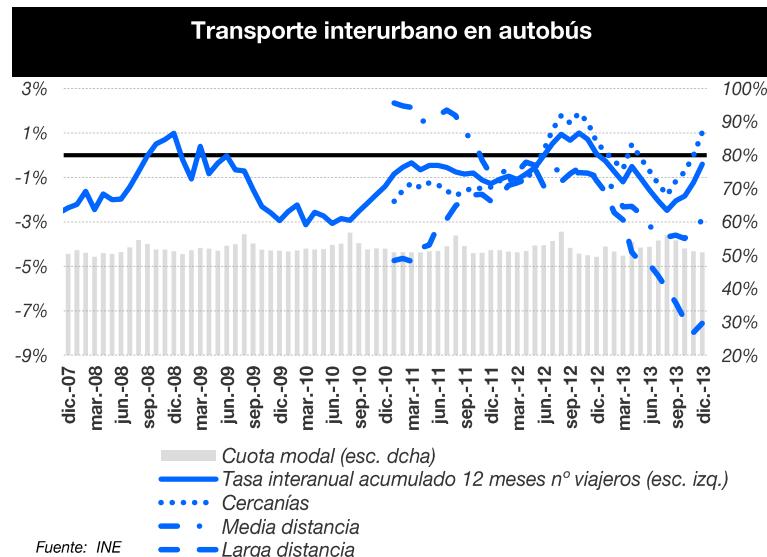
En cuanto al cuadro macroeconómico, la demanda nacional ha entrado en fase de recuperación, liderada por la **reactivación de la inversión en bienes de equipo y el consumo de los hogares**, que ha vuelto a repuntar tras una larga fase de atonía. La demanda externa sigue mostrando un extraordinario dinamismo. De hecho, según las previsiones, las exportaciones crecerán al 4% y las importaciones al 1,8%. A ello ha podido contribuir sin duda la **moderación de los costes laborales** y la consiguiente **contención de los precios**, que han incrementado la **competitividad**. Mientras tanto, en lo que concierne al empleo, en 2014 se prevé la creación de empleo neto en el conjunto del año, aunque no será lo suficientemente potente como para ver grandes cambios en la tasa de paro. Esta sigue siendo la asignatura central para los próximos años.

## El sector en cifras: demanda

En los últimos meses de 2013, según datos del INE, **el transporte de viajeros ha aumentado en un 0,7%** con respecto al mismo periodo de 2012. Buenas noticias, sin duda, si se tiene en cuenta el enorme desplome sufrido entre mayo y agosto, cuando la reducción de viajeros llegó a ser de 42,7 millones menos (-3,1%). Este incremento ha venido liderado por el destacado **impulso del transporte urbano**, que ha crecido en 3,1 millones de viajeros. El interurbano, sin embargo, ha vuelto a reducirse, contribuyendo negativamente al incremento general. No obstante, estos aumentos **no son suficientes** como para observar tasas positivas cuando se toma como referencia el número de viajeros acumulados en doce meses hasta la fecha en cuestión, en este caso, diciembre. Dicho de otro modo, en conjunto, **el año 2013 ha sido recesivo para el transporte**. De hecho, el número total de viajeros se ha reducido en un 1,8% con respecto al conjunto del año 2012.

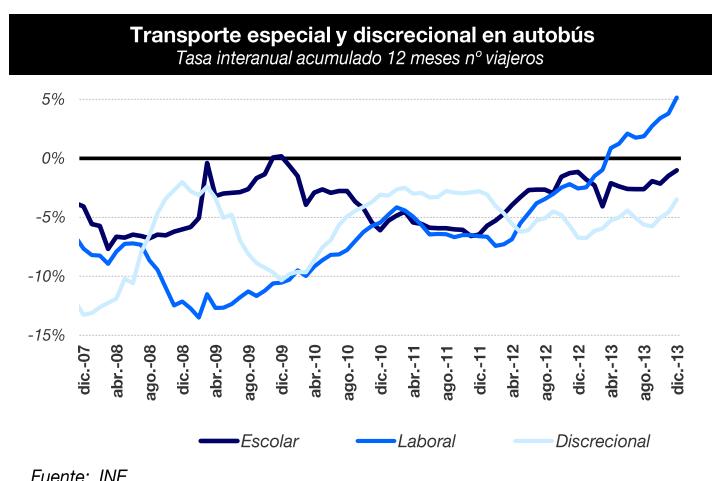
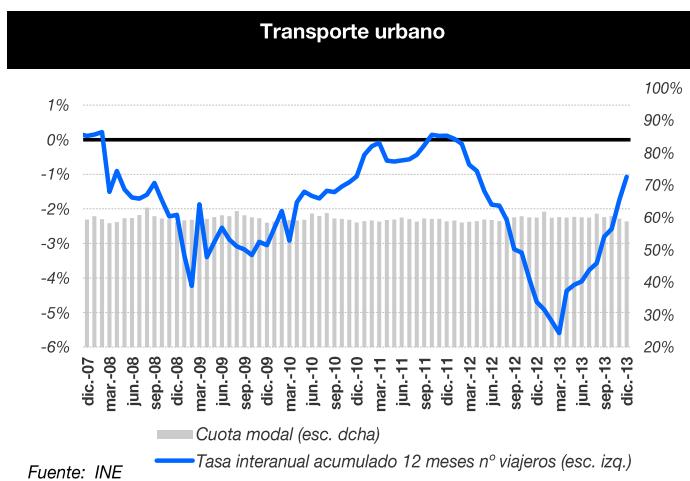
Acotando el análisis de la demanda de transporte a lo sucedido en el autobús, se constata que **el auge del transporte urbano se debe precisamente al aumento de la demanda de autobús**. En cualquier caso, aún es pronto para determinar si este cambio de tendencia de la movilidad en transporte colectivo en el ámbito urbano se debe en mayor medida a **la mejora del entorno económico** o a **un cambio en la pautas de uso de transporte** (sustitución del uso del vehículo privado en las áreas urbanas). Los mayores aumentos interanuales del transporte urbano entre octubre y diciembre se concentran en Cataluña (5,4%), Canarias (3,2%), Madrid (2,8%), y el País Vasco (2,8%) y Galicia (2,3%).

En el ámbito del transporte interurbano, ha sido **extraordinariamente elevada la caída en los servicios de larga distancia** del autobús. A lo largo de 2013, la reducción ha llegado a alcanzar los 1,38 millones de viajeros. El ritmo de descenso en el número de viajeros se ha duplicado en los últimos cuatro meses del año, alcanzando un promedio del 7,4% en el acumulado de doce meses.



Esta caída no puede explicarse solo por la crisis económica. De hecho, cabría esperar que, en condiciones normales, la crisis hubiese aumentado la movilidad de larga distancia en autobús en detrimento de otros servicios de mayor coste por viajero.

Sin embargo, en ciertos segmentos de usuarios que tradicionalmente viajan en autobús ha tenido un impacto sensible la **política tarifaria** implementada por el **operador ferroviario RENFE**. La prueba fehaciente de este trasvase la constituye el **espectacular ascenso del número de viajeros en tren de larga distancia** (a pesar de que se contabilicen tanto las rutas donde existe competencia directa como las que no). Pues bien, el promedio de crecimiento interanual del número de viajeros en 2013 es de un **incremento del 13,3%**, un incremento difícilmente explicable sino es por el cambio tarifario. Contemplando solo el último cuatrimestre del año, el aumento ha sido del 17,9% (en volumen, este incremento supone un total de 3,2 millones de viajeros más). Como se ha insistido en otras ediciones recientes del barómetro del autobús, de mantenerse el actual esquema tarifario del ferrocarril - sin que se apliquen medidas complementarias que permitan flexibilizar las tarifas de autobuses dentro del marco concesional - el impacto del trasvase de viajeros puede llegar a **comprometer la viabilidad económica** de las líneas de autobús regular coincidentes con los corredores de AVE.



No obstante, otra de las causas de la caída del servicio de larga distancia reside en la **competencia** que han venido ejerciendo, cada vez con mayor intensidad, las **nuevas plataformas online** que conectan conductores con pasajeros para compartir coche en recorridos de media y larga distancia. La extensión de esta actividad, que ha **crecido extraordinariamente** en el número de usuarios – según fuentes de la propia compañía, **Bla Bla Car** ha crecido tres veces más rápido en España que en Francia, de donde es originaria – podría convertirse en otra amenaza más para la supervivencia de empresas de autobús quienes, por otra parte, se atienen a una escrupulosa normativa en materia de responsabilidad civil.

En este sentido, **Fenebús** ha denunciado recientemente que dichas plataformas han venido ejerciendo una **competencia desleal** en la medida en que operan en unas condiciones de “**vacío legal**”. Tal y como argumenta esta asociación de empresas de autobús, la ausencia de una regulación explícita puede originar situaciones no deseables desde un punto de vista de la **seguridad de los viajeros**, como por ejemplo, en la **atribución de responsabilidades** en caso de siniestros u otro tipo de contingencias adversas que puedan producirse durante los viajes. En este sentido, se insiste en que no existen certezas sobre cómo reaccionarían las **compañías aseguradoras** ante un eventual **siniestro** de los ocupantes sin ninguna relación con el conductor, ni tampoco quién se haría cargo de incidentes como sustracciones o ataques contra la integridad de las personas. Por otra parte, en este tipo de servicios los conductores no están obligados a cumplir con los **requisitos de seguridad** que se les impone a los profesionales del transporte, como el descanso obligatorio o la limitación de la velocidad.

En lo que concierne a las modalidades de transporte especial y discrecional, destaca el notable incremento que ha venido cosechando el **transporte especial laboral**, y que mantiene una tendencia claramente alcista en los últimos meses de 2013. En cifras, ha crecido un 3,78% acumulado de doce meses, es decir, un incremento de 13.425 viajeros, (en volumen). Tal y como se puso de manifiesto en la anterior edición del barómetro, este aumento podría explicarse por la **renuncia** de una parte de los trabajadores al uso del vehículo privado en sus desplazamientos a sus respectivos centros de trabajo. Por último, continúa la ralentización en el ritmo de caída observado en los

servicios de **transporte discrecional y escolar**, que cierran el año con tasas de crecimiento en el entorno del -3,5% y del -1%, respectivamente.

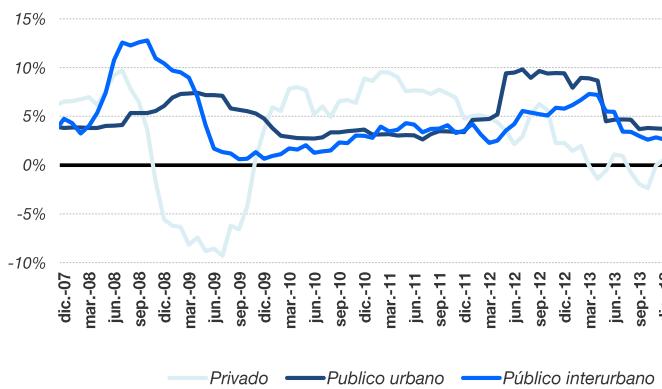
## El sector en cifras: evolución de precios

El **IPC del transporte** cosechó un incremento interanual entre septiembre y diciembre del 0,2%, un aumento exiguo en el que ha pesado mucho la caída experimentada en noviembre, que llegó a ser del -0,5%. Como factores explicativos de esta dinámica cabe destacar, por un lado, el efecto natural del **estancamiento económico** y la **contención de los costes**, sobre todo **energéticos** y, por otro, las fuertes bajadas de precios que ha experimentado el transporte por ferrocarril, como consecuencia de las rebajas tarifarias aplicadas por RENFE en los servicios de media y larga distancia.

El IPC del transporte privado ha continuado la senda de caída que ha ido recorriendo a lo largo del año. En octubre alcanzó el mayor descenso del año, con una caída del 2,1%. Su evolución es claramente deflacionista, a diferencia de lo que sucede en el transporte público urbano e interurbano, que han seguido creciendo por encima del 2%. A la caída de la demanda de automóviles, se unen los planes de apoyo público **PIVE** que, con el pretexto de potenciar una disminución del **consumo energético** y de modernizar del parque de vehículos, incentivan por la vía de la subvención y la reducción de precios la sustitución o compra de nuevo vehículo de uso particular. Pese a la buena intención que preside la norma, como se ha comentado en otras ediciones del barómetro, este tipo de políticas pueden impedir que se alcancen los objetivos de **movilidad sostenible**. Como hemos insistido repetidamente, la orientación de las políticas deben ir a **desincentivar** aquellos modos de **transporte** que generan **mayores efectos externos**. No solo porque los vehículos privados emiten más **contaminación** en términos de viajero y kilómetro, sino por el coste de la **congestión y los accidentes**.

IPC transporte privado vs público

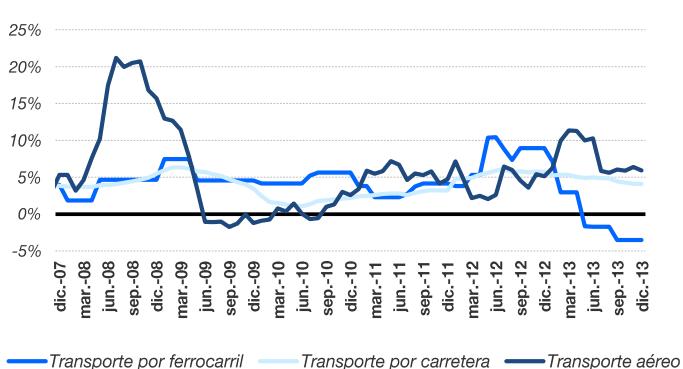
Tasa interanual



Fuente: INE

IPC de los modos de transporte públicos

Tasa interanual



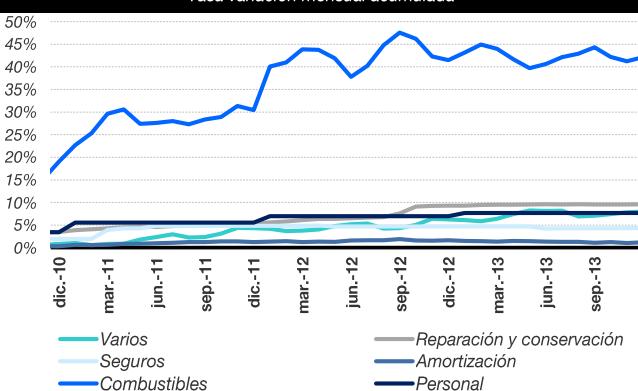
Fuente: INE

## El sector en cifras: evolución de costes

El año cierra con una **contención** generalizada de los costes de producción en el transporte, un hecho que ha caracterizado de manera generalizada a la mayor parte de las actividades productivas. Los gastos de personal, que suponen algo más del 40% del total de los costes, han aumentado en siete décimas en 2012 respecto al nivel con el que empezó el año. Por su parte, los carburantes, que son la segunda fuente principal de costes, han mostrado una importante relajación, llegando a descender un 2,1% en octubre y un 1% en noviembre. En el resto de componentes, como los **servicios de reparación**, los **seguros** y los **precios del material rodante** el crecimiento no supera el 0,1%

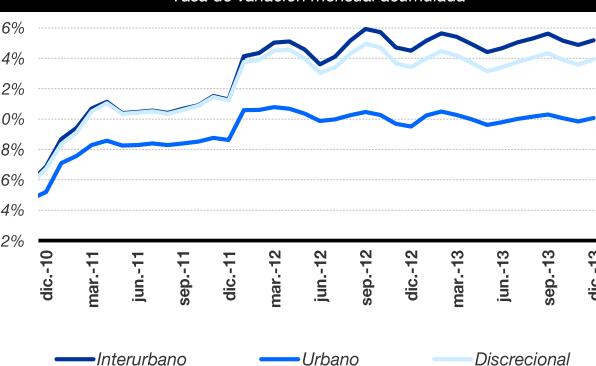
Por modalidades de servicio, no se observan grandes diferencias en la evolución de los costes, si bien se sigue manteniendo una importante brecha entre el crecimiento acumulado de los costes del transporte interurbano y los del transporte urbano, algo que sin duda ha influido también en la dinámica de esta actividad, como se ha visto anteriormente, muy golpeada por la crisis, sobre todo en el caso de los servicios de larga distancia.

### Evolución partidas de costes Tasa variación mensual acumulada



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

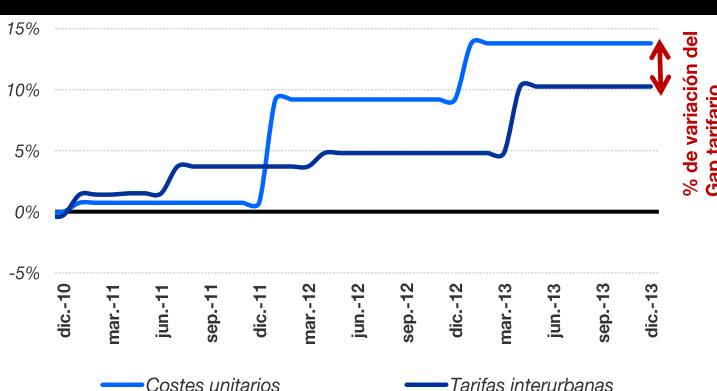
### Evolución costes por tipo de servicio Tasa de variación mensual acumulada



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

Uno de los aspectos cruciales que mantienen en alerta a muchas empresas es la evolución de los costes unitarios y tarifas medias. Bien es sabido para ellas que, en términos absolutos, si el precio de una unidad transportada es menor que el coste que supone dicha unidad, lo más conveniente para cualquier empresa es cerrar el negocio, siempre y cuando no pueda resistir la adversidad haciendo uso de sus reservas de beneficios acumulados. La prolongación de la crisis y el diferencial negativo en la dinámica de precios y costes están comprometiendo, no ya la rentabilidad de una línea concreta, sino la viabilidad de las propias empresas. Entre 2012 y 2013 este diferencial alcanza el 3,7%. En este sentido, la evolución de tarifas y costes es nuestro **índicador coyuntural aproximado del riesgo** para la viabilidad económica de las empresas del autobús.

### Evolución de los costes unitarios vs tarifa en los servicios interurbanos regulares Tasa de variación mensual acumulada



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

En enero de 2014 ha entrado en vigor la **Ley de Desindexación**, que desvincula los precios públicos de la evolución del IPC. Afortunadamente, la medida **no** ha incorporado finalmente una **cláusula de retroactividad**, sino que todos los contratos realizados con anterioridad mantendrán el mismo sistema de revisión vigente hasta el momento. Este era un aspecto fundamental, puesto que una ley retroactiva hubiese amenazado el **equilibrio financiero** de las empresas concesionarias. Con esta medida el Gobierno pretende eliminar ineficiencias que pueden provocarse por subidas de precio que no justifiquen ni los costes ni la demanda del propio sector. Asimismo, contribuir a una mayor estabilidad y resistencia a caídas no anticipadas de la demanda.

## Opiniones empresariales y clima del sector

Las opiniones de los empresarios sobre el desempeño de la actividad revelan el optimismo en la línea de recuperación de la actividad, a pesar de la adversidad en la que todavía se halla inmerso el sector. En particular, es muy llamativo que, por **primera vez** en los últimos años, los empresarios **anticipan** en conjunto **un aumento en el número de viajeros**. Sin embargo, en cuanto a los precios siguen esperando un empeoramiento, así como con el resto de variables. De hecho, el incremento previsto en el número de viajeros no será suficiente como para compensar por sí solo las rebajas tarifarias. Así, la facturación esperada también se resentirá. Donde existe mayor unanimidad es en el ámbito de la evolución de los **beneficios**. Cuatro de cada diez empresarios opinan que **empeorarán**. La crisis financiera ha obligado a muchas empresas, en general en todas las actividades económicas, a suplir la carencia de financiación externa con el recurso al capital propio y al generado de manera recurrente en forma de beneficios.

Por otra parte, uno de los aspectos a los que habrá que atender con especial detenimiento es a las sensaciones provocadas por la reforma que se avecina en el ámbito fiscal. De momento, el contenido del **informe Lagares** en cuanto a los **nuevos tratamientos de la fiscalidad sobre hidrocarburos**, y las nuevas figuras, como son las **tasas** por uso de **infraestructura**, han alertado al sector, puesto que la actividad se encuentra ya amenazada por otras

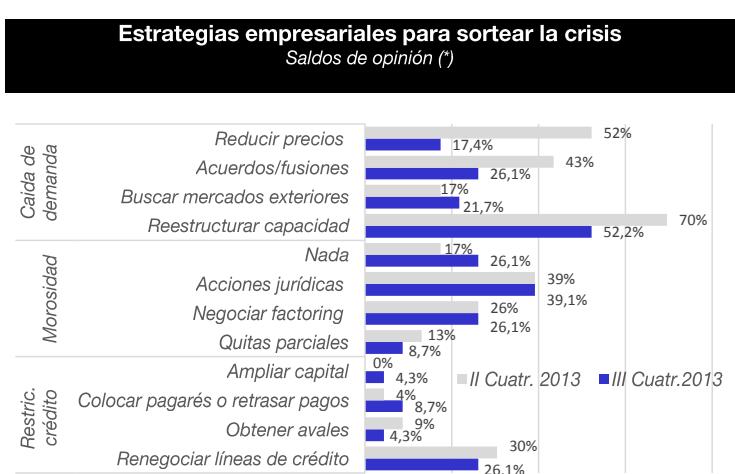
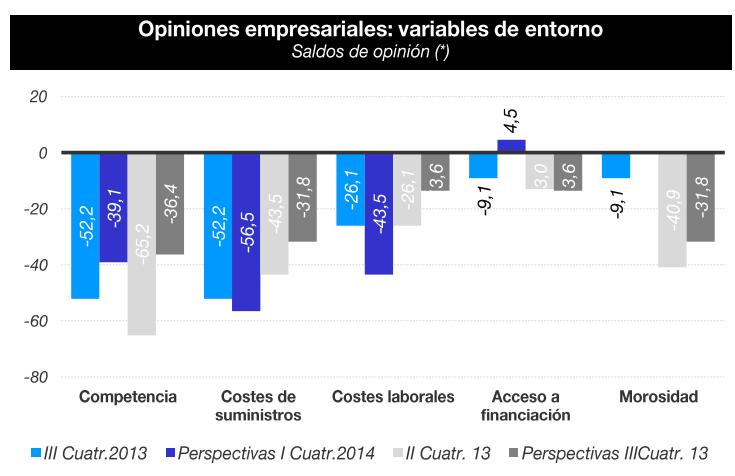
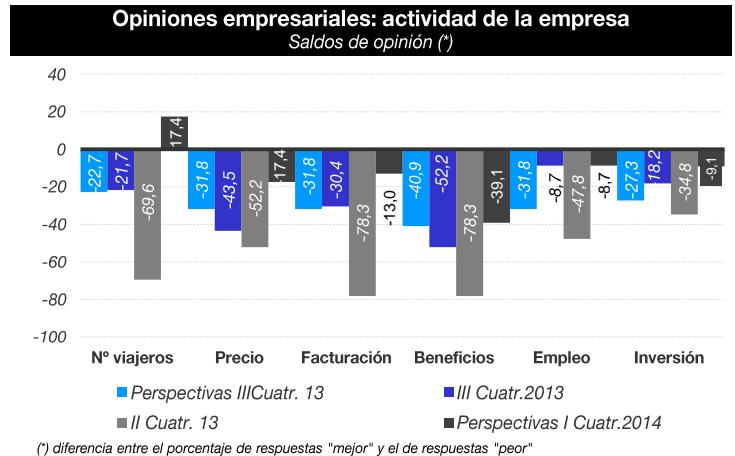
circunstancias externas que entrañan importantes riesgos. En cualquier caso, la reforma fiscal todavía se encuentra en fase de estudio y habrá que esperar a que se concreten propuestas de medidas en este sentido.

En relación con **las variables de entorno** que afectan al desempeño empresarial, vuelve a ser **el grado de competencia** la variable que, junto a los costes de suministro, **peor comportamiento** muestra en el periodo. Cinco de cada diez encuestados así lo manifiesta, si bien la situación ha mejorado con respecto a los registros del periodo mayo-agosto. Por otro lado, destacan particularmente las perspectivas de futuro. Los empresarios prevén un empeoramiento en los costes de suministro y laborales para los próximos cuatro meses. Por otra parte en el acceso a la financiación, no solo anticipan una pronta mejora, sino que los registros del trimestre son ligeramente mejores. Algo parecido sucede con respecto a la morosidad, aunque la mejora en este ámbito es más sensible en este trimestre.

Entre las estrategias seguidas por las empresas para sortear la crisis, sigue siendo la **reestructuración de la capacidad y del empleo** la vía más utilizada, con un 52% de respuestas afirmativas. Le siguen las **fusiones y alianzas** entre corporaciones (22%) y la búsqueda de mercados exteriores (22%), que se ha extendido, aunque ligeramente, en el último año. El recurso a la **reducción de precios**, que había sido uno de los instrumentos más directos, **ha perdido significatividad**, quizás por las dificultades que imponen la **rígidez de las tarifas** y por la necesidad de mantener márgenes positivos que aseguren el equilibrio financiero ante la escasez de crédito. También se han recogido iniciativas de marketing y publicidad, así como inversión en I+D.

Por otra parte, uno de los problemas más acuciantes para el conjunto del tejido empresarial español, como es la **morosidad**, no lo es menos en el caso del transporte. El principal **deudor** de estas empresas son, en este caso, las **administraciones públicas**, puesto que en su actividad corriente no son comunes los aplazamientos de pagos, salvo en determinados servicios. En cualquier caso, la **principal medida** para afrontar los **impagos** es la vía del emprendimiento de **acciones legales**, que alcanza 39,9% de las empresas. Le sigue el factoring, aunque en muchos casos, la alternativa seguida por las empresas es esperar.

Por último, la **renegociación de las líneas** de crédito continua siendo la **vía fundamental para afrontar las restricciones de financiación**, siendo utilizada por el 26% de las empresas.



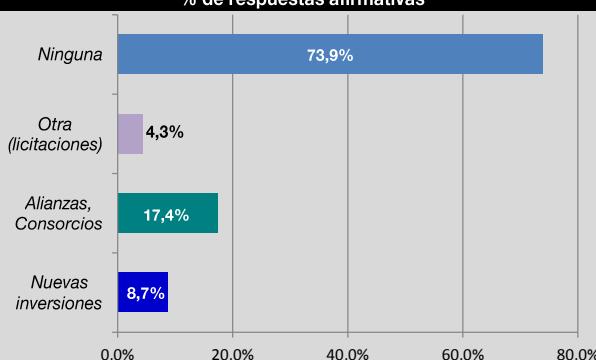
Fuente: Encuesta de opiniones empresariales ASINTRA FENEBUS

## Temas destacados

### La internacionalización de las empresas de transporte en autobús

Muchas empresas nacionales han decidido en los últimos años iniciar su andadura en el extranjero ante los sucesivos episodios de recesión económica, cuando no expandirse, en el caso de las empresas con asentada presencia internacional. Sin embargo, en el caso del transporte en autobús, ha sido relativamente pequeño el porcentaje de empresas que han tomado iniciativas en este sentido. Bien es cierto que la naturaleza de la actividad del transporte regular de viajeros y el mero hecho de ser un sector altamente intervenido en la mayor parte de los países del mundo occidental y no occidental dificultan *per se* la capacidad de expansión de las empresas de ámbito local.

¿Cuáles son las principales estrategias que ha seguido su empresa para internacionalizarse?  
% de respuestas afirmativas



Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS

En cualquier caso, sí que existe el ejemplo de empresas que han acometido estos planes de expansión, motivadas casi en su mayoría por la atonía de la demanda interna y el azote de la crisis. Tal y como revelan los resultados de la Encuesta de Opinión, las empresas encuentran una serie de barreras a la internacionalización difíciles de traspasar, fundamentalmente por la pequeña **dimensión** que tienen, pero también por el **desconocimiento del mercado**. Los problemas regulatorios y la **falta de recursos** para acometer inversiones con vocación de expansión son otras barreras que frenan a las empresas a la hora de embarcarse en esta aventura. Indudablemente, sería una grata noticia que se avanzara en este sentido en el corto plazo, aunque el sector necesita profundizar en los acuerdos de fusión y colaboración para poder afrontar esta clase de retos con garantías.

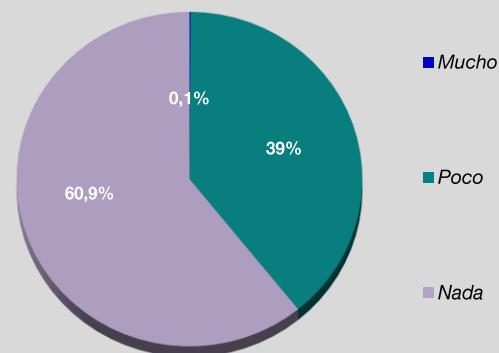
### El transporte en autobús en el año del turismo

A lo largo de 2013 España resultó ser un potente imán para más de **58 millones de turistas** extranjeros, un 5% más que en 2012, según la Encuesta de Movimientos Turísticos en Frontera (Frontur). El motivo principal para el incremento de las entradas de turistas extranjeros ha sido la recuperación de las economías occidentales.

Así como otros sectores asociados al turismo han agradecido enormemente el empuje en el contexto de crisis, en el sector del **transporte en autobús**, sin embargo, **pocas** han sido las **empresas** que han notado un gran **impacto** en su actividad. Resulta bastante expresivo por sí mismo el hecho de que cerca de un 40% de los encuestados ha notado tan solo "un poco" este fenómeno, frente al **60%** que declara **no haberlo hecho** en absoluto.

Pero, por otra parte, precisamente un **60%** de las empresas han revelado haber dedicado **esfuerzos** – fundamentalmente en forma de **publicidad, acuerdos** con empresas del ramo hotelero o **descuentos** - a tratar de captar turistas este año. Es posible que las transformaciones en los hábitos y planes de viaje de los turistas exijan una reflexión estratégica sobre el papel del autobús en este nuevo entorno post crisis.

¿En qué medida ha repercutido la gran afluencia de turistas extranjeros en 2013 en la actividad de su empresa?



Fuente: Encuesta de Opiniones Empresariales ASINTRA-FENEBUS

Dirección y coordinación: FENEBUS y ASINTRA

Realización y asistencia técnica: Afi

