

Claves

- ✓ Los datos de julio y agosto vienen a confirmar la **contracción de la demanda** ya registrada en el segundo trimestre, con caídas interanuales del 3,6% en autobús urbano, 1,1% en interurbano, 1,3% el discrecional, y con la excepción del especial laboral que crece un 2,1%, de la mano del fomento de los planes de movilidad de empresas.
- ✓ En ausencia de una política activa de promoción del transporte público, los malos datos de afiliación del mes de septiembre junto con la caída de la renta disponible agravada por la subida del IVA hace prever un deterioro creciente del consumo privado y del mercado laboral que **seguirán drenando demanda de servicios de transporte**.
- ✓ El **fuerte incremento de las tarifas de transporte urbano** (que acumula un crecimiento de precios del 9,2% en lo que va de año), en ausencia de medidas fiscales y regulatorias que **internalicen los costes** externos negativos producidos por el vehículo privado desincentivando su uso, pueden amenazar con **revertir los patrones de movilidad sostenible**.
- ✓ Continúa la escalada de costes vinculada a la subida de carburantes (un 14,4% en lo que va de año y un 44,8% desde enero de 2010), superior al incremento de precios de los servicios y que sigue **erosionando el margen empresarial**. En el caso de los servicios interurbanos regulares se amplía el déficit tarifario a más de 10 puntos, lo que exige una **inmediata revisión de tarifas**.
- ✓ El sector sigue instalado en una fase de **desaceleración sostenida**. El **empleo y la inversión**, que hasta el momento habían resistido mejor a pesar del desplome en la demanda, facturación y beneficios, **son las variables que muestran un mayor deterioro relativo** respecto a los registros del segundo trimestre.
- ✓ Las **expectativas** para el cuarto trimestre **apenas muestran signos de optimismo**. Sólo se esperan deterioros inferiores a los del tercer trimestre en demanda, precio, facturación, competencia, costes de suministro y costes laborales y acceso a la financiación. Por el contrario, se esperan caídas aún mayores de los beneficios, empleo e inversión y un repunte en la morosidad.
- ✓ La **búsqueda de mercados exteriores gana peso como estrategia frente a la caída de demanda doméstica**, aunque la restructuración de capacidad y de empleo sigue siendo la estrategia mayoritaria.
- ✓ **Crece el número de empresas que negocian soluciones de factoring** como respuesta a sus problemas de morosidad, mientras cada vez son menos las empresas que aceptan quitas.
- ✓ La **renegociación de líneas de crédito y la colocación de pagarés** y/o el retraso de pagos a los proveedores, **ganar peso ante las restricciones al crédito**. Se reduce la opción de obtención de avales y la ampliación de capital permanece como opción minoritaria.

Entorno económico

Los malos registros macroeconómicos del segundo trimestre, venían a confirmar la **recesión** de la economía española que encadenaba **tres trimestres consecutivos en contracción**. Los registros laborales de septiembre han diluido la expectativa de contención en el deterioro en el mercado laboral con que fueron interpretados los datos de agosto. La **caída de la afiliación**, superior a las 86.000 personas, **ha superado con creces las cesiones de los años precedentes**. Con un balance trimestral de -218.000 afiliados, la corrección de la ocupación en términos EPA podría rondar las 130.000 personas. De confirmarse este pronóstico, la **contracción trimestral del PIB sería mayor a las observadas en la primera mitad del año, rondando el 1%, cerrando 2012 en el -1,7%**.

La caída anual de la renta disponible (que alcanza el 3,2% en términos interanuales) y la pérdida de poder adquisitivo que supone el reciente aumento del IVA, anticipan una **agudización de la caída del consumo privado** que se dejará notar en el último trimestre del año una vez superado el efecto "adelanto" de compras por la subida del IVA. Este escenario contractivo en empleo y renta disponible seguirá **drenando demanda de servicios de transporte**.

El anuncio por parte del BCE la compra de deuda pública para garantizar la sostenibilidad del Euro, ha sido un paso en la buena dirección. Sin embargo, persiste una elevada incertidumbre sobre la estrategia europea para gestionar la circularidad entre los riesgos soberano y bancario. En el caso de España a esta incertidumbre se añade la indefinición sobre el proceso de recapitalización de las entidades financieras, sobre si finalmente se solicitará la asistencia financiera al European Stability Mechanism (ESM) y sobre las condiciones de dicha asistencia. Despejar estas dudas (y hacerlo de manera inteligente) es condición necesaria para la reapertura del canal de crédito a empresas y familias, imprescindible para la reactivación de la actividad económica y el empleo.

| Tasa interanual en % * | Cuadro macroeconómico de España | | | |
|--|---------------------------------|-------|----------|----------|
| | 2011 | 2012 | 2012 (P) | 2013 (P) |
| PIB | 0,4 | -0,6 | -1,3 | -1,7 |
| Consumo final | -0,8 | -2,0 | -2,4 | -2,9 |
| Hogares | -0,8 | -1,5 | -2,2 | -2,5 |
| AA.PP. | -0,5 | -3,6 | -3,0 | -5,1 |
| FBCF | -5,3 | -7,7 | -9,4 | -9,5 |
| Bienes de equipo | 2,5 | -6 | -7 | -7,8 |
| Construcción | -9,0 | -9,5 | -11,8 | -11,3 |
| Vivienda | -6,7 | -6,3 | -7 | -6,1 |
| Otra construcción | -11,0 | -12,3 | -16 | -16,0 |
| Demandas nacionales (1) | -1,9 | -3,3 | -3,9 | -4,3 |
| Exportaciones | 7,7 | 2,8 | 3,3 | 1,7 |
| Importaciones | -0,8 | -5,9 | -5,4 | -6,8 |
| Demandas externas (1) | 2,3 | 2,7 | 2,6 | 2,6 |
| IPC | 3,2 | 2,0 | 2,0 | 2,4 |
| Empleo (EPA) | -1,9 | -4,0 | -4,8 | -4,5 |
| Tasa de paro (EPA) | 21,6 | 24,4 | 24,6 | 25,1 |
| Fuente: Afi e INE | | | | |
| (1) aportación al crecimiento interanual del PIB; (*) excepto tasa de paro | | | | |

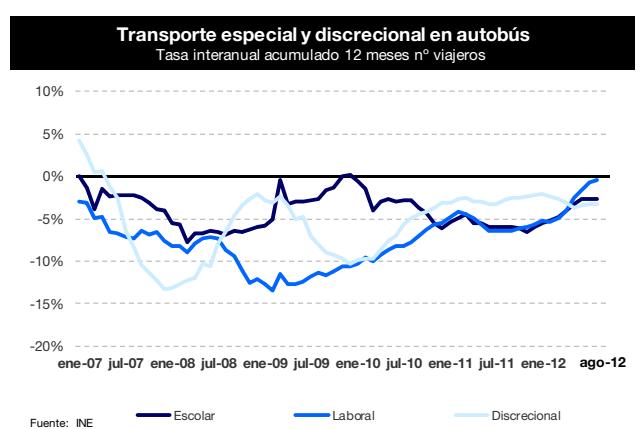
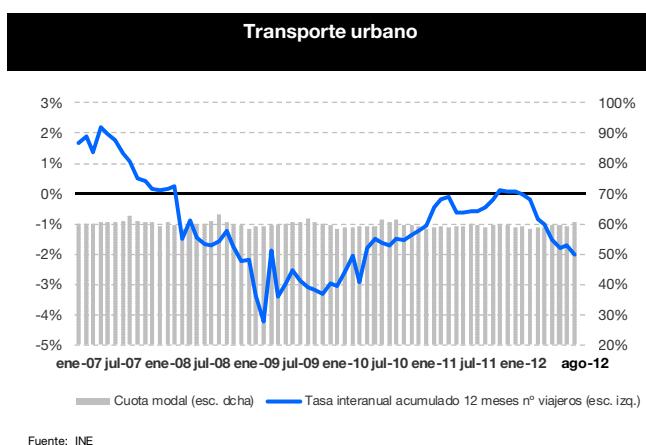
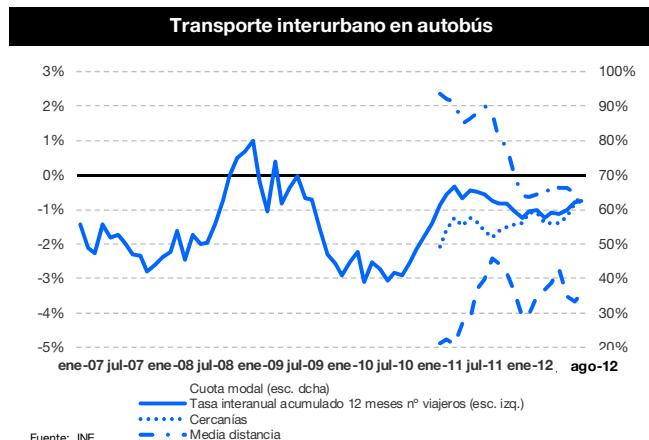
El sector en cifras: demanda

El segundo trimestre del año dejaba tasas interanuales negativas (-4,3% para el urbano, -2,2% para el interurbano, -6,6% en el caso del discrecional y del -0,5% en el especial), que truncaban el relativo buen comportamiento mostrado por la demanda en los dos primeros meses del 2012. Los **datos de julio y agosto vienen a confirmar esa tendencia negativa**, agravada en el caso del transporte urbano (que cae un 4,7% respecto a lo mismos meses de 2011), y algo suavizada en el interurbano (-1,7%) y en el discrecional (-1,3%). La única excepción es el transporte especial que crece un 1,6% gracias al buen comportamiento del transporte laboral (+2,1%) que más que compensa la caída en el escolar (-4,4%).

En el caso concreto de la demanda de **servicios de autobús**, ésta muestra un **comportamiento que, aunque negativo, es ligeramente mejor que el del conjunto del transporte público**. Así, el transporte urbano se contrae en julio y agosto un 3,6% (un punto porcentual menos que en el segundo trimestre del año). Por regiones, todas salvo Aragón y Cataluña (con tasas interanuales de +1,2 y +0,1% respectivamente), ven reducir el número de viajeros. Las mayores caídas se dan en Castilla La Mancha (-13,3%), seguidas de la Comunidad Valenciana (-6,1%) y Madrid (-5,9%). En el caso del **autobús interurbano** la demanda cae un 1,1% (dos décimas menos que en el segundo trimestre), gracias al **relativo buen comportamiento del autobús de cercanías** que "sólo" se contrae un 0,7% (nueve décimas menos que en el segundo trimestre del año) y que compensa el **mayor deterioro de la demanda de servicios de media distancia** (-1,9 frente a -0,3% del segundo trimestre) y de **largo recorrido** (-2,7% versus -1,1%).

En lo que va de año hasta agosto, los **servicios urbanos de autobús han perdido 36,6 millones de viajeros** respecto al mismo periodo del año anterior, lo que supone una caída del 3,2%. En este caso, todas las CC. AA. están en negativo, siendo de nuevo Castilla-La Mancha, Valencia y Madrid las que muestran un mayor deterioro relativo. Los **servicios interurbanos**, por su parte han visto reducir su demanda en **2,4 millones de viajeros** (un 0,5%), con pérdidas muy similares en todas las distancias: -0,7% en cercanías, -0,3 en media y 0% en larga distancia. En el caso de los **servicios discrecionales acumulan una pérdida del 4,3%** con 5 millones menos de viajeros. El transporte escolar cae un 0,2% (377.000 viajeros menos). La **única nota positiva** la aporta el incremento **experimentado por el servicio especial laboral** que, con 749.000 viajeros más, crece un 1,2% respecto al periodo enero-agosto 2011 y que viene de la mano del fomento de los planes movilidad de empresas.

Tomando un poco de perspectiva, si se analiza la **evolución de la demanda desde 2007**, año de inicio de crisis económica, se tiene que el **transporte de viajeros en autobús ha perdido un total de 233,7 millones de viajeros**, un 11,1% respecto a los niveles del periodo enero-agosto 2007. El autobús urbano ha visto caer su demanda en 114,2 millones de viajeros (un retroceso del 9,4%) y los servicios interurbanos en 27,3 millones (un -5,8%). Las mayores pérdidas en términos relativos se concentran en los servicios especiales (-28,3% en los laborales y -18,3% de los escolares) que pierden 60,7 millones de viajeros y en el discrecional (-22,1% con 31,6 millones menos de viajeros). **El deterioro esperado en renta disponible y actividad económica, hacen temer que continúe el drenaje de la demanda.**



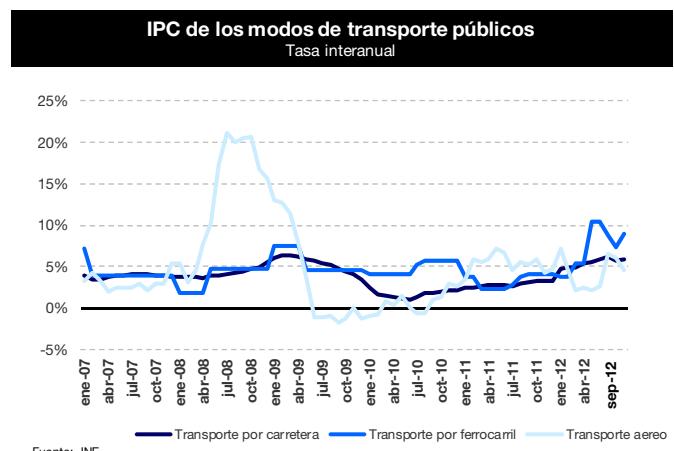
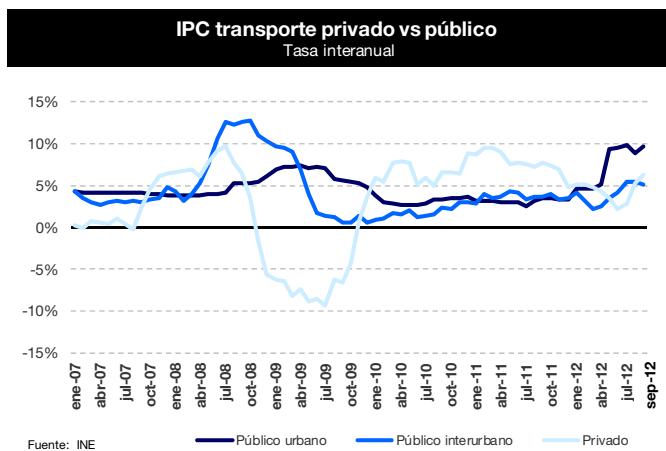
El sector en cifras: evolución de precios

El IPC del grupo de transporte ha registrado un repunte importante en precios en agosto pero sobre todo en septiembre con tasas interanuales del 5,5 y 7,1%, respectivamente, que vienen explicadas fundamentalmente por el fuerte crecimiento del precio de carburantes y lubricantes, y que deja un crecimiento acumulado en lo que va de año del 7,1%.

Por tipología de transporte, **es el transporte público urbano el que viene registrando un mayor incremento** de precios desde el segundo trimestre de este año, lo arroja un **crecimiento en lo que va de año del 9,2%**. Este crecimiento responde a la política de **subidas tarifarias** llevada a cabo por las autoridades de transporte municipales y metropolitanas con el objetivo de incrementar el ratio de cobertura (porcentaje del coste del servicio que se cubre con la tarifa) para 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. Estas políticas tarifarias, plenamente justificadas en un contexto de fuertes restricciones presupuestarias, corren el riesgo, si 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, de revertir los patrones de movilidad sostenible de las ciudades sustentados sobre el uso del transporte público.

En el otro lado de la balanza se sitúa el **transporte público interurbano**, que acumula un crecimiento de precios del 5,3%, casi un punto porcentual **inferior al crecimiento del precio (coste) del transporte privado** (6,2%) y 1,8 puntos por debajo del grupo general de transporte, **contribuyendo así a una movilidad accesible y a moderar el componente de transporte del IPC**. Ahora bien, y como se analiza más adelante, en un contexto de demanda decreciente como el actual, parte de este diferencial de precios se consigue a costa de reducciones en los márgenes de las empresas de transporte que ven incrementadas las tarifas por debajo de lo que lo hacen los costes, lo que a medio plazo puede poner en peligro la viabilidad de un servicio esencial para la movilidad sostenible del país.

Por modos de transporte, sigue siendo el **transporte por carretera** (que incluye el servicio de taxis además de todo tipo de servicios de autobús), el que presenta en lo que va de año un **comportamiento menos inflacionista**, con un crecimiento del 5,1% frente al 8,9% del ferrocarril.



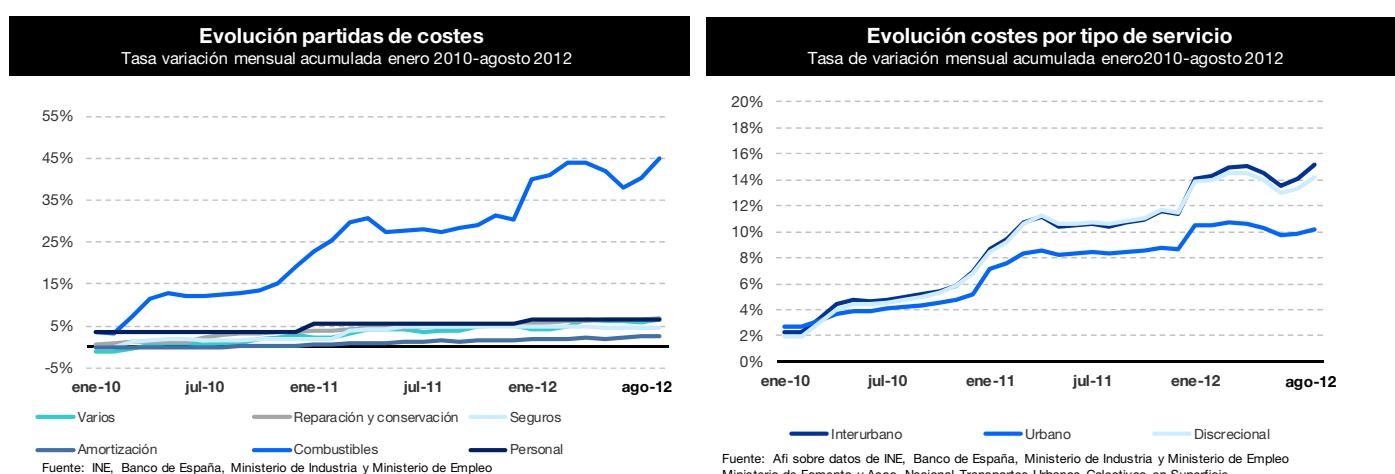
El sector en cifras: evolución de costes

El **precio de los carburantes**, principal componente de la estructura de costes tras el de personal, repunta en los meses de verano, con un **crecimiento** intermensual del 2,4% en julio y 4,6% en agosto (5,4 y 11%, respectivamente en términos interanuales), lo que arroja un crecimiento del **14,4% en lo que va de año** y del 44,8% desde enero de 2010. El resto de componentes de coste presentan un crecimiento moderado, destacando por su importancia, la **contención de los incrementos salariales** recogidos en los convenios colectivos que se han ido firmando a lo largo del año, y que en septiembre se situaban en el 1,16%.

Sin embargo, esta contención en los costes de personal y en el resto de partidas no logra compensar la escalada del precio de 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. Así, se estima que los costes totales de los servicios interurbanos han crecido un 3,8% en lo que va de año, un 3% los discrecionales y un

1,5% los urbanos, todo ello en promedio y sin tener en cuenta los costes adicionales derivados de las exigencias crecientes en normativa social e innovación.

Analizando la **dinámica de costes y precios desde enero de 2010**, se tiene que los primeros han crecido por encima de los segundos, lo que vendría a reflejar una **reducción de márgenes en todos los servicios**, bien por la política de tarifas establecidas por los reguladores, o bien por la competencia en precios de las empresas en respuesta a la caída de la demanda. Así, mientras el crecimiento acumulado de costes es el 15,1% en los servicios interurbanos de autobús regular, 14,3% en los discrecionales y 10,2% en los urbanos, el crecimiento acumulado de precios ha sido del 11,4% en el transporte interurbano y del 13,6% el urbano (en buena medida debido a las subidas tarifarias de los últimos meses). 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 9,8%.

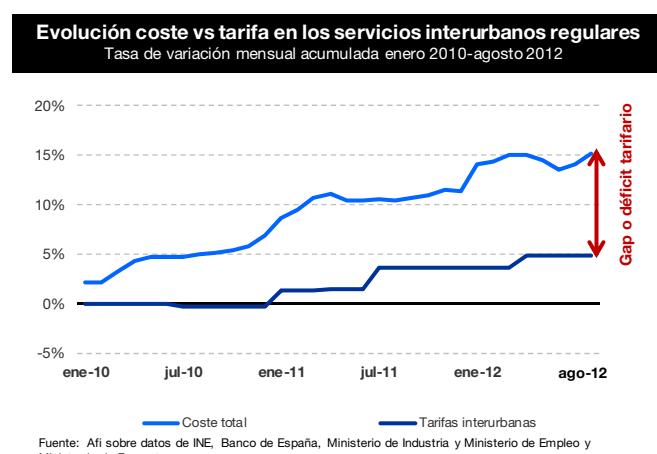


En el caso de concreto del autobús interurbano regular general, cuyos incrementos tarifarios ordinarios están ligados a la evolución IPC general, la divergencia entre la evolución de la tarifa y la evolución de los costes no ha dejado de ampliarse, dando lugar a un **déficit creciente de tarifas**, que a finales de agosto ascendía a más de 10 puntos, al que habría que añadir el déficit derivado de la caída de demanda. Las malas perspectivas de crecimiento económico de la economía española para 2012 y 2013, no permiten augurar crecimientos sustanciales y sostenidos del número de viajeros que supongan incrementos en los ingresos de los concesionarios suficientes para permitir el mantenimiento de subidas tarifarias inferiores a los crecimientos de costes, sin que ello suponga poner en peligro el equilibrio económico del servicio.

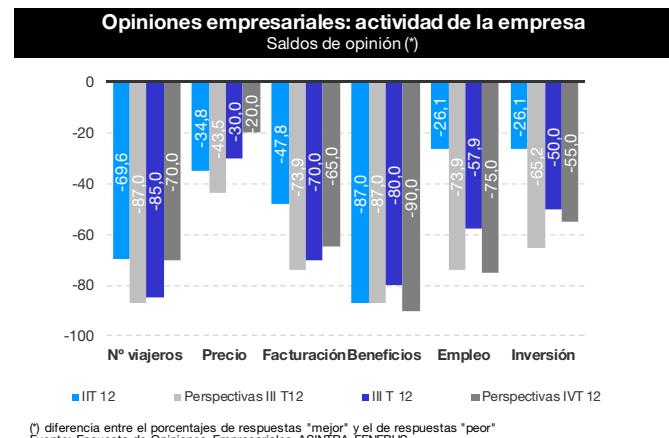
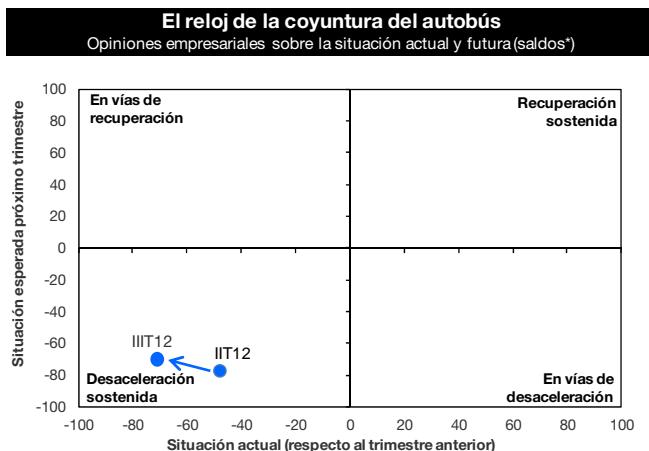
Por ello, es **urgente una revisión extraordinaria** de tarifas que permita la corrección de este desequilibrio económico creciente y que garantice en el corto y medio plazo la provisión de unos servicios de movilidad esenciales para la sostenibilidad económica, social y medioambiental, y con unas exigencias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

Opiniones empresariales y clima del sector

La Encuesta de Opiniones Empresariales del tercer trimestre del año arroja unos **resultados aún más negativos que en el segundo trimestre** del año, con un empeoramiento del indicador de confianza, que pierde 23,1 puntos pasando de -47,8 a -71,0, y que aunque ligeramente menos negativos que las expectativas que tenían las empresas (-78,3 puntos). Por otro lado, las **perspectivas de las empresas para el cuarto trimestre mejoran aunque de manera casi inapreciable** manteniéndose claramente en fase de desaceleración, con un saldo de -70, que se explica por la ligera mejora de las perspectivas de demanda y facturación (15 y 5 puntos más positivas que las del tercer trimestre) y que se ve lastrado por el **fuerte empeoramiento previsto en empleo**, con un saldo 17,12 puntos más negativo.



Por variables, y como anticipaba la Encuesta del segundo trimestre, son el **empleo y la inversión**, que hasta el momento habían resistido mejor a pesar del desplome en la demanda, facturación y beneficios, **los que muestran un mayor deterioro relativo respecto a los registros del segundo trimestre**, pasando de un saldo de -26,1 a -57,9 y -50, respectivamente. No obstante, se han deteriorado menos de lo que anticipaban las empresas, y siguen siendo las variables de negocio, junto con el precio, que registran menores caídas. Por su parte, la **facturación y la demanda también han empeorado sustancialmente** aunque ligeramente menos de lo anticipado, perdiendo 22,2 y 15,4 puntos respecto al segundo trimestre frente a las caídas de 26,1 y 17,4 anticipadas por las empresas.



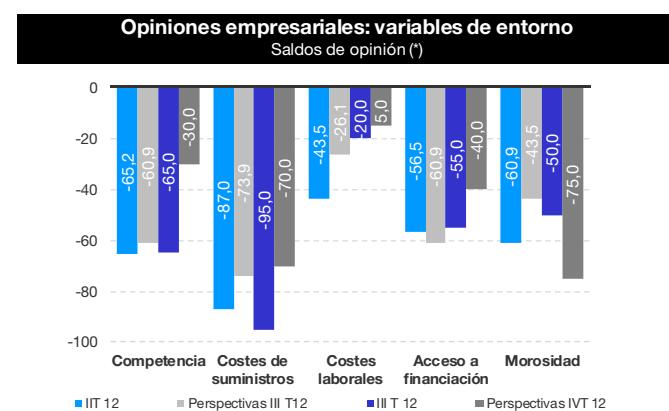
En cuanto a las variables de entorno, y debido a la escala del precio de los combustibles, siguen siendo los **costes de suministro** con un saldo de -95, la **variable más negativa**, con un deterioro de 8 puntos respecto al segundo trimestre y de 21,1 respecto a lo esperado por las empresas.

En el otro lado de la balanza se encuentran los **costes laborales** que, aunque en terreno negativo es la variable que muestra un **menor deterioro**. Así, el 70% de las empresas declaran que sus costes laborales se han mantenido estables, frente al 25% que los ha incrementado y el 5% que ha logrado reducirlos, lo que arroja un saldo de -20,6,1 puntos menos negativo de lo esperado y que mejora en 23,5 puntos el registro del segundo trimestre.

El problema de la **morosidad**, con un saldo de -50 ha mejorado en 10,9 puntos respecto al registro del segundo trimestre, **aunque lo hace menos de lo esperado** por las empresas, que anticipaban una mejora de 17,4 puntos. Esta mejora no se debe a que haya alguna empresa que declare que el problema haya mejorado, sino al incremento de las que declaran que permanece igual.

Por su parte, la evolución del **acceso a la financiación** no ha sido tan negativa como lo esperado aunque **no mejora de manera significativa** respecto al segundo trimestre. Así, un 55% de las empresas declaran que en este tercer trimestre ha empeorado su acceso al crédito, frente al 65,2% que esperaban ese empeoramiento y al 56,5% que lo declararon en el segundo trimestre.

Como se señalaba anteriormente, las **expectativas de las empresas para el cuarto trimestre apenas muestran signos de optimismo**. Sólo se esperan deterioros inferiores a los vividos en este tercer trimestre en número de viajeros, precio, facturación, competencia, costes de suministro y costes laborales y acceso a la financiación. Por el contrario, las empresas entrevistadas esperan caídas aún mayores de los beneficios, empleo e inversión y un repunte en la morosidad.



(*) diferencia entre el porcentajes de respuestas "mejor" y el de respuestas "peor"

Ante la caída prolongada de la demanda, la estrategia mayoritaria de las empresas sigue siendo reestructurar capacidad y ajustar empleo, y por la que optan un 75% de ellas, seguida de la reducción de precios (40%). Gana importancia la búsqueda de mercados exteriores, que pasa de ser una opción para el 13% de las empresas a serlo para el 30%, al mismo nivel que la firma de acuerdos fusión/colaboración con otras empresas.

En el tercer trimestre, un 56% de las empresas ha recurrido a acciones legales para agilizar el cobro de los pagos pendientes (un porcentaje muy similar a del segundo trimestre). **Crece el número de empresas que negocian soluciones de factoring**, pasando del 13% en el segundo trimestre al 25% en el tercero. Por el contrario, cada vez son menos las empresas que aceptan quitas (10% versus 22%) o que aún no han tomado ninguna acción para hacer frente a sus problemas de morosidad (sólo un 5% del total de las encuestadas).

Por último, un **65% de las empresas recurren a la renegociación de líneas de crédito como estrategia para hacer frente al cierre del mercado de crédito**, un 25% más que en el segundo trimestre del año, mientras **se incrementa también el porcentaje de empresas que optan por colocar pagarés o retrasar pagos** a los proveedores (del 13% del segundo trimestre al 15% del tercero). Por el contrario se reduce la opción de obtención de avales que pasa del 9 al 5%, mientras la ampliación de capital permanece como opción minoritaria para el 5% de las empresas encuestadas.



Nota metodológica de la Encuesta de Opiniones empresariales ASINTRA-FENEBUS

La metodología del análisis de opiniones empresariales se basa en una encuesta a un panel de empresarios del sector del autobús representativos de todos los segmentos (urbano, regular general, servicios regulares especiales y servicios discrecionales) en la que se les pregunta acerca de si las condiciones actuales o esperadas los próximos tres meses, referidas a una serie de dimensiones de su actividad y factores de entorno, han mejorado o van a mejorar, han empeorado o van a empeorar, o se han mantenido o se mantendrán en relación, respectivamente, al trimestre anterior o al presente. Una vez obtenidos los porcentajes de las respuestas en cada una de estas situaciones mutuamente excluyentes, se sustraen el porcentaje de respuestas "peor" del de respuestas "mejor" descartando las respuestas "igual" para calcular el saldo correspondiente.

El "saldo" así obtenido indica el sentimiento prevalente entre los empresarios respecto a la situación presente o futura. Un saldo negativo, por reducido que fuese en valor absoluto, inclina el fiel de la balanza del sentimiento de los encuestados hacia "peor", aunque habría que ver los detalles del cálculo de dicho saldo en cada caso y, especialmente, cuando ya se hayan acumulado una serie de trimestres de la encuesta. Un saldo positivo inclina el fiel de la balanza del sentimiento de los encuestados hacia "mejor".

Combinando en un único gráfico los saldos sobre la situación actual y la situación esperada, se obtiene lo que denominamos el "reloj" de la coyuntura del autobús, en el que el "puntero" o indicador combinado señala el momento cíclico de las empresas. Así identificamos como de "Desaceleración sostenida" una situación en la que tanto el momento presente como el momento futuro están caracterizados por saldos negativos. Tanto peor cuanto más cercano está el puntero cíclico del extremo (-100,-100) del cuadrante correspondiente. Por el contrario, una situación en que tanto el momento presente como el futuro presenten saldos de opinión positivos estaría identificada como de "Recuperación sostenida". Saldos de opinión negativos para el trimestre actual y positivos para el futuro vendrían a indicar una situación "En vías de recuperación", mientras que la situación inversa sería de "En vías de desaceleración".

La unión de los diferentes punteros cíclicos a lo largo de trimestres sucesivos indica claramente el curso del sector y permite una interpretación dinámica de las condiciones cíclicas de la economía y su anticipación.

Dirección y coordinación: FENEBUS y ASINTRA

Realización y asistencia técnica: Afi

