

## **ESTRATEGIA Y RENTABILIDAD EN EL SECTOR DE ALQUILER DE VEHÍCULOS**

**Eric Pita Sánchez**  
Universidade da Coruña

**Rubén Lado Sestayo**  
Universidade da Coruña

**Resumen:** el sector de empresas de alquiler de vehículos de motor ofrece una gran variedad de servicios, ya que las empresas pueden alquilar turismos, furgonetas, camiones ligeros e incluso motocicletas. Además, algunas empresas ofrecen el servicio de alquiler con chofer por lo que es un sector más dinámico de lo que puede intuirse en un primer momento. De este modo, este trabajo realiza una evaluación de este sector analizando su estrategia y rentabilidad tanto de forma general como, específicamente, a través de la empresa española Atesa.

**Palabras clave:** alquiler de vehículos, turismo, rentabilidad.

### 1. El sector de alquiler de vehículos

El sector de empresas de alquiler de vehículos de motor permite alquilar turismos, furgonetas, camiones ligeros e incluso motocicletas. Además, puede incluir el servicio de alquiler con chofer. Por lo general, las empresas ubican sus oficinas en los principales aeropuertos y las estaciones de tren, así como en puntos céntricos de las ciudades llegando a tener más de una oficina por ciudad. Algunas empresas solo se localizan en centros turísticos y alquilan solo automóviles mientras que otras a parte de esa estrategia también se localizan en ciudades menos turísticas buscando un cliente de empresa que busque una flota para sus empleados así como una flota de vehículos industriales para realizar sus trabajos. Por lo general los clientes se encuadran en tres categorías:

- A) Particulares que por necesidad necesitan un vehículo de alquiler,
- B) Empresas que lo necesitan bien para sus empleados bien para realizar sus trabajos y
- C) Turistas.

El sector contaba en 2016 con un total de 4.748 empresas, cuya distribución por comunidad autónoma se observa en la tabla 1.

Tabla 1 Empresas por CCAA en 2016

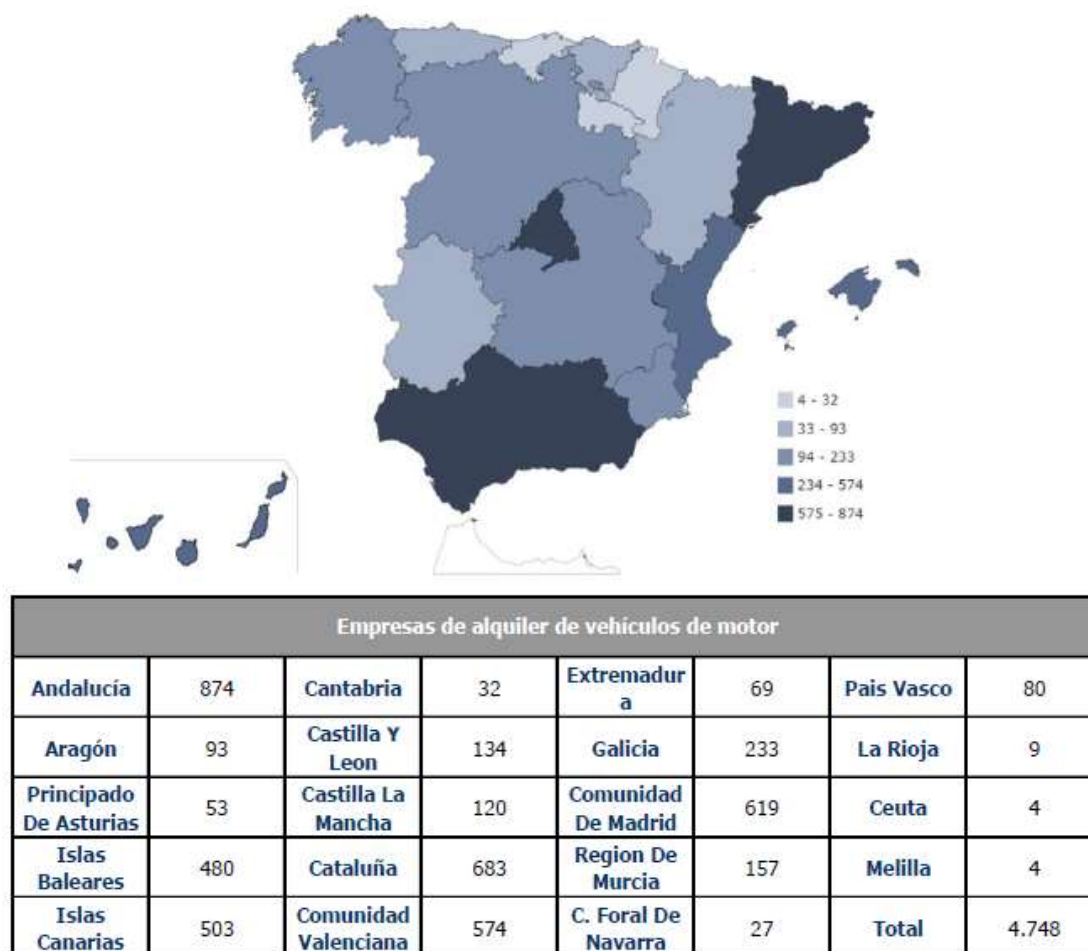
<i>Empresas de alquiler de vehículos de motor</i>	
Total	4.748
Andalucía	874
Aragón	93
Principado De Asturias	53
Islas Baleares	480
Islas Canarias	503
Cantabria	32
Castilla Y Leon	134
Castilla La Mancha	120
Cataluña	683
Comunidad Valenciana	574
Extremadura	69
Galicia	233
Comunidad De Madrid	619
Region De Murcia	157
C. Foral De Navarra	27
Pais Vasco	80
La Rioja	9
Ceuta	4
Melilla	4

Fuente: Elaboración propia a través de datos del INE

En el ejercicio anterior, 2015, sus empresas tenían un total de 6.323 empleados, 6.442.976 miles de euros de activo total y unos ingresos estimados de explotación de 2.713.557 miles de euros. (Sistema de Análisis de Balances Ibéricos). En el siguiente

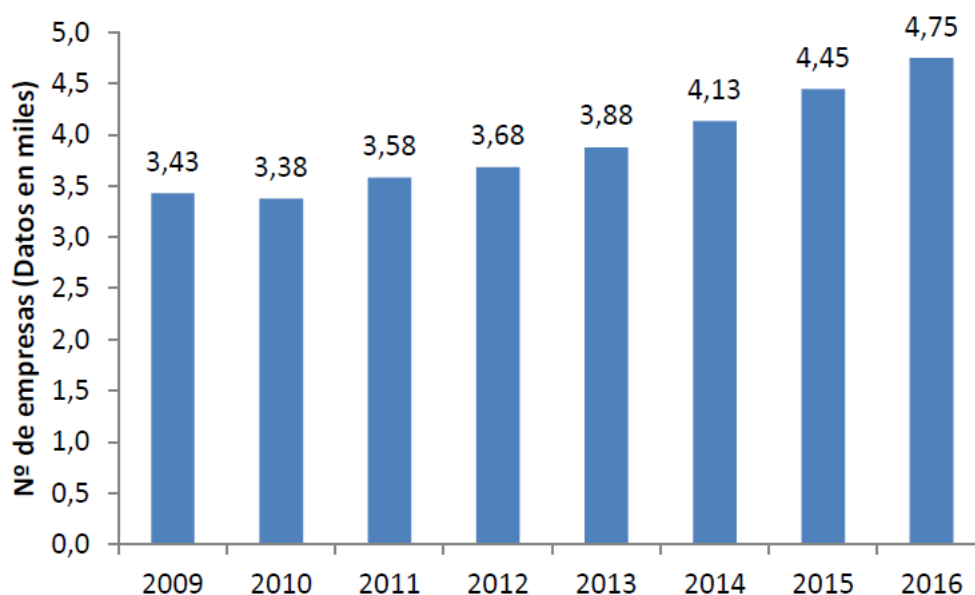
mapa podemos observar la concentración de empresas en las distintas comunidades autónomas (Ilustración 1).

**Ilustración 1. Distribución por CCAA**



Fuente: INE

En el gráfico 2, los datos muestran que en el período 2009-2016 el número de empresas no ha dejado de crecer. Así, parece indicarse que es un sector en el que la competitividad es cada vez mayor lo que ha redundado en una bajada de precios y en una búsqueda de establecer acuerdos comerciales que permitan a las empresas seguir creciendo, a pesar de hacerlo a un ritmo más lento ya que la rentabilidad cada vez es menor por cada unidad productiva. El modelo de negocio también ha cambiado ganando cada vez más peso la parte de renting y de venta de los vehículos tras su paso por la empresa. En este sentido, es necesario señalar que en el sector. Así, el coste de utilización del vehículo y la inversión necesaria se reducen, siendo esta actividad de uso del vehículo en los primeros años de su vida útil, y no la adquisición en firme de vehículos para el modelo de negocio actual, muy diferente respecto a lo que era hace 10 o 20 años. Por tanto, el estado de los vehículos para poder cumplir la opción de devolución es un factor relevante.

**Gráfico 2. Evolución del número de empresas en España**

Fuente: Elaboración propia a través de datos del INE

## 2. Análisis PEST

A continuación, en este apartado se realizará un análisis PEST, consistente en analizar los factores políticos, económicos, sociológicos y tecnológicos del entorno que afectan al sector del alquiler de vehículos en España.

### *Factores Políticos*

En este apartado serán analizados los factores políticos que afectan al sector, desde leyes y regulaciones hasta subvenciones o ayudas de distinto tipo que puedan afectar al sector del alquiler de vehículos a motor.

Para comenzar destacamos la política de renovación de vehículos, encuadrados dentro de los Planes Renove puestos en marcha a través del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) y las distintas Comunidades Autónomas. Con ellos se busca beneficiar a cualquiera entidad o particular que desee renovar su turismo o vehículo ligero comercial con un incentivo económico que desde el 29 de julio de 2013, a través de la tercera convocatoria del Plan PIVE (PIVE-3), otorga una ayuda de mínimo 2.000 euros a quienes compren un vehículo nuevo. El precio de venta del vehículo comprado, sin IVA, no podrá superar los 25.000 euros y se deberá entregar en un C.A.T. y dar de baja definitiva en la DGT un turismo con más de 10 años de antigüedad o un comercial ligero con 7 años o más desde la fecha de su primera matriculación. Dichas subvenciones a la compra de vehículos eficientes estuvieron disponibles a partir del día 29 de julio de 2013 y hasta el 29 de julio de 2014. (Real Decreto 380/2015, de 14 de mayo, 2015)

Otro impulso importante para la compra de vehículos está relacionado con los vehículos eléctricos, siendo el último el Plan MOVELE 2015, mediante el cual se buscaba aumentar la compra de este tipo de vehículos. Este plan contaba con un total de 7

millones de euros, con un máximo de 5.500 euros por cada compra y los vehículos debían de tener una autonomía superior a 90 kilómetros y no podrá tener un precio base sin impuestos superior a 40.000 euros. Esta ayuda no es compatible con el Plan PIVE pero si con las que ofrecen las Comunidades Autónomas. (Real Decreto 287/2015, de 17 de abril, 2015)

Tanto el plan MOVELE como el plan Renove son una oportunidad interesante para las empresas del sector para renovar su flota, siempre y cuando cumplan determinadas condiciones especificadas en cada legislación. Esto es una oportunidad interesante para que puedan renovar sus activos y modernizarse, lo que es una gran oportunidad para aumentar su competitividad y que empresas más modestas tengan a su alcance vehículos nuevos a un precio más económico.

En el aspecto laboral, el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, es la ley más importante en cuanto a materia laboral en el ámbito nacional. España tiene un salario mínimo interprofesional actualmente de 707,60 euros. (Real Decreto 742/2016, de 30 de diciembre, 2016)

Esta ley afecta a todas las empresas por igual, independientemente de su sector. Sin embargo, en el sector de alquiler de vehículos tiene diversos convenios colectivos regulando dicho salario en función del puesto y de la categoría del trabajador y el desempleo así como otros aspectos importantes de la Seguridad Social son regulados en el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

En empresas que manejan datos de clientes, la protección de los mismos viene regulada por Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal. Esto es muy importante ya que estas empresas manejan datos identificativos relativos a Documento Nacional de Identidad, así como permisos de conducir e información bancaria de diversos clientes. Es un aspecto crítico ya que el incumplimiento de estas leyes conlleva importantes sanciones económicas e incumplirlas es más fácil de lo que puede parecer cuando se manejan tantos datos y se desconoce la ley al detalle. (Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, 1999)

El Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, que afecta a todas las empresas y en este caso es importante ya que en el sector se trabaja mucho con la ocupación completa, lo que puede hacer que ante cualquier imprevisto no se pueda dar un servicio adecuado a los clientes y estos hagan valer sus derechos, reflejados en esta ley.

#### *Factores Económico*

En este apartado se analizarán cinco variables y su evolución desde 2009 hasta la actualidad. Dichas variables son el Índice de Precios de Consumo, los tipos de interés bancario generales, el Producto Interior Bruto, el precio del barril Brent y los tipos de cambio euro con el dólar y la libra esterlina. También se analiza el tema impositivo de los tres principales a los que está sometido cualquier actividad económica que son el impuesto de Sociedades, el Impuesto sobre el Valor Añadido y el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

Se detalla a continuación los tres principales impuestos a los que está sujeta cualquier actividad económica: el Impuesto sobre el Valor Añadido, el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y el Impuesto de Sociedades. En todos estos impuestos existen

bienes y servicios no sujetos, así como otros exentos y también existen diversas deducciones y reducciones, pero aquí solo se mostrarán los tipos impositivos así como una breve explicación del hecho imponible.

En el caso del Impuesto sobre el Valor Añadido, la empresa se lo repercute a sus clientes finales, pero no siempre es posible ya que ciertos gastos como la compra de vehículos material de oficina, así como equipamiento y programas informáticos son soportados por la empresa de forma directa, ya que ella es el consumidor final. El tipo impositivo que afecta al sector es del 21% ya que no cumple las características para encuadrarse en el grupo del 4% o del 10%. Cabe destacar que en las Islas Canarias el impuesto que se aplica para el mismo hecho imponible, el Impuesto General Indirecto Canario es de un 7% en lo relativo al sector, por lo que las empresas cuya sede este en la comunidad canaria, una gran receptora de turismo dentro de España, tienen una ventaja competitiva frente al resto del territorio nacional. (Ley 20/1991, de 7 de junio, 1991) (Ley 37/1992, de 28 de diciembre, 1992)

En cuanto a las obligaciones fiscales de las personas físicas, el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas es el impuesto que han de liquidar cada año en función de los resultados obtenidos en el ejercicio. Es interesante ya que a pesar de que muchas empresas son grandes multinacionales, siguen existiendo pequeñas empresas que pueden estar organizadas como persona física por lo que es un impuesto que aunque no afecte al grueso de las empresas, si que puede afectar a algunas de ellas, en especial a las pequeñas empresas locales.

**Tabla 2 IRPF y sus tramos**

<b>Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas:</b> “Graba la renta del contribuyente, entendida como la totalidad de sus rendimientos, ganancias y pérdidas patrimoniales y las imputaciones de renta que se establezcan por la ley, con independencia del lugar donde se hubiesen producido y cualquiera que sea la residencia del pagador.” (Ley 35/2006, de 28 de noviembre, 2006)		
<u>Base Imponible</u>		<u>Retención</u>
Desde	Hasta	
0€	12450€	19%
12450€	20200€	24%
20200€	35200€	30%
35200€	60000€	37%
60000€	-	45%

Fuente: Ley 35/2006, de 28 de noviembre, 2006

El impuesto principal en cuanto a tributación de las empresas por el resultado de sus ejercicios siempre que sean sociedades es el Impuesto de Sociedades. Este impuesto presentaba un tipo general del 30% que posteriormente fue reducido al 25% por lo que las entidades localizadas en el País Vasco que antes tributaban dos puntos porcentuales por debajo ahora lo hacen tres por encima. Por otro lado, la comunidad canaria tiene un tipo del 4% por lo que otra vez más, las entidades allí residentes tienen una tributación menor que al resto de las entidades españolas. En el caso vasco, ha pasado de tener una ligera ventaja, ya que tributaba una menor parte de sus beneficios y podría reinvertir una mayor cantidad en sus operaciones para aumentar su competitividad, ahora es una desventaja frente al resto de las entidades españolas no canarias.

**Tabla 3 IS y sus tipos**

<b><u>Impuesto de Sociedades:</u></b> “Constituirá el hecho imponible la obtención de renta por el contribuyente, cualquiera que fuese su fuente u origen.” (Ley 27/2014, de 27 de Noviembre, 2014) A continuación se exponen algunos de los sujetos pasivos que contempla la ley y que tienen relación con el sector de alquiler de vehículos a motor sus tipos impositivos	
<u>Sujetos Pasivos</u>	<u>Tipos</u>
Tipo general	25%
Entidades de nueva creación excepto que tributen a un tipo inferior, aplicarán esta escala el primer período con BI positiva y el siguiente	15%
Entidades de la Zona Especial Canaria (Art. 43 Ley 19/1994)	4%
Entidades en el País Vasco	28%

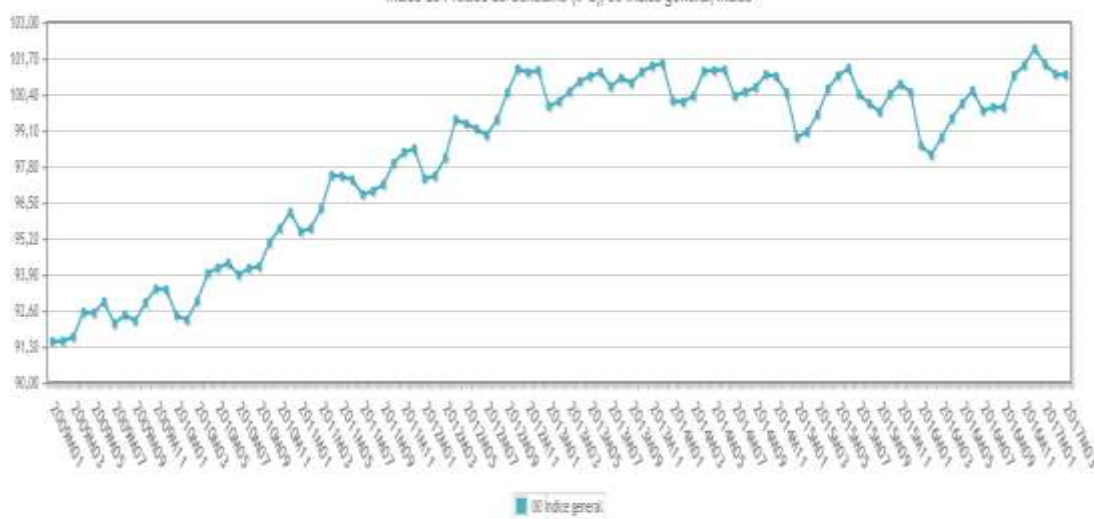
Fuente :Ley 27/2014, de 27 de Noviembre, 2014

El Índice de Precios de Consumo indica que por lo general en España la vida se ha encarecido, lo que choca con la realidad del sector, donde los precios se han ido reduciendo por la fuerte competitividad. Esto en principio es una desventaja ya que el aumento de determinados productos básicos reduce la renta del consumidor pero hace que la sobrante la pueda dedicar a un servicio antaño exclusivo que ahora está al alcance de más consumidores, lo que puede afectar de forma positiva al consumidor al ver que dicho precio no ha aumentado, si no que se ha reducido.

El IPC por lo general ha tenido una tendencia alcista desde enero del año 2009 pasando de un 91,481% a un 101,101% en marzo de 2017. Siendo enero de 2009 el mínimo en este período y siendo diciembre de 2016 el máximo con un 102,049%. (Instituto Nacional de Estadística)

### Gráfico 3. IPC y su evolución

Índices nacionales: general y de grupos ECOCOP  
Índice de Precios de Consumo (IPC), 00 Índice general, Índice



Fuente: INE

El tipo de cambio se mide en moneda extranjera obtenida por cada euro. Son tipos de cambio medios. En este caso es interesante ya que muchas compañías pertenecen a multinacionales cuyas sedes se encuentran en el Reino Unido o en Estados Unidos de América. También es interesante porque muchas empresas tienen entre sus principales consumidores a turistas y muchos de ellos provienen de la eurozona donde la moneda es común y del Reino Unido. Aunque los estadounidenses no son turistas de mucho peso cuantitativo, sí que es interesante ya que allí el alquiler de vehículos es un servicio más demandado y habitual.

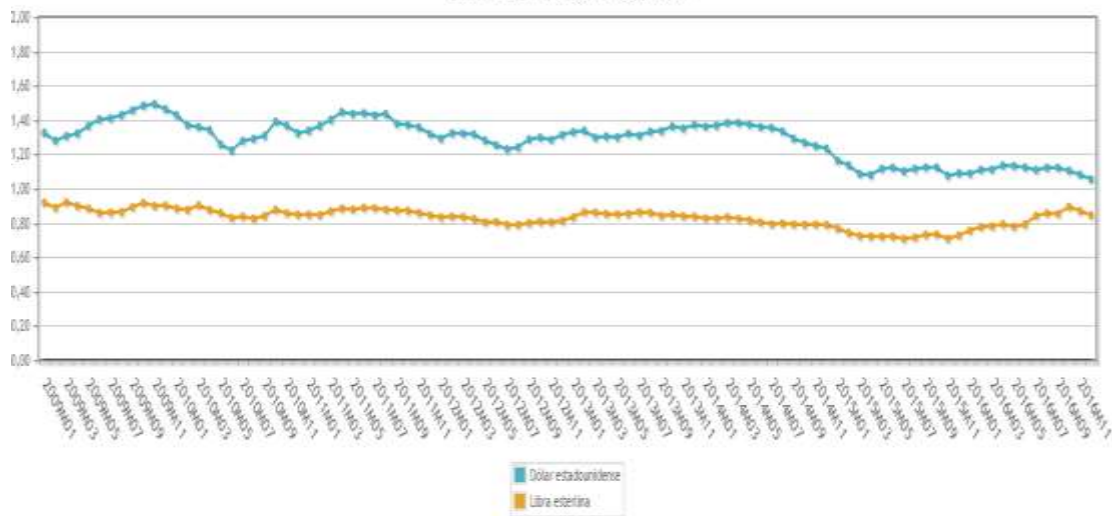
El cambio euro/ dólar ha tenido una tendencia a la baja, ya que ha pasado de 1,324 en enero de 2009 a 1,054 en diciembre de 2016. Presenta un máximo en la serie de 1,491 en noviembre de 2009 y un mínimo de 1,054 en diciembre de 2016.

El cambio euro/ libra esterlina tiene una tendencia bastante estable, aunque podría hablarse de una cierta tendencia a la baja en el largo plazo ya que ha pasado de 0,918 en enero de 2009 a 0,844 en diciembre de 2016. Presenta un máximo de 0,920 en marzo de 2009 y un mínimo de 0,707 en julio de 2015. (Instituto Nacional de Estadística).



### Gráfico 4. Tasas de cambio euro respecto al dólar y la libra esterlina

Tipos de cambio de euro/Cambio medio mensual  
Boletín Mensual de Estadística/Monedas

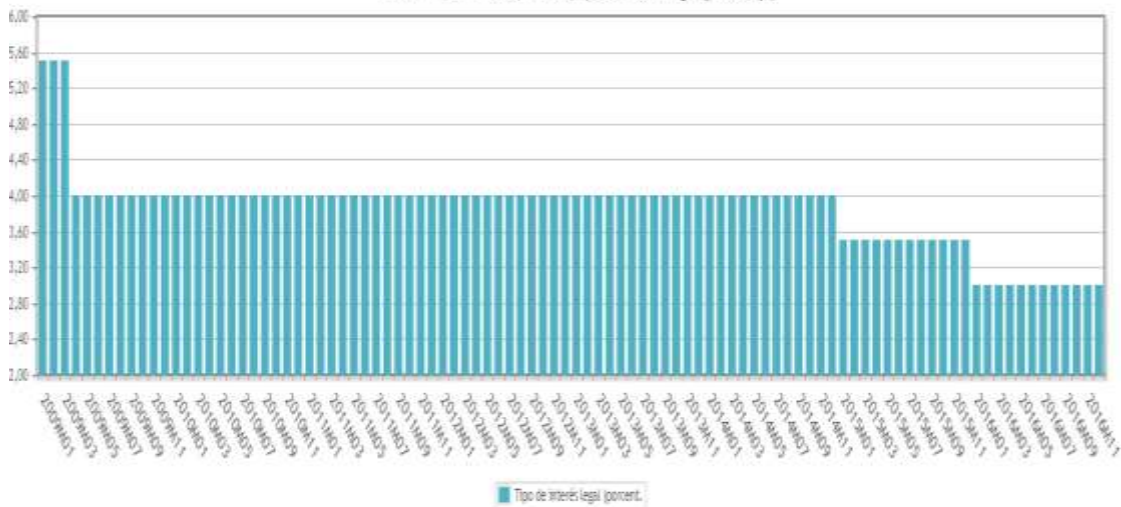


Fuente: INE

Los tipos de interés legales del mercado hipotecario y del mercado financiero han tenido una tendencia a la baja dividida en cuatro tramos comenzando con uno del 5,5% desde enero hasta marzo de 2009, siguiendo con uno del 4% entre abril de 2009 y diciembre de 2014, uno del 3,5% entre enero de 2015 y diciembre de 2015 y desde enero de 2016 hasta diciembre del mismo año uno del 3%. Esto es muy interesante para un sector como el de alquiler de vehículos donde la inversión en nuevos activos es constante para renovar su flota por lo que la bajada es una buena oportunidad de financiación para acometer estas renovaciones periódicas así como para otro tipo de inversiones o necesidades que tengan las empresas del sector. (Instituto Nacional de Estadística)

### Gráfico 3 Tipo de interés y su evolución

Tipos de interés legales, del mercado hipotecario y del mercado financiero  
Boletín Mensual de Estadística, Tipo de interés legal (porcentaje)

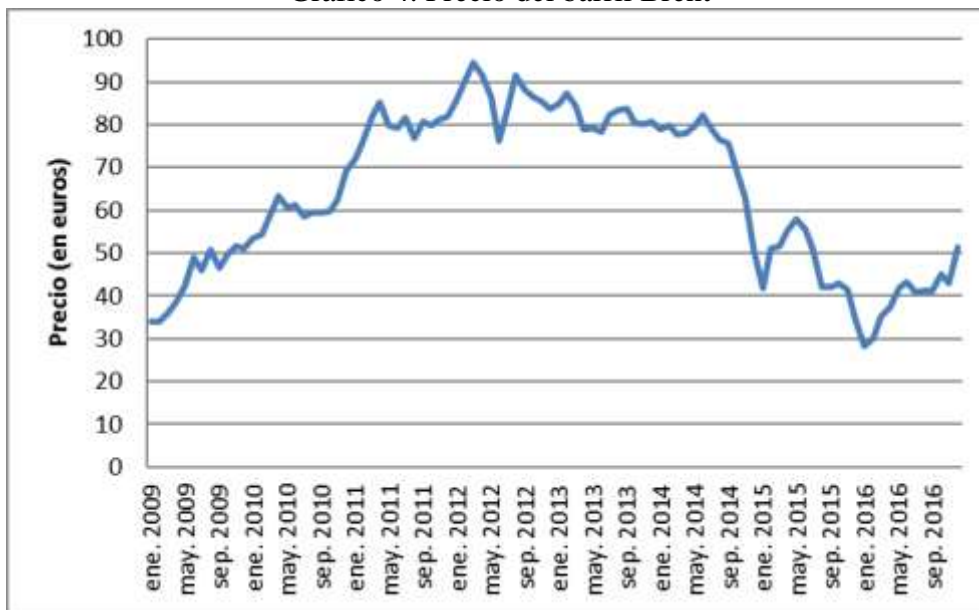


Fuente: INE

El precio del barril Brent repercute de forma directa en el precio de los combustibles lo que afecta al sector de dos formas. La más directa es que para mover su flota entre oficinas es importante reducir los costes y el combustible es uno de ellos. La segunda es que es un bien complementario por lo que su reducción puede redundar en mayor alquiler de vehículos como alternativa a otros medios de transporte, así como el uso del combustible como o compensación para los clientes en caso de deficiencias o problemas con el servicio o recompensa por fidelidad.

Desde 2009 hasta comienzos de 2011 el precio subió hasta quedarse entre sobre los 80 euros por barril, alcanzando en marzo de 2012 el máximo de la serie con un precio de 94,64 euros por barril Brent. Se mantuvo estable en entre 70 y 90 euros por barril hasta que en noviembre de 2014 su cotización baja un 20,43%, pasando de cotizar a 62,9 a 49,11 euros por barril en diciembre del mismo año. Desde entonces, tras experimentar un pequeño repunte, ha seguido cayendo, alcanzando en enero de 2016 el mínimo de la serie, con una cotización de 28,37 euros por barril. Esto hace que desde su máximo hasta el mínimo haya caído un total de 66,27 euros, una caída del 70,02%. (World Bank Group)

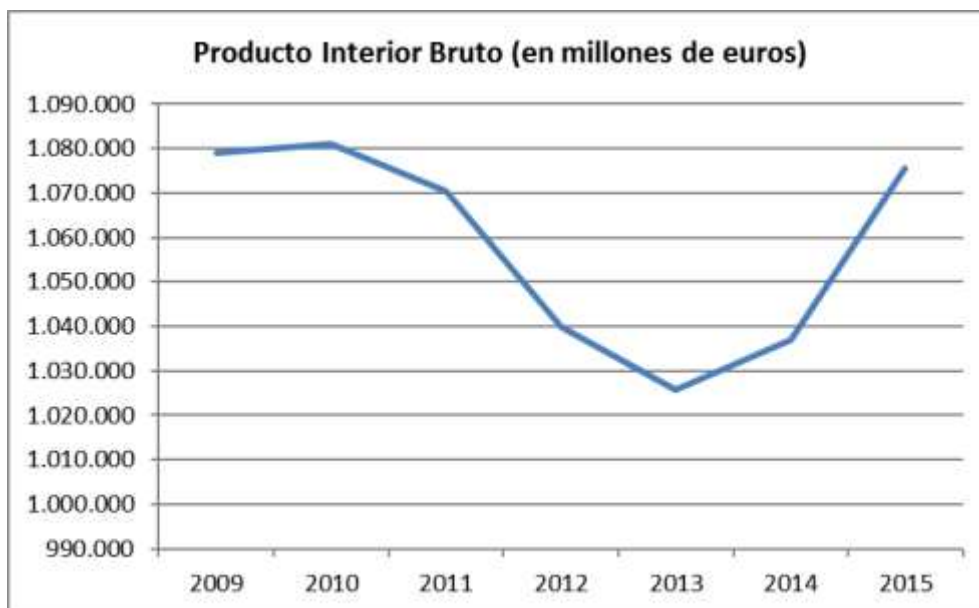
Gráfico 4. Precio del barril Brent



Fuente: Elaboración propia a través de datos del World Bank Group

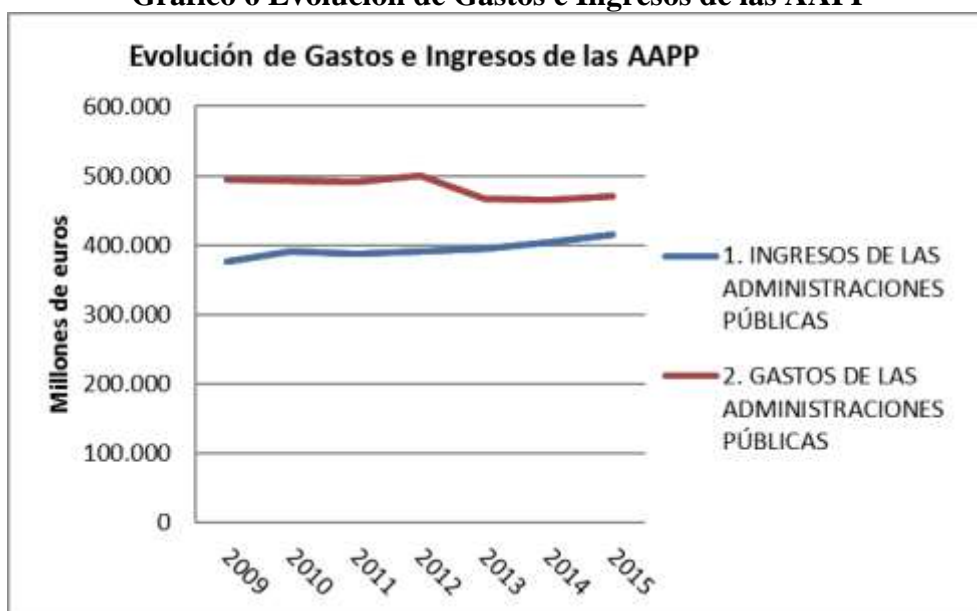
El Producto Interior Bruto en España es un indicador de la economía en general por lo que es interesante analizarlo para cualquier empresa. Desde el año 2010 hasta 2013 ha caído, alcanzando un mínimo de 1.025.634 millones de euros y alcanzando en 2015 un total de 1.075.639 millones de euros, siendo inferior al nivel de 2009 y 2010, año en el que tiene el máximo en este período con un total de 1.080.913 millones de euros. (Instituto Nacional de Estadística)

Gráfico 5. Evolución del PIB



Fuente: Elaboración propia a través de datos del INE

El gasto público ha tenido estos últimos años una tendencia a la baja mientras que los ingresos han conseguido repuntar lentamente, a pesar de esto en el año 2015 había un déficit de 55.163 millones de euros. El último año sin déficit fue 2007 con una capacidad de financiación de 21.620 millones de euros, cayendo bruscamente en 2008 con una necesidad de financiación de 49.385 y llegando a alcanzar en 2009 la necesidad más alta de la historia del país, siendo esta de 118.237 millones de euros. Este es un indicador mediante el cual se puede ver el estado de la tesorería del gobierno, mediante el cual se entienden muchas de las políticas que buscan reducir los gastos o incrementar los ingresos para así poder paliar esta situación negativa en la que el déficit público es parte de la economía nacional desde 2009. Esto repercute de forma directa en la calidad de vida y en la economía de los ciudadanos que son, en definitiva, el consumidor final del producto. (Instituto Nacional de Estadística)

**Gráfico 6 Evolución de Gastos e Ingresos de las AAPP**

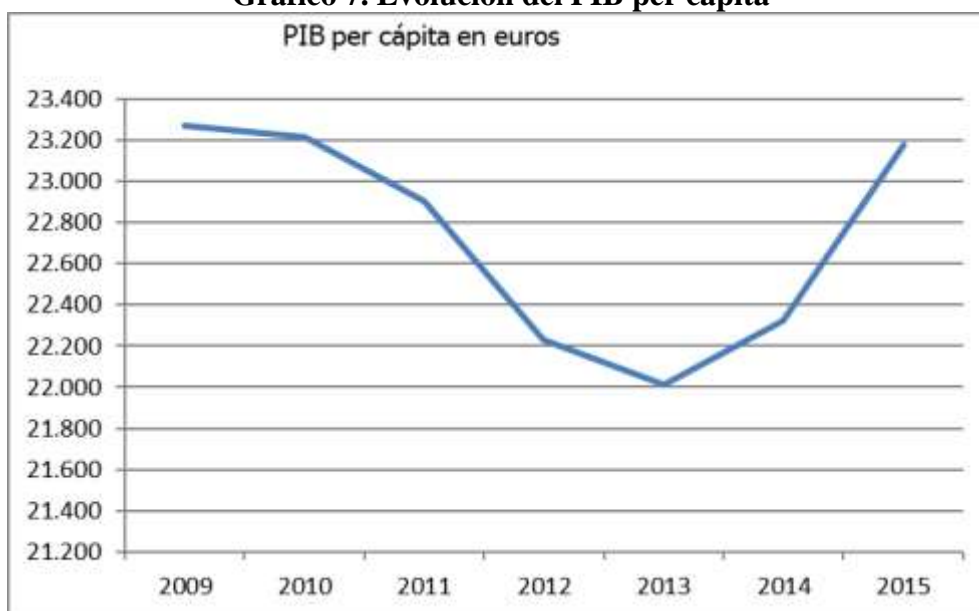
Fuente: Elaboración propia a través de datos del INE

#### *Factores sociales*

España es un país con 46.468.102 de habitantes, siendo 22.813.635 hombres y 23.654.467 mujeres. Además de 4.396.871 extranjeros que residen dentro del territorio español. Es una población avejentada ya que solo un 53,29% es menor de 45 años, siendo el 46,71% restante mayor y siendo la cifra de mayores de 65 años un 18,87% de la población y los menores de 20 años un 19,81%. Su pirámide de población tiene una base muy estrecha, por lo que pierde la forma de pirámide, teniendo un centro muy ancho, con edades comprendidas entre 30 y 55 años como predominantes. Esto puede ser algo tanto negativo como positivo, ya que por lo general la gente joven no suele alquilar vehículos ya que es un servicio relativamente caro y más para los menores de 25 por los seguros, ya que por lo general el alquilar un vehículo siendo menor de 25 incrementa el precio del servicio y tampoco contratan servicios como el GPS o seguros adicionales (upsellings y crosssellings) ya que buscan el ahorro y es gente más segura y aventurera; mientras que la gente de más edad busca la seguridad y tiene tendencia a contratar, seguros y servicios como GPS, ya que no están tan familiarizados con el uso de nuevas tecnologías y se fían más o saben utilizar mejor un navegador por satélite que de la tecnología de un smartphone. (Instituto Nacional de Estadística)

En 2015 el PIB per cápita era de 23.177€, siendo inferior al de 2009 que era de 23.271€. Tras la crisis económica el PIB per cápita cayó desde 2009 hasta 2013 alcanzando el nivel más bajo de 22.013€ y comenzando desde entonces a recuperarse, creciendo un 1,4% en 2014 y un 3,8% en 2015. La caída del PIB junto a la subida del IPC son una nota negativa para cualquier sector ya que reducen la renta disponible del consumidor a través de dos variables. Lo es más aún para este ya que por lo general es un servicio exclusivo para ciertas necesidades o motivaciones y no es de necesidad como otros sectores y por lo general asociado al turismo, que también depende de que el consumidor tenga más renta disponible que pueda dedicar al ocio. (Instituto Nacional de Estadística)

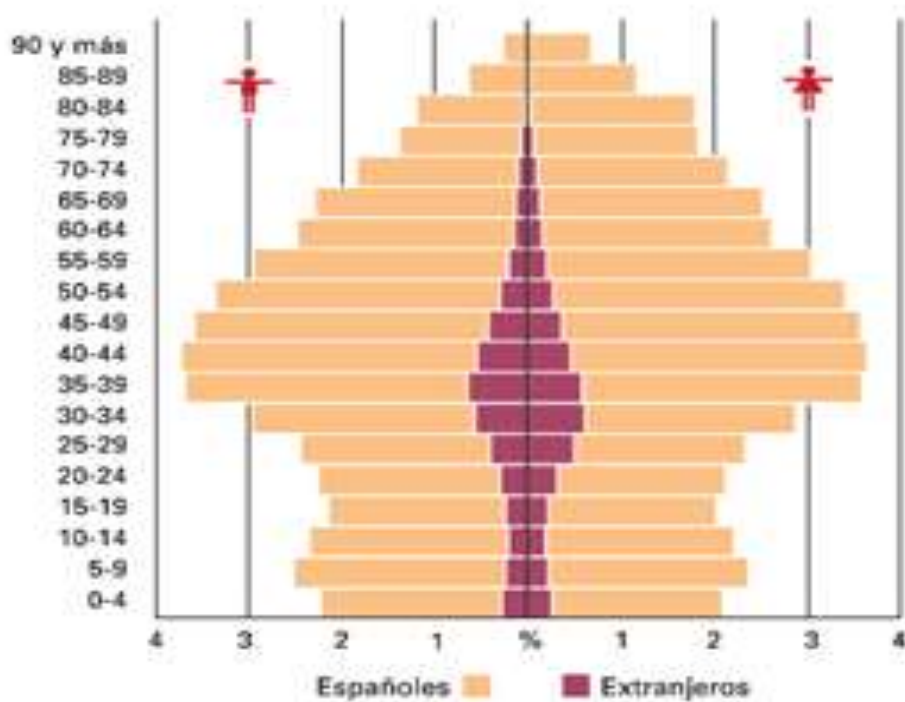
Gráfico 7. Evolución del PIB per cápita



Fuente: Elaboración propia a través de datos del INE

Gráfico 10. Pirámide de población de España 2015

**Pirámide de población de España. A 1 de enero 2015**



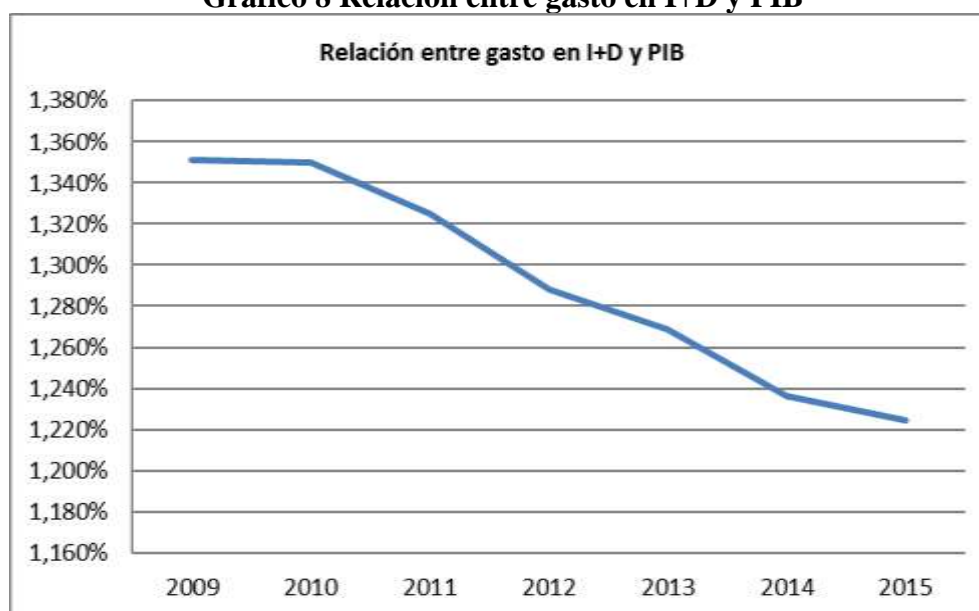
Fuente: INE

### *Factores tecnológicos*

Durante el año 2015 en España se invirtieron un total de 13.171.807.200 de euros en investigación y desarrollo, un 2,74% más que en 2014, acabando con la tendencia a la baja que venía arrastrando desde 2010, año en el que la inversión fue de 14.588.455.300 euros. Las empresas llevan la mayoría del peso de la inversión, en torno al 53% del total de la inversión, seguida por la Enseñanza Superior y las Administraciones Públicas, dejando el último lugar con una representación inferior al 1% a las Instituciones Públicas Sin Fines de Lucro. En 2009 y 2010, su relación con el PIB ha sido estable, pero desde entonces ha caído y a pesar de la inversión ha aumentado en el último año, no lo ha hecho con la misma magnitud que el PIB, por lo que cada vez representa un porcentaje inferior respecto al mismo. En el caso de la administración pública, en el año 2015 la inversión en I+D representa el 0,5355% del gasto total, mientras que en 2009 representaba el 0,5926%, que porcentualmente no parece un gran descenso, pero implica 23.163.000 miles de euros menos invertidos en I+D por parte del Estado. (Instituto Nacional de Estadística)

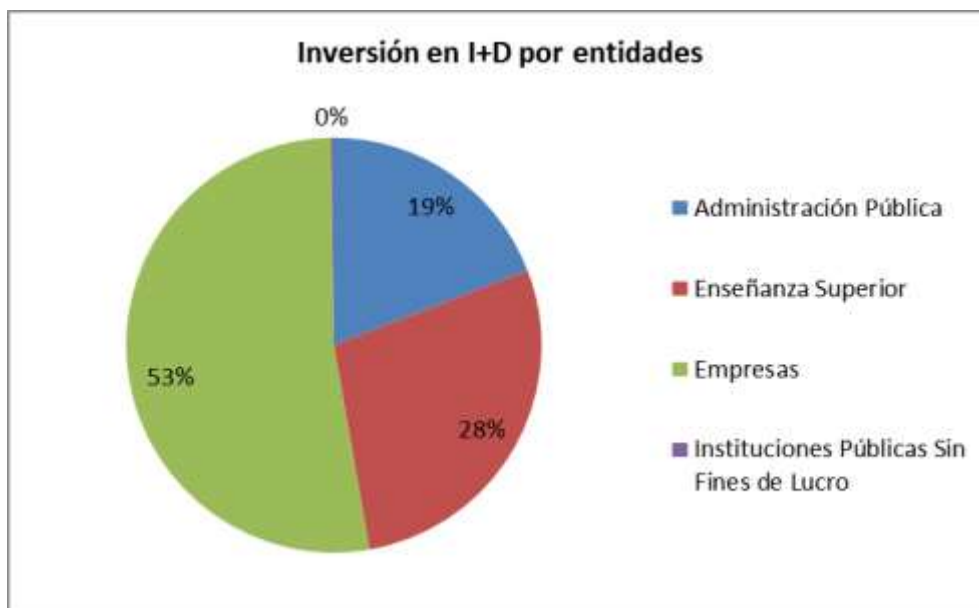
Por esto es importante que las empresas sigan creciendo ya que son el principal inversor en actividades de I+D y en el caso del sector de alquiler de automóviles lo hacen mediante la creación de programas informáticos que ajustan la oferta y la demanda a tiempo real, adaptándose así en cada momento al mercado buscando una ocupación de su flota del 100% mediante la técnica conocida como “revenue management”. El uso del “big data” es cada vez más importante para conocer a los diversos tipos de cliente y poderse adaptar de forma más dinámica a sus necesidades, lo que requiere un gran esfuerzo por parte de las empresas en servidores y programas para procesar y almacenar toda la información obtenida a través de esta técnica.

**Gráfico 8 Relación entre gasto en I+D y PIB**



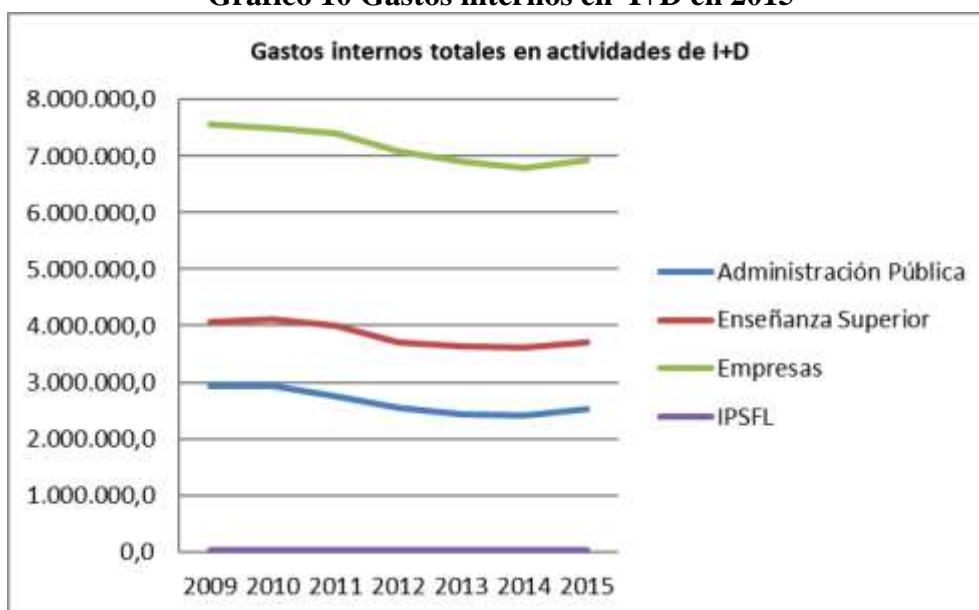
Fuente: Elaboración propia a través de datos del INE

**Gráfico 9. Gastos en I+D por entidad en 2015**



Fuente: Elaboración propia a través de datos del INE

**Gráfico 10 Gastos internos en I+D en 2015**



Fuente: Elaboración propia a través de datos del INE

### 3. Rentabilidad

Autotransporte Turístico Español S.A. (en adelante, Atesa) se constituye el 2 de noviembre de 1949 pero no entra en funcionamiento debido a las dificultades encontradas para la adquisición del parque móvil y de la creación de servicios complementarios, hasta 1953. La empresa se crea para cubrir la demanda de alquiler de vehículos con y sin chófer y autobuses y de una red de circuitos en autobuses. En la actualidad Atesa es una de las principales compañías de alquiler de vehículos, ocupando

el 11,77% de los empleados totales del sector, el 6,37% de los activos totales del sector y el obteniendo el 5,39% del total de los ingresos producidos por el sector.

En este apartado se analiza la rentabilidad de Atesa, en concreto la rentabilidad de explotación neta. Esta es un cociente entre el resultado de explotación de la misma y los activos fijos netos, es decir, los activos inmovilizados y las necesidades operativas de la empresa. También se analiza en cada año la evolución de la rotación y del margen, ya que la rentabilidad depende de ambos factores.

En el año 2009 la empresa presenta una rentabilidad neta de explotación 0,0152, lo que dista bastante de la media del sector, que se sitúa en 0,5825. En este año la empresa consigue una rotación mayor que la media del sector, un 0,644 frente a 0,5971. Pero el bajo margen de la empresa, un 0,0237 frente a la media del sector que es de 0,9756, lo que significa que esta un 97% por debajo de la misma. Por esto la empresa por más que consiga aumentar su rotación el bajo margen hace que su rentabilidad este lejos de la del sector y en especial de empresas como Goldcar cuya rentabilidad se sitúa por encima de la unidad.

En 2010, la empresa consigue aumentar su rentabilidad un 48%, situándose en 0,0225. En este año la rentabilidad de las empresas del sector aumenta, pero en una medida menor, un 15,63% alcanzando un 0,6736. La empresa se acerca más a la media del sector pero sigue siendo un 96,65% menor. El aumento se debe a que la empresa consigue aumentar su margen un 86,06% a pesar del descenso de la rotación, un 20,45%. Este año el sector solo aumenta su margen en un 0,33% y su rotación un 15,25%. A pesar de que la empresa aumenta proporcionalmente su rentabilidad más que la del sector, se encuentra en un 96,65% por debajo.

En el ejercicio siguiente, 2011, la empresa consigue un ligero aumento en la rentabilidad, situándose en 0,0258, un 14,50% mayor que el año anterior. En el sector sin embargo hay un descenso de un 5,93%. Mientras Atesa consigue aumentar la rotación un 0,11% y el margen un 14,38%, en el sector la media de la rotación cae un -5,28% mientras que la del margen lo hace en un 0,69%. Aún así la empresa sigue siendo un 95,92% menos rentable que la media del sector.

En el año en el que es adquirida por Enterprise, 2012, la rentabilidad de la empresa cae un 12,05%, situándose en 0,0227. Este mismo año, la media del sector también desciende pero lo hace tan solo en un 1,4%. La rotación de Atesa cae un 60,49%, mientras que por el contrario el margen aumenta notablemente, un 122,62%. Sin embargo en el sector la rotación solo cae un 1,64% mientras que el margen presenta un aumento mucho más pequeño que en la empresa, tan solo de un 0,24%. La empresa sigue siendo mucho menos rentable que el resto del sector, un 96,36% menos rentable que la media de las empresas del sector.

En 2013 la rentabilidad es negativa, presentando una caída del 110,41%, situándose en -0,0024. La media del sector, que sigue siendo positiva, solo cae un 18,78% para situarse en 0,5074. En el caso de Atesa el margen cae un 106,1%, situándose en -0,0068. La rotación aumenta un 70,66%, lo que en principio sería una nota positiva, no lo es ya que al tener un margen negativo, al aumentar su rotación lo que hace es multiplicar las pérdidas. Es decir, cada vez consigue realizar más ventas con un margen negativo, por lo que con cada venta pierde y cuantas más ventas realice la empresa, más pierde. Es por esto por lo que la empresa este año incurre en un resultado del ejercicio negativo, es decir, en pérdidas. En este año su rentabilidad es un 100,46% menor que la del sector.

En 2014 la situación se agrava, teniendo una rentabilidad negativa de -0,0447, un 1790,19% mayor que el año anterior. Por segundo año consecutivo su rotación aumenta,



en este caso un 9,46% y su margen cae, esta vez un 1626,76%. El margen es negativo y mucho mayor que el año anterior, principal motivo del aumento tan radical de sus pérdidas y agravado por el hecho de que la rotación siga aumentando, ya que la empresa pierde mucho más con cada venta y realiza más que en el ejercicio anterior. Este año la media de la rentabilidad del sector aumenta un 14,40% ya que la pequeña caída del margen, un 0,34%, se ve compensada por el aumento de un 14,79%. La empresa esta vez presenta la mayor diferencia respecto a la media del sector, siendo un 107,7% menos rentable que la media del sector.

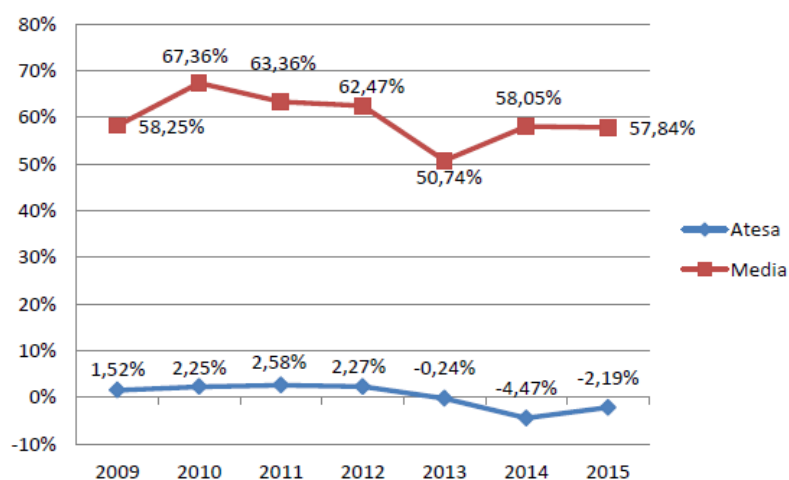
En 2015 la empresa comienza a revertir la situación consiguiendo reducir su rentabilidad negativa un 51,06%, siendo de -0,0219. Esto lo consigue principalmente a través de reducir su margen negativo un 47,57% y ayudado por la caída de la rotación en un 6,66%. Con esto la empresa consigue perder en torno a la mitad menos por cada venta que realiza, así como reducir estas ventas, con lo que las pérdidas se ven también reducidas. En este año la media de la rentabilidad del sector desciende un 9,87%, debido al descenso tanto de la rotación en un 9,82% como del margen de un 0,06%. En este curso la empresa mejora respecto a la media, pero muy lejos de los valores del comienzo del período, siendo un 104,18% menos rentable que la media de las empresas del sector.

**Tabla 4. Comparación de la Rentabilidad de Explotación Neta entre empresas del sector**

Rentabilidad de Explotación Neta							
Año	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Atesa</b>	-0,0219	-0,0447	-0,0024	0,0227	0,0258	0,0225	0,0152
<b>Northgate</b>	0,4793	0,4643	0,4998	0,5032	0,5348	0,5532	0,5090
<b>Goldcar</b>	0,7723	0,7079	1,2152	0,9040	0,8868	1,0832	1,0504
<b>Hertz</b>	0,6756	0,7088	0,7353	0,9416	0,9106	0,6948	0,7905
<b>Media</b>	0,5232	0,5805	0,5074	0,6247	0,6336	0,6736	0,5825

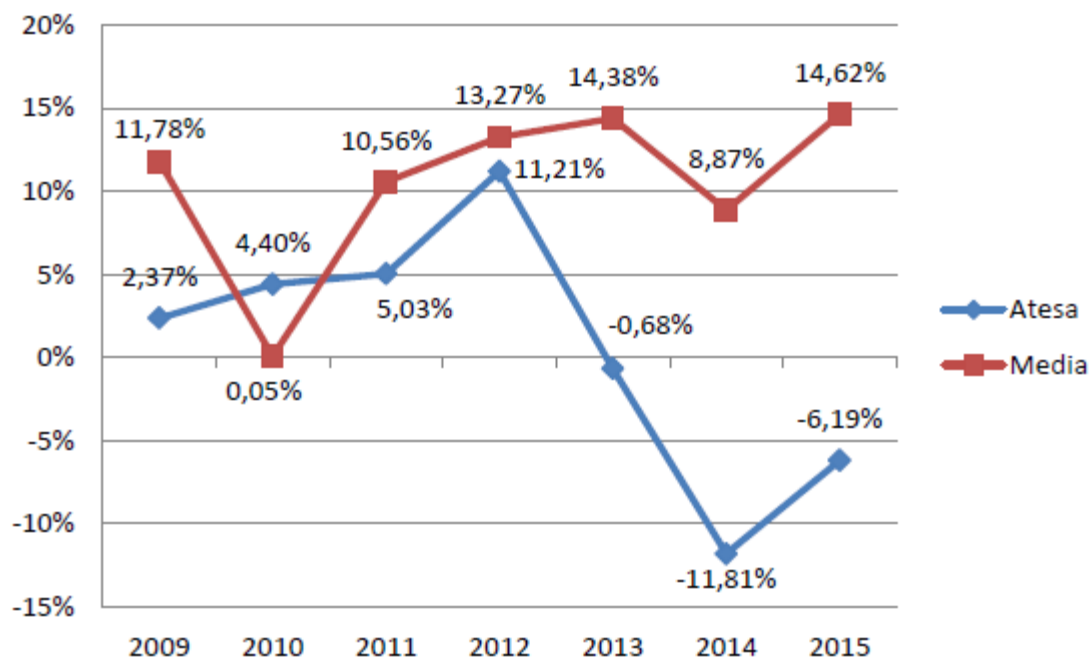
Fuente: Elaboración propia a través de datos del SABI

**Gráfico 14. Evolución de la Rentabilidad de Explotación Neta respecto a la media del sector**



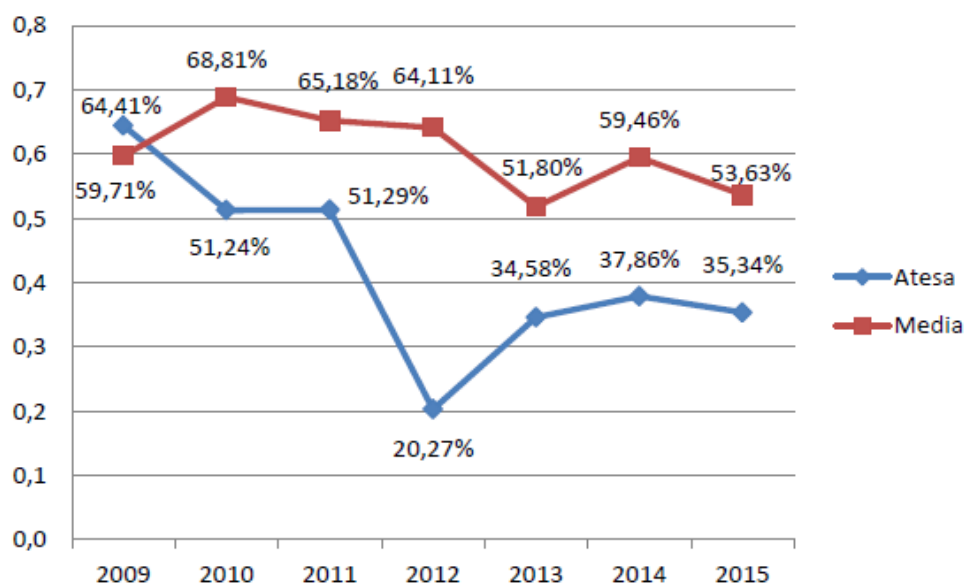
Fuente: Elaboración propia a través de datos del SABI

**Gráfico 15. Evolución del Margen de Explotación Neto respecto a la media del sector**



Fuente: Elaboración propia a través de datos del SABI

**Gráfico 16. Evolución de la Rotación respecto a la media del sector**



Fuente: Elaboración propia a través de datos del SABI

#### **4. Bibliografía**

Enterprise Holdings, Inc. (2016). Acerca de nosotros: Enterprise Holdings, Inc. Recuperado el 16 de Mayo de 2017, de Sitio Web de Enterprise Holdings, Inc.: [www.enterprise.es](http://www.enterprise.es)

Kazanjan, K. (2013). *Driving Loyalty*. Nueva York: Crown Business.

Ley 20/1991, de 7 de junio. (1991).

Ley 27/2014, de 27 de Noviembre. (2014).

Ley 35/2006, de 28 de noviembre. (2006).

Ley 37/1992, de 28 de diciembre. (1992).

Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre. (1999).

Moreno Barberá von Hartestein, F. (2011). *La empresa pública turística como impulsora de la economía municipal, en el cuarto de de siglo del desarrollo español: los casos del Hostal de los Reyes Católicos de Santiago de Compostela y del Hostal de San Marcos de León*. Valencia: Universidad Cardenal Herrera - CEU.

Piñeiro Sánchez, C., & de Llano Monelos, P. (2011). *Finanzas empresariales. Teoría y modelos con hoja de cálculo*. Santiago de Compostela: Andavira Editora.

Real Decreto 287/2015, de 17 de abril. (2015).

Real Decreto 380/2015, de 14 de mayo. (2015).

Real Decreto 742/2016, de 30 de diciembre. (2016).

Sistema de Análisis de Balances Ibéricos.

World Bank Group. (s.f.). Recuperado el 3 de Mayo de 2017, de World Bank: <http://www.worldbank.org/>