

El autocar, rey en la sombra

Ni los vuelos baratos ni la alta velocidad han podido con el transporte de viajeros por carretera. El autobús transportó en 2004 a 1.800 millones de pasajeros frente a los 165 millones de las aerolíneas. Para este segmento empresarial el próximo proceso de renovación de licencias es su principal incertidumbre de futuro

Se podría pensar que la posibilidad de viajar en avión a precios de taxi podría haber acabado con otras formas de desplazarse. Máxime si se tiene en cuenta que esta bajada de precios aéreos se ha producido en un tiempo récord para un servicio prohibitivo para las economías normales hace apenas un decenio. También, que la llegada de la alta velocidad al ferrocarril habría acercado aún más a la gente este popular medio, incómodo hasta entonces en los desplazamientos largos por los inconvenientes derivados de las largas horas de viaje necesarias para cubrir los trayectos.

Es cierto que las compañías aéreas de bajo coste han posibilitado que cualquier persona pueda volar entre Madrid y Londres, por ejemplo, a precios de un almuerzo en un restaurante convencional. También, que la alta velocidad ferroviaria ha cambiado tiempo por comodidad. Pero los españoles y los europeos siguen unidos a la carretera. La prefieren al ferrocarril, el avión y, por su-

AVIÓN GANA, TREN PIERDE

En febrero pasado, el transporte regular por carretera creció un 1,1% respecto a igual mes del año anterior, menos que el avión, un 5,4%, pero más que el tren, que perdió un 1,5% de su cuota de mercado.

puesto, al barco. Según las estadísticas europeas, daneses, luxemburgueses y griegos son los más amantes del autocar para sus desplazamientos. Cada uno de ellos recorre seis kilómetros diarios usando este medio de transporte.

Coche propio y carretera

El automóvil particular es el dueño y señor de autostopistas y carreteras. Parece lógico, cuando cada año se matriculan alrededor de 1,5 millones de vehículos. Pero si hablamos de transporte colectivo, la elección no deja lugar a dudas: los españoles viajan en autobús. Es el medio más utilizado, por detrás del coche particular. Un 8% de los desplazamientos domésticos, es decir, dentro de nuestras fronteras, se realiza en autobús.

Las cifras son reveladoras. En 2004, por los 47 aeropuertos españoles transitaban hasta 165 millones de pasajeros. Aunque la cifra es realmente llamativa, comparada con la de los viajeros que transporta el autobús parece incluso pequeña. En todo el año 2004 el autobús transportó 1.800 mi-

FOTO: CHEMA BARROSO



liones de viajeros. Sólo en el pasado mes de febrero de 2005, último dato del que se dispone, más de 147 millones de personas utilizaron el autobús en sus desplazamientos interurbanos, lo que supone un crecimiento del 0,4% sobre el mes anterior.

En los desplazamientos cortos prima el transporte urbano. En ese mismo mes de febrero 237 millones de viajeros lo utilizaron, lo que supone un aumento del 0,9% respecto a igual mes del año anterior. Y para el traslado interurbano, la carretera ha sido en los dos primeros meses de 2005 el medio más usado, con 98 millones de viajeros. El transporte por carretera regular trasladó a 74 millones de personas y el discrecional (utilizado por colegios, empresas, grupos privados, etc.), 23 millones.

El tren ocupa el segundo puesto, con 46 millones de pasajeros. Las líneas de largo recorrido de RENFE transportaron a 39,5 millones de viajeros mientras que los trenes de alta velocidad fueron usados por medio millón de personas. El tren perdió un 1,5% respecto al mes anterior, mientras que el transporte aéreo ganó un 5,4% y el transporte por

PUERTA A PUERTA

El perfil del cliente del autobús es el de un usuario de recursos escasos; es decir, sobre todo jóvenes y tercera edad. Pero este transporte de carretera tiene la gran ventaja de realizar un servicio de puerta a puerta, hasta muchos de los pueblos de España donde sólo se llega con estas líneas.

carretera un 1,11%, según los datos que publica mensualmente el Instituto Nacional de Estadística (INE). Por último, el avión para desplazamientos domésticos fue utilizado por 2,5 millones de viajeros.

Según el informe que elabora el Observatorio Social del Transporte, del Ministerio de Fomento, de un total de 438,377 millones de viajeros/kilómetro, la referencia más usada para medir el potencial de cada medio, la carretera acapara más del 90%, con 397,119 millones de viajeros por km. El vehículo particular, con un total de 347,908 millones de viajeros/km tiene una cuota de 79,36%, y el autobús copa casi 50 millones de viajeros por km. El recorrido medio anual de cada viajero es, según dicho Observatorio, de 117 km/año. Y la ocupación media es de 23,7 viajeros por autocar. El periodo de mayor concentración coincide, lógicamente, con los meses de verano, de julio a septiembre.

Europa prefiere el autobús

Los autobuses son el medio en el que más viajeros se desplazan en Europa, sin contar el coche propio. ✎

El 55% del transporte público europeo corresponde a los autobuses frente al 45% que se reparten el metro, tren y tranvía. Los países del Este son los que se llevan la palma en la elección del autobús: 1.050 km/año frente a los 755 km que se hacen en tren y 111 del metro. Más de 30 millones de autobuses se desplazan a diario por cualquiera de las carreteras de la Unión Europea, según datos de la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU).

Desde el Ministerio de Fomento se pretende impulsar el uso del transporte público frente al privado. Así se señala en el plan estrella del departamento que dirige Magdalena Álvarez. El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte, PEIT, apuesta por la mejora y creación de infraestructuras tales como aparcamientos cerca del tren o de intercambiadores de transportes para que los ciudadanos no accedan a las ciudades en su vehículo privado. Con esta medida se trata de fomentar el uso del transporte público y se intenta proteger al medio ambiente reduciendo la contaminación.

Sin embargo, la patronal Fenebús critica del PEIT que más del 50% de la inversión prevista se la lleve el tren, que es el medio que menos viajeros transporta, el 25% se lo lleva el aéreo y el restante la carretera. El director general de Fenebús, José Luis Pertierra, cuestiona que el plan de Fomento no tenga en cuenta que el autobús transporta el doble de viajeros que el tren y avión a la hora de repartir la inversión. Por ello, una de las reivindicaciones que hace Pertierra a Fomento es más inversión en infraestructuras y más promoción del uso del transporte público, algo que además contribuiría a que no hubiera tantos atascos, porque "cada autobús puede absorber el mismo número de pasajeros que unos 20-25 vehículos privados".

El medio ambiente también está en juego. Como recuerdan desde las patronales del sector, si se quiere cumplir con los compromisos del Protocolo de Kyoto (reducir a la tercera parte el actual nivel de emisiones de CO₂), el autobús sería una buena fórmula. El autobús emite un 4% de las emisiones totales de CO₂ frente al 68% de los vehículos particulares. Desde la Agencia Europea de Medio Ambiente se reconoce que los precios del transporte favorecen al vehículo privado sobre el transporte público, lo cual incide en el menor uso del colectivo.

Créditos para modernizar el servicio y el sector

El Plata (Plan de Líneas de Actuación para el Transporte de viajeros en Autobús 2003-2007), que fue promovido por el anterior gobierno del Partido Popular, tiene como objetivos esenciales modernizar el sector, mejorar la seguridad y la calidad en la prestación de los servicios, y potenciar los nuevos sistemas de transporte, así como la intermodalidad. También pone el acento en promover los procesos de concentración empresarial y en la necesaria modernización de la gestión en las empresas del sector.

Autobús y avión se retroalimentan

Media mensual de transporte, en miles de viajeros

| | Carretera | Tren | Avión |
|------|---------------|---------------|--------------|
| 1994 | 54.427 | 29.408 | 1.376 |
| 1995 | 55.202 | 30.499 | 1.521 |
| 1996 | 53.960 | 31.491 | 1.687 |
| 1997 | 54.315 | 32.935 | 1.880 |
| 1998 | 55.246 | 34.122 | 2.019 |
| 1999 | 58.246 | 34.910 | 2.122 |
| 2000 | 61.000 | 36.484 | 2.399 |
| 2001 | 65.787 | 36.611 | 2.006 |
| 2002 | 69.723 | 40.391 | 2.361 |
| 2003 | 74.000 | 46.321 | 2.357 |
| 2004 | 69.771 | 40.000 | 2.580 |

Fuente: INE.

Casi 5.000 empresas de autobuses en España

Datos abril 2005

| | Público | Privado | TOTAL |
|-----------------|--------------|------------|--------------|
| Andalucía | 697 | 116 | 813 |
| Madrid | 511 | 126 | 637 |
| Cataluña | 489 | 42 | 531 |
| Galicia | 342 | 100 | 442 |
| Canarias | 317 | 94 | 411 |
| Castilla y León | 289 | 66 | 355 |
| Valencia | 275 | 85 | 360 |
| País Vasco | 236 | 20 | 256 |
| Extremadura | 160 | 22 | 182 |
| Asturias | 114 | 16 | 130 |
| Murcia | 112 | 50 | 162 |
| Baleares | 103 | 25 | 128 |
| Aragón | 85 | 21 | 106 |
| Cantabria | 58 | 6 | 64 |
| Navarra | 51 | 13 | 64 |
| La Rioja | 16 | 1 | 17 |
| Ceuta | 2 | 0 | 2 |
| Melilla | 1 | 0 | 1 |
| TOTAL | 4.114 | 834 | 4.948 |

Fuente: Ministerio de Fomento

SERVICIOS INTERMODALES

Fomento, con las inversiones del PEIT, quiere crear y mejorar los aparcamientos cerca del tren y los intercambiadores de transportes para que el ciudadano acceda a las ciudades en transporte público. Es una vía para evitar atascos y reducir contaminaciones.

Los rasgos de un negocio empresarial atomizado

Principales magnitudes del sector

| | Datos |
|-------------------------|--------|
| Nº de empresas | 4.098 |
| Nº de empleados | 44.500 |
| Nº medio emple./empresa | 10,9 |
| Nº de vehículos | 30.007 |

Evolución del número de empresas

| | Nº empresas servicio público | Nº empresas servicio privadas |
|------|------------------------------|-------------------------------|
| 1982 | 9.848 | |
| 1985 | 5.360 | 900 |
| 2001 | 4.483 | 700 |

En 2003 el número total de empresas, con concesión pública y privadas, era de 4.098. En abril de este año Fomento contabiliza 4.114 empresas de bus operando el servicio público y 834 un servicio privado.

El negocio actual en cifras

| | miles de euros |
|--------------------------|----------------|
| Regular uso general | 3.200 |
| Regular uso especial | 1.868 |
| Discrecional | 778 |
| TOTAL FACTURACIÓN | 554 |

Indicadores de concentración del mercado y atomización de empresas

| | Cuota mercado |
|--------------------------|---------------|
| 5 primeras empresas | 15,8% |
| 10 primeras empresas | 20,6% |
| Empresas (< 5 autobuses) | 62% |
| Empresas (1 autobús) | 22% |

Estructura media de costes

| | % / fact. |
|----------------------------------|-----------|
| Materias primas/aprovis. | 22-26 |
| Otros costes externos | 17-20 |
| Valor añadido | 55-58 |
| Coste mano de obra | 40-44 |
| Amortizaciones/ var. provisiones | 11-14 |
| Resultado operativo | 2-4 |

Fuente: DBK.

En esta línea de actuaciones, el Ejecutivo firmó a comienzos de año una línea de créditos de la que se podrán beneficiar más de 200.000 empresas del sector. El convenio de Fomento y el ICO (Instituto de Crédito Oficial) duplica de 100 a 200 los millones de € destinados en 2005 para esta "línea de financiación" para el sector transporte. Este importe tiene el propósito de contribuir a modernizar la flota de autobuses y a aumentar la competitividad del transporte público por carretera. Se tiene en cuenta que el 15% de la flota española de autobuses tiene más de 15 años, aunque la edad media general de los mismos se cifra entre 5 y 15 años. Los autobuses nuevos representan un 13% de la flota total, y los "modernos" (hasta cinco años), el 35%.

Desde finales de los años 80, el sector ha sido protagonista de un fuerte descenso en el número de empresas de transporte por carretera. Si en 1982 existían 9.848 empresas de servicio público de transporte de viajeros, tres años después la cifra bajó estrepitosamente hasta las 5.360. Hubo entonces un parón en ese proceso, manteniendo la cifra constante hasta principios de los 90; pero a partir de 1993, con la crisis económica -el PIB español descendió por vez primera en los últimos años- el número de compañías de transporte por carretera vuelve a menguar. Además, la orden ministerial del 23 de julio de 1997 frenó la entrada de empresas de tamaño pequeño en la actividad. Ya en 2001, las empresas prestatarias de este servicio público de transporte por carretera eran 4.483.

En paralelo, en el ámbito de la empresa privada la evolución ha sido similar. Si en 1985 eran 900, en 2001 habían quedado reducidas a 700 empresas. El número total de empresas en 2003 asciende a 4.098 y, según el Ministerio de Fomento,

CONSTRUC- TORAS EN LIZA

El negocio del transporte de viajeros por carretera también ha concitado el interés de las grandes constructoras. ACS es dueña de Continental Auto, Acciona ha comprado la navarra Olloquegui, y otras se preparan para entrar en liza en los concursos de nuevas concesiones.

en el mes de abril había 4.114 empresas de autobuses operando en España en el servicio público y otras 834 de servicio privado.

El sector adolece de un problema de escasa dimensión empresarial. Según datos de la consultora DBK, las cinco primeras empresas del sector tienen el 15,8 % de la cuota del mercado; las cinco siguientes apenas añaden otro 5%. Así las diez primeras empresas copan el 20,6% del mercado. Esos datos prueban una de las características del sector: su fuerte atomización empresarial. Lo refrendan también las cifras sobre la composición de sus flotas: el 62% de las empresas tienen menos de 5 autobuses, y el 22% sólo explotan un autobús. Y ello, tras unos últimos años en que se ha vivido una ligera concentración provocada por operaciones de compra o fusión.

Las más grandes son pequeñas

La privatización que acometió la SEPI (Sociedad Española de Participaciones Industriales) de la empresa pública Enatcar logró dar un importante giro al sector en el año 1999. En aquel momento fueron muchas las empresas interesadas. La decisión de la SEPI fue adjudicarla a ALSA, que se convirtió en ALSA - Enatcar.

En esas fechas se produjeron también otros movimientos relevantes, como la compra por parte de la constructora ACS, que preside Florentino Pérez,

ALSA-Enatcar, Avanza, Continental Auto, TTT s.a., grupo Ruiz, Salcai-Utinsa y grupo Damas reúnen el 16% del mercado



FOTO: NIEVES SANZ

de Continental Auto y Ansa. Más adelante se constituyó del Grupo Avanza, formado por Auto Res, Vitrasa y Tuzsa. Y desde entonces, diferentes grupos ajenos en principio al sector del transporte, se han interesado por tener presencia en él. Es el caso de la constructora Acciona (de la familia Entrecanales), que en enero de 2005 compró el 49% de la navarra Olloquegui, con lo que se hacía con el 100%, ya que desde 2001 tenía el 51%.

En España hay siete grupos empresariales que lideran el sector del transporte de viajeros. Son ALSA-Enatcar, Avanza, Grupo Continental Auto, T.T.T s.a, Grupo Ruiz, Salcai-Utinsa y Grupo Damas. Entre estos grupos sólo reunieron el 16 % del valor total del mercado.

Liderazgo e internacionalización de ALSA

El número uno y líder del transporte de viajeros es ALSA, compañía de la familia Cosmen que ha extendido su negocio y sus redes a China, uno de los grandes logros de esta empresa. Allí ha invertido ya 89 millones de dólares y participa en más de doce empresas. En 2001 cruzó el Atlántico pa-

TEMOR A OPERADORES EXTRANJEROS

Desde la patronal Fenebús valoran el salto de ALSA al mercado alemán como un "toque de atención" sobre la rentabilidad del mercado español y advierten del riesgo de abrirlo gratuitamente a nuevos operadores en el próximo proceso de licencias autonómicas.

ra comprar un empresa en Chile, y su última aventura se ha producido recientemente, con la adjudicación en concurso de la compañía estatal alemana DTG (Deutsche Touring GmbH). ALSA lideraba el consorcio formado por Monbus de Galicia y Linebus de Valencia y las portuguesas Intercentro e Internorte. La fuerte presencia de este grupo en el exterior es una muestra de cómo las compañías españolas toman posiciones ante la posible entrada de operadores extranjeros en España cuando caduquen las actuales licencias administrativas. Desde la patronal Fenebús ven la operación de ALSA como un "toque de atención". Apuntan que van a otros mercados porque el español está saturado en cuanto a rentabilidad se refiere.

ALSA facturó en 2004, 401 millones de € y transportó a 95 millones de pasajeros. Su flota de autobuses, formada por 1.259 vehículos, recorrió 182 millones de kilómetros.

Continental Auto facturó en el ejercicio pasado alrededor de 160 millones.

Trapsa, cuyos propietarios son Gerardo Díaz Ferrán y Gonzalo Pascual tiene dos vertientes: Traspalar, dedicada a la programación de aeroterrestre y vuelos regulares en América, Israel, Turquía, Egipto y Grecia; y Trapsa, con 400 autobuses, que, como asevera Pascual, "no es la más grande pero sí una de las más importantes que hay en España". La facturación de esta empresa ronda los 30 millones de €.

Perfil del usuario, servicio puerta a puerta

¿Por qué si tenemos aviones a precios de taxi y viajar en tren es a veces más rápido que hacerlo por carretera los españoles viajan en autobús?

Son varias las respuestas. Para ello hay que ver el perfil del usuario, que, como recuerda José Luis Pertierra, de Fenebús, es un estudiante o una persona de la tercera edad, con pocos recursos y más bien de clase baja.

Pero hay otras razones para recurrir al autobús; la más importante, desligada del precio del viaje, es que el autobús llega a muchos sitios que no lo hacen ni el tren ni el avión, que enlaza ciudades, pero también pueblos.

La infraestructura necesaria para la puesta en marcha de una línea de viajeros por carretera poco tiene que ver con la de un avión o tren. Así, el autobús puede llevar a una persona desde Madrid a Arenas de San Pedro (Ávila). Este viajero, además, no tiene más que esa opción o su propio coche. Y el ejemplo es aplicable a miles de trayectos de la geografía española.

El autobús es, en muchas ocasiones, principio y fin del viaje. Pero además, pocas veces los viajeros se libran de subirse a uno aunque el grueso del viaje lo hayan realizado en avión o en tren. Al llegar al aeropuerto, y a menudo también en una estación ferroviaria, un autobús -sea del touroperador, del hotel o de la compañía para la que trabajas- te recoge para hacer el traslado al hotel.



FOTO: PEPE ORTEGA

El sector espera un ejercicio “ligeramente positivo”, según Pertierra. No obstante, denuncia cómo el alto precio del combustible, que ha llegado a superar los 50 dólares por barril, se está cebando con la cuenta de resultados de las compañías. Si hace unos años el coste de explotación suponía un 20 %, con los actuales precios del combustible el coste se sitúa por encima del 25%. Fenebús pide, como solución “al empobrecimiento de las tesorías de las empresas de transporte, medidas compensatorias y el estudio del gasóleo profesional”.

La incertidumbre de las concesiones

En el negocio de las líneas regulares se suben las tarifas en abril por una fórmula que tiene en cuenta el IPC, la rentabilidad empresarial y el número de pasajeros. Los precios del combustible del año pasado dañaron tanto a las empresas que la subida anual de tarifas no sirvió para compensar la del

AUTOCARES Y KYOTO

Cada autobús transporta tantos pasajeros como 20-25 coches privados. Usar más transporte colectivo ayudaría a reducir atascos y a cumplir mejor con el Protocolo de Kyoto. Del autobús proviene el 4% de las emisiones de CO2, de los vehículos particulares, el 68%.

carburante. Desde la patronal Asintra se cree que lo lógico es aplicar una subida si el carburante sube más de un 2%.

Pero la principal incertidumbre que afronta el sector en estos momentos es el vencimiento de las concesiones, que comenzará a producirse en 2007 “aunque será en 2012 cuando llegue el verdadero problema y no sabemos qué pasará, o si las nuevas adjudicaciones tendrán que subrogar las planillas”, señalan desde Fenebús.

A partir de 2007 comenzarán a convocarse los nuevos concursos para adjudicar las 120 concesiones administrativas de autobús. Es una gran operación que puede alterar el panorama del sector, porque además coincidirá con la salida de las concesiones autonómicas. En total, el reparto afectará a 3.000 concesiones cuyos actuales explotadores facturan unos 2.000 millones de € al año. Desde Asintra piden al Gobierno que sea cuidadoso con las condiciones contractuales, ya que la entrada de ofertas económicas fuertes pueden ir en perjuicio del funcionamiento del sistema. Asintra se refiere al interés que han despertado estas licencias entre empresas constructoras españolas y otras provenientes de Europa. La patronal pide que no se abra gratuitamente el mercado a nuevos operadores. ■

A partir de 2007 saldrán los concursos para adjudicar unas 3.000 concesiones

1/2 Pág. a sangre

210x145 mm

(+ sangre, mínimo 3 mm.)