

TRANSPORTE POR CARRETERA

El transporte por carretera circula por el camino de las fusiones

La atomización y el descenso de la rentabilidad marcaron las tendencias de 2005. El transporte se ve amenazado por la subida de los precios de los carburantes y la extensión del AVE

El 11 de octubre de 2005, los diarios amanecieron con la noticia de la compra de Alsa, la mayor empresa de autobuses de España, por parte del gigante británico del transporte **National Express**. Una integración, valorada en más de 670 millones de euros, que ha provocado un fuerte seísmo en el transporte de viajeros por carretera en España, un sector que mueve 1.173 millones de viajeros anualmente y factura 3.300 millones de euros. La entrada de National en las cocheras españolas a través de Alsa ha dado el pistoletazo de salida a la consolidación del sector durante los próximos años. **Avanza, Continental Auto** o **FCC-Connex** ya se están preparando para una frenética carrera de fusiones y adquisiciones.

Un fenómeno al que ayuda la excesiva atomización y regionalización del transporte de viajeros por carretera en España. No en vano, según datos de la patronal Fenebús, existen en España más de 3.900 empresas de transporte regular, con una flota conjunta de 35.000 autobuses, 51.000 empleados y 280.000 kilómetros recorridos anualmente. Tan sólo 300 de estas empresas cuentan con una flota superior a los 100 autocares, mientras que la media de vehículos por empresa se reduce a ocho, menos de la mitad que en nuestro vecino Portugal. Cifras demoledoras que colocan a España como el mercado más fragmentado de Europa. De ahí que desde el sector se alienten más operaciones como la de Alsa. "Este sector necesita una concentración", subraya el director de la patronal, José Luis Pertierra, y añade que estos movimientos deben surgir de las propias empresas, especialmente de las de menor tamaño.

Pero por ahora son las grandes las que llevan la voz cantante. Principalmente **Alsa**, que desde que se adjudicó la privatización de **Enatcar** a finales de los 90 lidera el mercado español, donde tiene una cuota del 8%.



LICENCIAS FERROVIARIAS

La liberalización de las concesiones ferroviarias abre nuevos horizontes para las empresas de transporte por carretera.

Sin embargo, y a pesar de su presencia internacional en siete países -entre ellos China y Latinoamérica-, su tamaño todavía era inferior al de los grandes grupos europeos. Alsa facturó en 2004 unos 401 millones de euros y transportó a 95 millones de personas, con una flota de 1.300 vehículos y una plantilla de 3.100 empleados. Cifras casi ridículas si se comparan con las de National Express que factura 3.780 millones de euros, transportó el pasado año a 1.061 millones de viajeros y cuenta con 19.500 vehículos y 41.200 empleados.

Por tanto, la integración con National supone un fuerte espaldarazo para Alsa, que como reconoce el presidente de honor del grupo, José Cosmen Adelaida, "no tenía capacidad

técnica, económica y estructural para afrontar los nuevos retos que vienen". Algo que sí podrá hacer ahora con una operación que le permitirá "estar en nuevos mercados y asumir otros proyectos que no podíamos afrontar solos", como la liberalización ferroviaria, por ejemplo.

La integración de Alsa y National constituirá el mayor grupo de transportes de la UE, con una facturación de 4.200 millones de euros, una flota de 20.900 vehículos y más de 1.156 millones de viajeros al año. Un grupo en el que Alsa funcionará como filial independiente y que tendrá a la familia Cosmen como segundo accionista con el 9,9%, por detrás de Barclays. Porcentaje que la familia quiere aumentar hasta el 15%, que le convertiría en pri-

mer accionista, a lo que ayudarán los más de 381 millones de euros que han ingresado con la operación.

Las grandes alianzas del transporte

Pero desde el sector se ve esta operación no sólo como beneficiosa para Alsa y los Cosmen, sino también para el conjunto de la industria pues, como

CAE LA RENTABILIDAD

Durante 2005 ha disminuido la rentabilidad por el incremento de los costes laborales y del precio del gasóleo.

afirma José Luis Pertierra, “abre el camino a grandes alianzas para consolidar las empresas a nivel europeo, como ha ocurrido en otros sectores, como la banca, la construcción, las inmobiliarias, las eléctricas...”

Esta opinión no es aislada. En general, en el sector se considera que “el futuro pasa por las fusiones” y lo ocurrido con Alsa ha llevado a disparar los rumores de más operaciones. Entre los candidatos se encuentran **Continental Auto** -propiedad de ACS, la mayor constructora española con Florentino Pérez a la cabeza-; FCC-Connex, propiedad de FCC (Esther Koplowitz) y el grupo francés **Veolia**, así como **Avanza**, grupo resultante de la integración de compañías como **AutoRes**, **La Sepulvedana**, **La Viguesa** o las firmas madrileñas **Llorente y Larrea**. Ésta última es la que está más cerca de seguir los pasos de Alsa. De hecho, las familias Moratiel (48% del capital), Álvarez Arrojo (37%) y Martí, propietarias de Avanza, pusieron en venta la segunda empresa del sector a finales de diciembre.

Desde su constitución como holding hace tres años, la compañía no ha parado de crecer hasta convertirse en el segundo operador del sector por cifra de negocios, sobre todo, tras integrar en 2003 Transportes La Sepulvedana. El grupo cuenta entre sus principales activos con AutoRes y La Sepulvedana, así como el transporte urbano de Zaragoza, Vigo y Orense. Además, tiene presencia en el transporte de Madrid y Barcelona, y participa en las concesionarias del Metro de Sevilla y uno de los nuevos intercambiadores de transporte licitados en Madrid.

Se trata de unos atractivos activos que no pasan desapercibidos para casi ninguna empresa en el sector. Entre los nombres que se barajan como potenciales compradores destaca el grupo gallego **Mombús**. En caso de abordar la operación, el grupo de transporte dirigido por Raul López contaría con el respaldo financiero de la caja de ahorros Caixanova. También podrían entrar en juego los grupos constructores, que cuentan con importantes filiales en el sector. Es el caso de **Acciona** -que posee una empresa de transporte de mercancías como Olloquiegui o Trasmediterránea-, o las mencionadas FCC-Connex y ACS.

La compañía de transporte liderada por Florentino Pérez es uno de los más firmes candidatos a alguna operación. Según fuentes del sector, la compra de Avanza sería estratégica para Continental, que con esta operación podría casi duplicar su actual cuota de mercado del 4,10%. Aparte, de proporcionarle más tamaño y ponerle a un nivel similar a Alsa, esta operación ampliaría su presencia geográfica -muy centrada en Madrid, el Norte de España, Cataluña y Andalucía, a través de Alsina Graells- al arco mediterráneo, Aragón, Extremadura y Castilla y León.

FCC-Connex es otro de los grandes grupos de transporte que está atento a los movimientos que se produzcan en el sector. La filial de la constructora controlada por Esther Koplowitz, transporta anualmente 45 millones de pasajeros y sus 340 autobuses recorren al año más de 27 millones de km. Esta actividad se complementa con la actividad en el campo ferroviario, tranvías y metros. El grupo explota el tranvía de Barcelona y, recientemente, se ha adjudicado el tranvía de Parla (Madrid) durante 40 años. Como en el caso de Continental Auto, el dinero no es un problema en caso de que la compañía se decida a dar el paso y emprender alguna operación corporativa. Mientras esto ocurre, la filial de FCC ha realizado ciertos ajustes en su cúpula directiva. Así, en octubre pasado, el grupo de transportes aprobó la eliminación de la presidencia ejecutiva del holding y la salida de José Luis Rubio, que había ocupado la máxima responsabilidad del negocio durante los últimos cinco años.

También las empresas de transporte discrecional están abocadas a fusiones para poder seguir creciendo, como se ha podido comprobar recientemente con **Autocares Juliá**. Esta compañía junto a Bardet Autocares y Autocares Canals, otras dos empresas catalanas históricas del transporte discrecional, se fusionaron el pasado año para crear Avant Group.

Pero la necesidad de ganar tamaño no es el único factor que está alentando estos movimientos en el sector. Hay otros elementos como la caída de la rentabilidad durante 2005, y la incertidumbre ante las concesiones ferroviarias de largo recorrido.



Evolución del transporte

	Datos 2003	Datos 2004	Inc. (%)
Mercado (mill. euros)	3.197	3.300	+ 3,1
Regular uso general	1.866	1.930	+ 3,3
Regular uso especial	777	810	+ 4,1
Discrecional	554	560	+ 1,1
Número de empresas julio (2005)	4.037		
Parque de vehículos (enero de 2005)	39.800		
Cuota de mercado de las 5 1 ^{as} empresas	16,7 %		

Fuente:DBK.