

Las rutas de transporte de viajeros por carretera salen a concurso

El Ministerio de Fomento se ha decidido a abrir el melón de las rutas de transporte de viajeros por carretera que dependen de la Administración Central y que durante más de dos décadas han sido operadas sin competencia por unas 80 empresas. En los últimos dos meses ha sacado a concurso la renovación de las nueve primeras licencias de un total de 110, que fueron prorrogadas en 1996, y que serán licitadas entre este año y 2012.



Las principales firmas de transporte por carretera que operan en España, así como las poderosas constructoras, se han interesado por el concurso de las licencias para transporte de viajeros por carretera. Lo mismo ha ocurrido con algunos grupos turísticos. Es el caso de Globalia, el emporio que dirige Juan José Hidalgo y que engloba a firmas como Air Europa, Halcón Viajes o Travel Plan. Todos quieren hincarle el diente a un pastel de más de 1.000 millones de euros.

Los nueve concursos de este año son sólo el aperitivo. Éstos, así como los otros nueve que se licitarán a lo largo de 2008, corresponden a rutas de transporte de media distancia, de conexión regional, y no a las grandes rutas de enlace con Madrid y Barcelona. Tampoco afecta a las grandes rutas —que operan, por ejemplo, Alsa, Avanza y Continental—, cuya renovación no se abordará hasta 2012 y 2013, cuando vencen 73 licencias (el 55% del total).

Entre las novedades que introducirán los nuevos contratos destacan la reducción de los plazos de concesión, que oscilarán entre los ocho y los doce años —frente a los 25 actuales—, plazo que variará en función de los viajeros transportados y los kilómetros. También se valorarán a la hora de la adjudicación aspectos como la posibilidad de que las empresas presenten un sis-

tema de indemnización a los viajeros en caso de retrasos o la introducción de medidas que mejoren la atención al cliente. Las compañías podrán proponer medidas de eficiencia energética y facilidades de acceso para personas de movilidad reducida y subrogar los autobuses y trabajadores de una empresa que pierda una concesión por parte de la sociedad que se la adjudique.

Con la renovación de estas concesiones, Fomento pretende mejorar la calidad y la competencia en un sector que presta servicio a 65 millones de viajeros anuales, que se mueven entre unas 3.000 localidades y realizan recorridos que suman 78.000 kilómetros.

Polémica y concursos

Sin embargo, no todas las empresas lo ven así. La Asociación Nacional de Empresarios de Transporte en Autocarres (Anetra) teme que Fomento pueda adjudicar a dedo las 110 concesiones. Esta patronal cuestiona los nuevos

La renovación de las licencias que afectan a las grandes rutas no se abordará hasta 2012 y 2013, cuando vencen 73 licencias, el 55% del total

El peso de los autobuses

Las empresas de transporte de viajeros por carretera trasladan unos 65 millones de viajeros cada año entre 3.000 localidades y realiza recorridos que suman 78.000 kilómetros.

criterios de puntuación, entre ellos la obligación de asumir la plantilla, la necesidad de acreditar una experiencia de tres años, los criterios de seguridad o el peso residual que tiene la oferta económica sobre la puntuación final. “Con ello no se busca más que evitar la entrada de nuevos competidores y que las licencias no cambien de manos”, denuncian en el sector.

Anetra acusa a Fomento de convertir los concursos en simples convalidaciones disfrazadas, obviando los criterios de igualdad y libre competencia que exige la Unión Europea. “Las tarifas y expediciones se han diseñado para no alterar la paz de los actuales concesionarios”, concluyen en un informe que han elaborado recientemente.

Pero las quejas no sólo vienen de la patronal. Muchas empresas del sector también denuncian, aunque no públicamente, la “dudosa viabilidad económica” que pudieran tener algunos de los concursos convocados hasta la fecha. “Si las ofertas se ajustan a los pliegos de condiciones exigidos por la Dirección General de Transportes por Carretera, siete de las rutas licitadas son inviables y las empresas que se las adjudicasen acabarían perdiendo dinero”, sentencian algunas fuentes.

Concentración

Ajeno a esta polémica, continúa el proceso de reestructuración del sector



Los plazos de concesión de las nuevas licencias reducen a menos de la mitad los años que cada ruta estará operada por cada compañía

iniciado hace dos años. En este tiempo, cuatro de los mayores operadores del mercado han cambiado de dueños. Es el caso de Alsa, Avanza o Continental Auto, que controlan, respectivamente el 9%, el 4% y el 3% del mercado.

La firma de la familia Cosmen, el mayor grupo de autobuses de España, fue la encargada de abrir el camino. Su venta a la británica National Express –un gigante que factura más de 4.000 millones de euros y transporta más de 1.100 millones de viajeros– dio el pistoletazo de salida a este baile de operaciones corporativas.

Después le siguió Avanza, adquirida por la firma de capital británica Doughty Hanson por algo más de 600 millones, y la de Continental Auto a principios de año. Esta última pasó de manos de ACS a las de Alsa por 701 millones de euros, lo que consolida a National Express y a Alsa como los mayores operadores del país.

Hace apenas un mes, Doughty Hanson adquirió CTSA, filial de FCC y Veo-

lia. Con esta compra, valorada en 80 millones de euros, la firma de capital riesgo británica logra reforzar a Avanza en el transporte urbano. CTSA, que ocupa la segunda posición dentro de este segmento, dispone de una flota de 370 autobuses y cuenta con una fuerte implantación en ciudades como Mataró, Terrassa, Ávila, Talavera, Sanlúcar, Marbella, Estepona, Torremolinos y Vila Real (Portugal).

Estas cuatro operaciones se han producido a raíz del concurso de renovación de las licencias de Fomento. Y no serán las últimas.

Un mercado fragmentado

El sector del transporte por carretera en España –que en su conjunto factura 3.000 millones de euros anuales y transporta a dos de cada tres usuarios de medios de transporte colectivo– está excesivamente atomizado y regionalizado. Es uno de los mercados más fragmentados de Europa.

Según los datos de la patronal, Fenebús, existen en España más de 4.100 empresas de transporte regular, con una flota conjunta de 39.345 autobuses, 57.500 empleados y casi 300.000 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 nues-

tro vecino Portugal. Y muchas de ellas no tienen el músculo financiero necesario para renovar la flota o hacer frente a un endurecimiento del mercado, como consecuencia, por ejemplo, de la fuerte subida que está experimentando el petróleo. De ahí que se vean las operaciones corporativas y la concentración como una más que necesaria solución. □

Primeras licencias a concurso

Los primeros concursos licitados por Fomento no corresponden a las grandes rutas ni a las operadas por los líderes del sector. Se trata de rutas regionales y de media distancia que unen las siguientes localidades:

- > **Pedro Bernardo** (Ávila) y **Talavera de la Reina** (Toledo), prestada ahora por Viajes El Zamorano.
- > **Hontanares** (Ávila) con **Talavera de la Reina** (Toledo), hasta ahora de Viajes El Zamorano.
- > **Ferrol** (A Coruña) y **Algeciras** (Cádiz), que ha estado cubriendo Dainco.
- > **Orcera** (Jaén) y **Albacete** (Albacete), gestionada por Golden Bus.
- > **Puente de Génave** (Ávila) y **Albacete** (Albacete), explotada por la Línea Regular Francisco Ramón.
- > **La Adrada** (Ávila) y **Talavera de la Reina** (Toledo), hasta ahora de Viajes El Zamorano.
- > **Hontanares** (Ávila) y **Talavera de la Reina** (Toledo), que cubre Autobuses Urbanos de Talavera.
- > **Zafra** (Badajoz) y **Barcelona** (Barcelona), de Autocares Cer.
- > **Campisábalos** (Guadalajara) con **Madrid** (Madrid), que ahora presta Autocares Samar.