

L'autocar de línia mira pel

AMENANÇA. El transport de viatges per carretera a Catalunya, format per pimes familiars, observa amb preocupació el procés de concentració del sector a Europa

FRANCESC MUÑOZ
BARCELONA

Explica un vell acudit que l'usuari d'un autobús s'atansa al conductor i li pregunta pel preu; diligent, el xofer li respon que un euro, fent el gest de donar un bitllet; tot seguit, l'entusiasta viatger fa una crida a tots els presents: "Baixeu, que compro l'autobús". Aquests dies, l'acudit pot sonar com una broma de mal gust entre els propietaris de les més de 400 firmes incloent-hi autònoms que hi ha a Catalunya dedicades al transport de viatgers. Especialment entre les prop de setanta que són concessionàries de l'administració, i que, per aquest motiu, són les més lla-mineres per als compradors potencials, que comencen a prendre posicions en un mercat en plena liberalització.

"El sector està amoïnada, i si jo fos la Generalitat, també ho estaria", assegura Josep Gallego, director de Fecav, l'associació de les empreses d'autocars de línia regular.

Els darrers mesos, els moviments corporatius d'alt nivell se succeeixen a Europa animats sobretot pels grans grups semipúblics de França i Alemanya, en lluita per controlar les grans rutes del continent.

EBULLICIÓ. L'operació més important ha estat la compra a final d'agost del grup britànic Arriva (d'uns 3.832 milions d'euros de facturació) per part de l'alemany Deutsche Bahn (32.478 milions). La firma britànica havia estat llargament perseguida per la francesa SNCF (24.874 milions), la històrica firma dels ferrocarrils francesa, que tenia fins ara el lideratge europeu del transport per carretera amb Keolis. Bahn, que també té el *core business* en el tren, passa a la primera posició en la branca dels autocars, i penetra a Espanya en aquesta activitat —estava present en mercaderies i logística—, ja que Arriva, amb una política activa de compres, havia obtingut operadores a Madrid, Galícia i les Balears.

Aquesta gran operació anticipa nous moviments dels competidors a la recerca de reequilibrar les forces. Es parla sobretot de

grans grups britànics com ara Stagecoach, First Group o National Express —aquesta última, participada pels antics propietaris d'Alsa, la família Cosmen—, que ja han protagonitzat algun intent de concentració.

No és realista pensar que, davant tot aquest ball d'empreses, Catalunya restarà com un mer espectador, i preocupa la seva vulnerabilitat, per l'atomització.

ANTECEDENTS. En aquest sector es troben algunes de les empreses més antigues de Catalunya. El grup Sagalés té antecedents que es remunten a l'any 1650. Ara és un dels més importants del país en el transport regular juntament amb Moventia (abans Sarbus). El sistema concessional actual és hereu del que es va establir a Espanya durant la postguerra. Amb el pas dels anys i la creixent competència del vehicle privat, les empreses van arribar a la dècada dels noranta en una situació molt precària. La consultora de transport Cinesi va elaborar el 1998 el primer estudi econòmic del sector: "S'arrossegava un greu dèficit estructural. Les companyies estaven totalment descapitalitzades i no es feien plans de renovació dels autocars", explica Francesc Xandri, director tècnic de Cinesi. Les empreses anaven trampejant complementant el servei regular amb el discrecional i l'escolar.

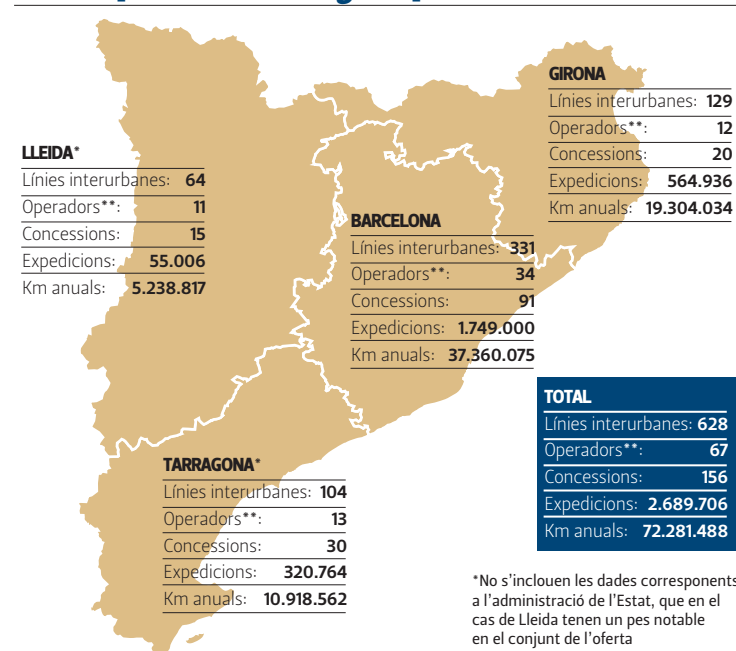
Ha estat en la darrera dècada quan s'han fet importants avenços per assegurar la viabilitat econòmica del sector, coincidint amb un increment de la mobilitat interurbana, una aposta de l'administració pel transport públic i una major consciència social. Per començar, el 2003 es va blindar el sistema amb un decret que allargava les concessions —amb algunes excepcions— 25 anys. Ara, el sistema de transport interurbà regular per carretera dependent de la Generalitat consisteix a 156 concessions, 67 operadors i 628 línies. Set concessions més a sis operadors, sobretot a Lleida, són atorgades per l'executiu estatal.

L'enquesta de mobilitat quotidiana (2006) va posar en relleu



Estació d'autobusos de Vilanova i la Geltrú. ALBERT MERCADER

El transport col·lectiu regular per carretera



FONT: DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES

que cada dia feiner s'efectuen a Catalunya uns 23 milions de viatges, un terç dels quals són interurbans. En aquests casos, el 61% són per feina. Els creixement ha estat imparable. Entre els anys 1981 i el 2006, el nombre de persones que canvien de municipi per treballar s'han triplicat.

Per fer front a aquest fenomen, la Generalitat va aprovar el pla de transport de viatgers 2008-2012. "A final del 2012, Catalunya ha de

tenir un sistema de transport públic integral basat en el tren i la carretera, sense que entrin en competència", explica Manel Vilalante, director general del Transport Terrestre de la Generalitat. La conseqüència principal per al sector d'empreses amb concessions ha estat una major implicació financera de l'administració. Els contractes programa —es defineixen serveis i compensacions—, els ajuts a la reno-

vació de la flota i la integració tarifària han estat un veritable motor de modernització i estabilitat per a les companyies.

Aquest any, les aportacions de la Generalitat al transport per carretera significaran prop de 44 milions d'euros. El 2006, la partida global va ser d'uns 14,8 milions.

CONCENTRACIÓ. En aquest context s'han produït les primeres integracions de grups catalans i tímds processos d'obertura per guanyar dimensió; però també les primeres compres de firmes locals. El 2007, la britànica National Express compra Continental Auto (que havia estat d'ACS), la fusió amb Alsa i, de retruc, integra la històrica ensenya catalana Alsina Graells; a finals del 2008, la gallega Monbús adquireix Hispano Igualadina.

Carles Fàbregas, administrador de Cinesi, explica que les concessions administratives són objecte de diseg: "Potser els marges són baixos, però són estables, i si les coses no van bé hi ha la garantia que l'administració intervindrà per assegurar la viabilitat del servei". Per aquest motiu, l'interès comprador no només s'ha despertat entre empreses del mateix sector, sinó també de grups d'inversió i de capital de risc per als quals el transport és un complement ideal per a les seves cartes.