EL ECONOMISTA (ED. LUNES)
MADRID
13/05/13
Prensa: Semanal (Lunes)
Tirada: Sin datos OJD
Difusión: Sin datos OJD
Cód: 70433869
Página: 22
Sección: E & F Valor: 1.082,00 € Área (cm2): 649,6 Ocupación: 72,16 % Documento: 1/1 Autor: Miguel Ángel Gavira Madrid Núm. Lectores: 0



Autocares de Alsa y Samar en la estación madrileña de autobuses de Méndez Álvaro. ELISA SENRA

Las patronales del autobús crearán una federación como paso previo a su fusión

Asintra y Fenebus se reunen en Asamblea a finales de mes para tomar la decisión

Miguel Ángel Gavira MADRID.

Las dos grandes patronales del negocio del autobús –Asintra y Fenebús –caminan hacia su integración definitiva. Antes de que finalice el mes ambas asociaciones decidirán en Asamblea General crear una confederación conjunta como paso previo a su fusión, que se cerraría aproximadamente dentro de dos años, según explican fuentes conocedoras del proceso a *elEconomista*.

En el orden del día de ambas reuniones (Fenebús la celebra el próximo 28 de mayo y Asintra, el 30 de mayo) se incluirá este aspecto, que supone el acercamiento definitivo de dos asociaciones enfrentadas históricamente, pero que en los últimos años han juntado sus fuerzas para hacer bloque común ante la Administración y se han dado cuenta que es la única manera de conseguir logros para el sector.

Parte de la culpa de este acercamiento la ha tenido el presidente de Asintra, Rafael Barbadillo, que desde noviembre del pasado ejercicio fue nombrado también presidente de Consejo Nacional de Transportes Terrestres (CNTT) y desde esa plataforma ha defendido las reivindicaciones del sector como algunos aspectos de la nueva ley del Transporte o los efectos negativos que tiene la caída de la velocidad media que plantea la Dirección General de Tráfico. En el caso de Fenebús, José Luis Pertierra, su presidente, también ha ido allanando el camino por el bien del sector.

Atrás quedan los tiempos en que Asintra y Fenebús eran enemigos acérrimos y, en ocasiones, demasiado personalistas en su gestión. Era la época, a mediados de la pasada década, en la que Asintra estaba presidida por Gerardo Díaz Ferrán y Fenebús, por Alfonso Caravaca, ambos considerados de la vieja guardia en el sector.

Las grandes empresas de transporte de viajeros por carretera, siempre marcadas por su acento familiar, apenas habían comenzado a ser compradas por multinacionales y entendían el negocio como una pelea constante con el vecino.

Pero las cosas cambiaron cuando los gigantes del sector fueron fagocitados por grupos extranjeros y comenzaron a comprobar que existen otras formas de gestión más eficientes y que el éxito del negocio depende de crear un frente común para conseguir las mayores ventajas para los autobuses.

Mientras que la patronal Fenebús está liderada por Alsa, el principal socio de Asintra es el grupo Avanza (la antigua Auto Res). El sector está presente en varios mercados de transporte, pero uno de los más jugosos es el de las concesiones de transporte de la Administración del Estado (rutas de largo recorrido), que en estos momentos supera el centenar de explotaciones en el territorio nacional.

Este segmento del mercado del transporte por carretera de largo recorrido facturó en 2011 algo más de 350 millones de euros y conectaba a casi 2.300 municipios de España. El actual parque de autobuses supera 1.350 vehículos de una edad media de casi 7 años.

Precisamente, uno de los grandes problemas del negocio es que necesita renovar la flota, pero la inversión no está tan clara con un panorama de fuerte incertidumbre en el que podrían repetirse más de treinta concursos tras cambiar la ley y pronunciarse el Supremo en contra de las empresas que ya han sido adjudicatarias.

Uno de los orígenes de este conflicto es que antes se daba al concesionario titular de la explotación 5 puntos sobre la empresa que se presentaba a la licitación. Ahora se ha suprimido esta condición. De ahí el proceso judicial que se ha emprendido durante los últimos años.

Piden que se mantenga la velocidad

Uno de los frentes comunes que están manteniendo Asintra y Fenebus es evitar que el Proyecto de Real Decreto, elaborado por el Gobierno, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación y en el que se introducen importantes novedades en lo relativo a las limitaciones de velocidad, no incluya reducciones para el sector, ya que podría suponer un revés para la productividad de las compañías en los diferentes negocios: tanto regular, como en el transporte escolar.