

UNA MULTINACIONAL CON ORIGEN EN LUARCA



Alsa de dos pisos en una ruta suprarregional.

Alsa: cien años rodando

El mayor grupo español de autocares y autobuses tiene presencia en seis países, gestiona 200 destinos europeos, busca nuevas oportunidades internacionales y se está diversificando para convertirse en un operador integral de movilidad

✦ Javier Cuartas

Automóviles Luarca, SA (Alsa), la mayor compañía española de autocares y autobuses, ha alcanzado el centenario de su fundación (se constituyó el 20 de abril de 1923) en plena expansión internacional e inmersa en un cambio de su concepto de negocio para transformarse en un operador multimodal que cubra todos los segmentos y modalidades de transporte.

Desde 2005 la compañía es filial al 100% de la británica National Express, pero la familia asturiana Cosmen, que entró en el capital de Alsa en 1960 y se hizo con su propiedad absoluta en los años 80, controla el mayor paquete accionario y la vicepresidencia de la multinacional in-

glesa -con sedes en Birmingham y Londres-, y se mantiene al frente de la filial española al igual que antes de su venta. La operación se hizo por 217 millones en efectivo y un paquete accionario equivalente al 9,9% de National Express, que luego la familia amplió hasta el 14,41%. El resto del capital lo tienen grandes fondos de inversión internacionales y otros accionistas minoritarios.

Tras un siglo de expansión desde su constitución en Gijón (Asturias) por un grupo de inversores de la burguesía local de la villa marinera de Luarca y su zona de influencia, hoy Alsa está presente en todas las comunidades autónomas con más de 3.500 destinos en España en trayectos suprarregionales, conecta y da servicio con itinerarios locales,

regionales y nacionales a 3.726 municipios y gestiona 41 redes urbanas y metropolitanas en el país.

Esta expansión se hizo por crecimiento orgánico (su primera expedición entre Asturias y Madrid data de 1964) y mediante licitaciones, amén de una estrategia rauda e intensa de adquisiciones de numerosas compañías (primero, en Asturias y luego en casi todas las demás comunidades autónomas), las más importantes de las cuales fueron la compra de la entonces empresa estatal Enatar durante su privatización en 1999 y la de Continental Auto, el segundo mayor competidor de Alsa, en 2007.

Fuera de España cubre 200 destinos europeos en rutas internacionales (inició las líneas regulares con



La compañía es filial desde 2005 del grupo británico National Express, cuyo mayor accionista es la familia asturiana Cosmen

Suiza, Bélgica y Francia en los años 60) y está implantada con flotas y servicios permanentes en España, Marruecos, Portugal, Suiza y Francia, amén de operaciones en Andorra. También ha tenido delegaciones y empresas participadas en Alemania y Polonia. En España da empleo a 7.400 trabajadores. Pero el conjunto del grupo, sumados sus negocios en España y en el extranjero, totalizan 16.000 profesionales, una flota 5.600 vehículos, 553 millones de pasajeros al año y más de un centenar y medio de sociedades bajo su control. En 1923 había comenzado con 7 vehículos y 65 empleados.

En Marruecos, donde comenzó su actividad en 1995 con una ruta internacional y en 1999 con presencia local, ya es el primer operador privado, gestiona el transporte público de las principales ciudades del país (Marrakech, Khouribga, Agadir, Tánger, Rabat y Casablanca) y su negocio y proyecciones superan en crecimiento y expectativas a los del mercado español.

En Suiza se implantó en 2016 y hoy tiene cuatro empresas filiales, varias líneas de transporte público en Ginebra y realiza diversos servicios discrecionales, incluido en la zona de los Alpes. En Francia explota desde 2020 el servicio urbano de buses de Gex (en la región de Auvernia-Ródano-Alpes), el año pasado regresó a Portugal (donde ya había tenido filiales entre 2002 y 2011) con la gestión de los servicios metropolitanos en Lisboa y este año comenzará a operar los de Oporto. La incursión en 2019 en Puerto Rico (un territorio no habituado al transporte público) no fructificó.

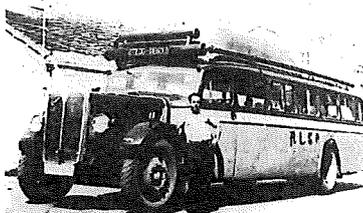
En el último trimestre de este año empezará a circular por el sur de Arabia Saudí con 129 autocares en 27 rutas de larga distancia y 80 destinos, es finalista en un concurso público de Dubái (Emiratos Árabes Unidos) para un contrato por valor de 1.000 millones de euros pendiente de adjudicar y acaba de presentar una oferta para una concesión también muy relevante en Singapur.

Las grandes magnitudes de Alsa no incluyen las flotas de autobuses y autocares que operan con esta marca comercial en China (desde 1984), Malta (2014) y Chipre (2020), que son propiedad directa de la familia y no se han incorporado a National Express.

Además de dominar Alsa, la multinacional británica tiene presencia directa y a través de otras filiales en Reino Unido, Alemania, Canadá, EE



1923. Autos Luarca, S. A. (Alsa) se constituye el 20 de abril de 1923 en Gijón por iniciativa de un grupo de inversores luarqueses vinculados al transporte, la banca y otras actividades. En la imagen, un vehículo Saurer de Alsa en 1923.



1956. La expansión de Alsa hacia Cangas del Narcea y la de la Empresa Cosmen hacia Oviedo dan pie a una oferta de compra de esta empresa por la de Luarca. Las negociaciones culminan con la entrada de los Cosmen en Alsa en 1960. En la foto, un Aco de 1956.



UNA MULTINACIONAL CON ORIGEN EN LUARCA

La compañía sigue interesada en el AVE y en los trenes de cercanías

Viene de la página anterior

También es un actor creciente en el negocio ferroviario, para el que posee licencia desde 2010. A través de las sociedades Alsa Rafi, Alsa Ferrocarril y otras, participa en la compañía Metros Ligeros de Madrid, opera trenes turísticos en Madrid y Cataluña, maneja el funicular de Bulnes (Asturias) en los Picos de Europa, ofrece trenes chárter en Andalucía, Extremadura, Aragón, Castilla y León y Castilla-La Mancha, gestiona servicios de maniobras de convoyes de mercancías en las terminales y complejos ferroviarios de Zaragoza, Valencia y Barcelona, realiza tareas de mantenimiento de instalaciones y edificios de las líneas de alta velocidad ferroviaria Lleida-frontera francesa, Olmedo-Orense, Antequera-Granada y Madrid-Levante, y cuenta desde 2018 con un centro homologado de formación de personal ferroviario, incluidos maquinistas.

La voluntad de convertirse en un gran operador ferroviario y optar a los trazados de alta velocidad persiste. Esta aspiración fue una de las causas por las que la familia Cosmen, sin apenas experiencia previa en este modo de transporte, optó en 2005 por aliarse con National Express, que era un gran gestor de trenes en Reino Unido, aunque ahora solo lo sea en Alemania.

Alsa, que aspiraba a ser uno de los dos competidores del AVE de Renfe tras el proceso de liberalización de la alta velocidad, desistió ante la gran competencia planteada por las compañías ferroviarias estatales de Francia (SNCF; dominante en Ouígo) e Italia (Trenitalia, socio de referencia de Iryo). Pero la compañía asturiana no desiste y mantiene el empeño de implantarse en los servicios regulares de viajeros tanto en la alta velocidad y otros itinerarios de larga distancia como en los servicios de cercanías, para los que se prevé una liberalización parcial en 2026.

La empresa también es un actor significativo en el mercado de los vehículos de turismo con conductor (VIC) desde 1998, se dedica de modo incipiente al alquiler de bicicletas (lo hace en León y ha concurrido a concursos en otras ciudades), el año pasado se introdujo en el mercado del transporte sanitario con la compra de la compañía de ambulancias Vitalia (con sede en Madrid y delegaciones en Toledo, Alicante y Tenerife) y tiene experiencia en la gestión de barcos de transporte de pasajeros, sobre

todo turísticos, en León, Cádiz y Cantabria.

En estos negocios, aún pequeños, y otros similares tiene una intención explícita de crecimiento para desarrollarse como un operador integral de movilidad mediante una estrategia de diversificación relacionada.

Mientras tanto, no cesa en su interés fundacional por los autocares y en el segmento cada vez más relevante para su negocio de los autobuses urbanos y los buses turísticos en ciudades de España y Marruecos. Lo hace con una perspectiva de futuro, afrontando los desafíos que plantean a las empresas de transporte la descarbonización y la conducción autónoma y conectada.

Con la Universidad Autónoma de Madrid, la Dirección General de Tráfico y el Consorcio de Transporte desarrolló un vehículo eléctrico sin conductor para el transporte de pasajeros que estuvo en servicio en Madrid y ahora lo está en Asturias, y participa en otro proyecto similar (R3CAV) con GMV, Indra, Masermic, MásMóvil, Renault Group y Sigma.

Y atenta, como su matriz británica, al reto de la transición energética (pretende alcanzar las cero emisiones en 2035 en buses urbanos y en 2040 en autocares de largo recorrido), la empresa participa en alianzas para el aprovechamiento del hidrógeno verde como combustible en automoción mediante distintos acuerdos con Iberdrola, Repsol, EDP, HyDeal, Toyota y el consorcio integrado por Duro Felguera, Hunosa y Nortegás, entre otros socios.

En 2018 creó un fondo de inversión de «capital semilla» para apoyar nuevas iniciativas empresariales y también propuestas del personal de la empresa que permitan identificar enfoques inéditos, desafíos en el negocio y nuevas oportunidades de crecimiento. Y coincidiendo con el centenario, y para ratificar su arraigo asturiano, Alsa acaba de anunciar que localizará en el Principado su centro nacional de investigación desarrollo e innovación (+D+i) cuya finalidad será impulsar soluciones innovadoras en movilidad con productos y servicios reales para su aplicación directa al negocio. Las primeras líneas de investigación estarán vinculadas al uso de la inteligencia artificial, una de ellas para productos y servicios reales, y otra para vehículos limpios y de cero emisiones, con conducción autónoma y redes de carga.



Jacobó y Jorge Cosmen, presidentes de Alsa Asturias y Alsa España, en la fiesta por el centenario de la empresa celebrada el pasado jueves en Madrid. | Isabel Permy

La entrada de Cosmen en Alsa y la de Alsa en NX

La dinastía asturiana replicó con el grupo británico en 2005 la operación con la que se sumó a la empresa luarquesa en 1960

Alsa se constituyó el 20 de abril de 1923 como sociedad anónima por iniciativa de un grupo de inversores asturianos vinculados a Luarca, que ya habían participado en 1916 en el origen de la antecesora Autos Luarca. Algunos de los promotores (Francisco García Gamoneda, Antonio Rodríguez-Avello, Vicente Trelles, Fernando Álvarez-Cascos, Antonio González-Vega; Amadora García Polavieja y José García Vidal de la Uz) tenían experiencia desde el siglo XIX en el transporte con diligencias.

La refundación de Alsa fue un espadarazo para sus pretensiones expansionistas. La compañía inició en 1926 un proceso de absorción de otras empresas y de extensión de sus rutas de transporte regular y en 1928 las amplió hasta La Coruña mediante una alianza con la gallega Empresa Ribadeo.

En la misma época, en Cangas del Narcea, 70 kilómetros al sur de Luarca, la familia Cosmen, dedicada desde hacía algunas centurias al transporte de bienes y mercancías a través del puerto de Letarregos con reatas de mulas y caballerías, y luego con diligencias que llegaban a la provincia de León y Madrid, protagonizó su propia transición a la tracción mecánica.

En 1957 Alsa transitaba por 47 de los 78 concejos asturianos y la Empresa Cosmen lo hacía por 7 y conectaba el suroccidente de la región con Villablino (León). Alsa había llegado con una de sus líneas a Cangas, el territorio de los Cosmen, y estos habían extendido sus rutas hasta Oviedo, vértice cla-

ve en los trayectos de Alsa. Cuando esto ocurrió, los dueños de Alsa plantearon una oferta de compra de la Empresa Cosmen, que se consumó en 1960 a cambio de un pago dinerario elevado, una participación en el capital de Alsa y la incorporación de José Cosmen Adelaida a la dirección de la empresa absorbente. Alsa manejaba 76 autocares y Cosmen, menos de una veintena.

A partir de entonces, Cosmen Adelaida acrecentó su protagonismo en Alsa y en su expansión nacional e internacional. La familia Cosmen empezaron a comprar paquetes accionariales de Alsa a los herederos de los fundadores. A fines de los años 80, los Cosmen se habían hecho con el 100%.

La incorporación a National Express (nx) en 2005 abrió una nueva era. Alsa, una empresa hasta entonces 100% familiar y no cotizada, y convertida desde 1999 en el mayor grupo español, precisaba

mayor potencia financiera para desplegar sus ambiciosos proyectos. La operación se formuló en términos parecidos a la de 1960.

Los Cosmen han tenido sobresaltos en National Express, donde ejercen la vicepresidencia y son los mayores accionistas. Primero fue la fractura entre la familia y la dirección por la deriva del negocio. Los Cosmen llegaron a liderar en 2009 una OPA sobre National Express en alianza con el fondo CVC, a la que renunciaron tras el compromiso de reorientación estratégica de la multinacional y la renovación de su cúpula.

El segundo episodio fue la entrada hostil del fondo activista estadounidense Elliot en 2011, que obligó a una negociación liderada por Jorge Cosmen Menéndez-Castafedo y concluyó con la salida del accionista rebelde en 2013. Restablecida la paz interna y renovada la dirección —hoy el consejero delegado de National Express es el español Ignacio Garat—, Alsa ha asumido un protagonismo creciente como punta de lanza en la internacionalización de la multinacional británica.

En diciembre de 2021, los Cosmen lideraron un acuerdo con la escocesa Stagecoach para su fusión con National Express. El pacto, que concedía el 75% de la sociedad resultante a los accionistas de National Express mediante un canje de títulos, se frustró porque la mayor parte de los dueños de Stagecoach prefirieron la contraoferta del fondo alemán DWS por 595 millones de libras en 2022.



La familia lideró una OPA sobre el grupo inglés e intentó la fusión con Stagecoach