

## Tema de la semana

# El final de un grupo de referencia para el sector logístico español

◉ **Un modelo de crecimiento para el sector**  
La apuesta por la reinversión en el negocio ha sido una de las constantes de esta compañía y uno de los valores más destacados por parte de los empresarios a la hora de valorar a Ochoa.

◉ **Demasiada deuda en tiempos de crisis**  
Las enormes inversiones que la empresa llevó a cabo de 1998 a 2008 supusieron una deuda que precipitó ya la agonía del grupo, y duró hasta que los bancos negaron la refinanciación.

# La liquidación de Ochoa abre las puertas del mercado ibérico de paquetería a precio de saldo

El operador holandés GLS se postula como el candidato mejor posicionado en esta operación

A. G. / E. de J. Barcelona

El plan de salvamento para Transportes Ochoa no ha durado más de ocho meses. La compañía decidió la semana pasada cesar de forma definitiva su actividad y anunció el inicio de la liquidación de sus activos, para hacer frente a los 70 millones de euros que adeuda a sus acreedores. Lo hacía por medio de un comunicado en el que se limitaba a informar que "no ha sido posible lograr un convenio concursal que diera continuidad a Transportes Ochoa". Fuentes integradas hasta hace sólo unos meses a la cúpula de la compañía explican que la decisión se corresponde a la voluntad de realizar un "cierre controlado" de la empresa. "Si se daba continuidad, hubiesen surgido problemas para que los administradores garantizaran los cobros y los pagos", explica.

La reacción a la noticia en el sector logístico variaba en función de las fuentes consultadas. Desde el ámbito empresarial aseguran que la liquidación era sólo cuestión de tiempo; mientras sindicatos y

Fuentes integradas a Ochoa hasta hace sólo unos meses aseguran que se trata de un "cierre controlado" para "garantizar" cobros y pagos

organizaciones representativas de asalariados y autónomos afectados en este proceso lamentan la decisión y destacan la viabilidad que tenía todavía este proyecto empresarial. Lo explican, por ejemplo, representantes de CCOO, que aseguran que en los últimos meses se produjo un aumento en la actividad y que se incrementó incluso la contratación de transportistas.

Pese a estas discrepancias, desde ambos bandos el debate se centra en qué pasará ahora con el "esqueleto" de Transportes Ochoa y todas las fuentes asumen que la red de instalaciones logísticas de la compañía en la Península Ibérica no va a pasar desapercibida en el sector y especialmente entre los operadores logísticos europeos interesados en acceder a este mercado. Sobre este punto, el nombre más repetido por las fuentes consultadas es el del grupo General Logistics Systems (GLS), con base en Holanda, y con la aspiración de convertirse en el tercer operador del mercado español de paquetería en los próximos



años. Por el momento, desde la filial española de GLS se limitan a no desmentir el interés por esta operación.

No se trataría, sin embargo, de una operación acelerada por el proceso de liquidación de Ochoa. Según algunas fuentes, desde GLS

ya mostraron interés hace meses por relanzar la compañía durante la administración concursal, pero finalmente no se alcanzó ningún acuerdo. Una vez iniciada la liquidación, los rumores apuntan de nuevo a este operador holandés como el candidato mejor posicionado para

hacerse con los activos del operador con sede central en Zaragoza. Desde el ámbito sindical, por ejemplo, muestran su escepticismo ante este renovado interés por la compañía, mientras que la administración concursal asume que Ochoa no tiene viabilidad empresarial. "Nos sorprende que haya vuelto a existir interés por parte de una empresa extranjera cuando Ochoa está en esta situación y se supone que no tiene futuro, y cuando además la actividad está aumentando de forma importante", explica, por su parte Desirée Paseiro, asesora jurídica de Fenadismar.

### EL MERCADO EXIGIRÁ DESCUENTOS

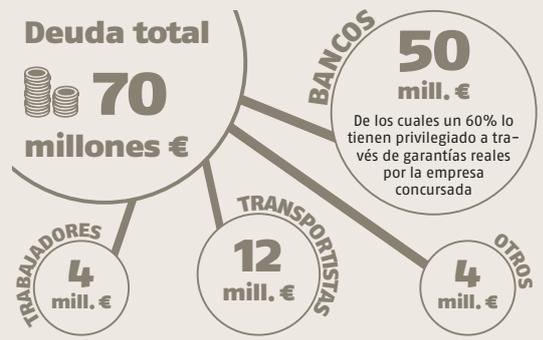
En cualquier cosa, a nadie se le escapa que la red de plataformas logísticas que pueden entrar ahora en fase de liquidación lo harán en un mercado a la baja que exigirá grandes descuentos. Mientras la administración concursal no defina en qué términos plantea esta liquidación, no se sabe por el momento cuántas de las 31 instalaciones de Ochoa saldrán a subasta

Los sindicatos lamentan la liquidación, al considerar que el proyecto empresarial de Ochoa era todavía viable económicamente

y cuántas serán enajenadas por las entidades bancarias, aunque todas las fuentes aseguran que los activos cubrirán la deuda que acumula el grupo con sus acreedores.

Sea por uno u otro proceso, todas las voces consideran que esta operación de compra representa una oportunidad para aquellos operadores que quieran implantarse en la Península u otras paqueterías que quieran pujar por instalaciones en localizaciones concretas. A este respecto, Jaime Mira, director técnico del ICIL, considera que la singularidad de estas instalaciones, ideadas para la carga urgente —"con muchas puertas para tener entradas y salidas rápidas, y con poca altura en almacenes", especifica—, intere-

### ◉ Deuda que mantiene Transportes Ochoa con sus acreedores:



## LAS CLAVES



### Concurso fallido

La empresa se declaró en concurso en el mes de junio de 2012, con una deuda que ascendía a 70 millones de euros. En estos ocho meses, la administración concursal no ha podido garantizar la viabilidad del proyecto.

### La banca concentra la deuda

Los bancos son los principales acreedores de Ochoa, con 50 millones de

euros. Explican que la decisión de cesar definitivamente la actividad de reparto se tomó tras no alcanzar un acuerdo en el convenio de pago con estas entidades.

### Liquidación de activos

La administración deberá iniciar ahora la fase de liquidación de los activos, entre los que destacan las 31 plataformas logísticas de las que dispone la

empresa. Desde el sector apuntan al operador logístico GLS, con sede central en Holanda, como el mayor interesado en la puja por estas instalaciones.

### ¿Cómo repartir los activos?

Los principales beneficiarios son los bancos. Le siguen, por este orden: los asalariados; las administraciones; y, por último, los proveedores, como sería el caso de los transportistas.



"la Caixa"

**Instalaciones** de Transportes Ochoa en el municipio barcelonés de Cornellà de Llobregat, una de las bases que ha representado mayor esfuerzo inversor en los últimos años por parte del grupo aragonés. La semana pasada ya tenía colgado el cartel de 'Se Vende'.

JUANJO MARTÍNEZ

# La paquetería se cobra una víctima en un segmento cada vez más reducido

## La concentración del mercado español avanza más movimientos corporativos en los próximos meses

A. G./E. de J. Barcelona

■ "Transportes Ochoa no será la última víctima". Es la valoración que realiza Gabriel Úrculo, presidente de la consultora Gaullar, a la hora de analizar la caída de Ochoa y valorar si se producirán más movimientos en un mercado como el de la paquetería, que en los últimos meses está protagonizando muchas de las operaciones corporativas del sector. Y, en el corto plazo, no descarta que alguna otra paquetera del mercado español entre también en concurso de acreedores.

Para Gabriel Úrculo, no existe un "patrón común" para explicar las últimas operaciones que se han producido en este tipo de negocio y descarta contextualizarlas en un mercado con pérdida de valor. "Seur inició a ceder su capital a Geopost/La Poste antes de la crisis y Azkar, igual con Dachser". Si reconoce que "desde luego que las empresas han reducido su valor en comparación a antes del 2008, pero también es verdad —explica— que, por los datos que manejo, hemos llegado a tocar fondo y a partir del cuarto trimestre de este año el valor de las compañías que queden subirá aunque muy lentamente. No se volverán a pagar los valores de antes del 2008".

Más allá del valor que estén dispuestas a pagar en estas operaciones, parece claro que los movimientos continuarán caracterizando a este segmento de negocio en los próximos meses. Lo explicaba recientemente Ramón Gurriarán,



Flota de camiones del operador aragonés / ARCHIVO

Desde Gaullar asumen que a corto plazo otra paquetera española puede seguir los pasos de Ochoa y solicitar concurso de acreedores

director de Programas de Business Innovation en la Escuela de Organización Industrial, al asegurar que "la tendencia a la concentración en el sector logístico es una realidad y no es descartable que se sigan produciendo movimientos en España que hagan que el sector se siga

concentrado en un número cada vez más reducido de operadores que se integren en redes internacionales". Una posición similar a la que mostraba, en este sentido, José Luis Morato, director general de Retos Logísticos, al explicar que "la tendencia del sector del transporte es a la concentración de empresas dentro del marco de la Unión Europea y en un escenario mundial globalizador". Así, por ejemplo, explicaba que las operaciones sobre Seur y Azkar respondían al hecho de tratarse de las empresas "más representativas por facturación en manos de propietarios españoles". "Sólo MRW y Logista con sus diversas empresas (Logista, Nacex y Logesta) mantienen un accionariado de inversores españoles de momento".

En este debate, el presidente de Gaullar avanza un cambio que se producirá en el proceso de operaciones de fusiones y adquisiciones. "Los cambios a futuro vendrán más por la segmentación del mercado que por movimientos corporativos", explica Úrculo. En

La entrada de capital extranjero en los operadores españoles parece la constante de un mercado cada vez más concentrado

su opinión, estas operaciones se producirán en base a la especialización por tipo de mercancía, ya sean palets, paquetes, medias cargas; por tipo de producto, ADR, farmacéutico; o por áreas de distribución, ya sea doméstica o internacional". En su opinión, la especialización y la internacionalización, junto a posibles acuerdos de colaboración, se convertirán en "factores claves para la supervivencia y desarrollo de nuevos modelos". "Paralelamente —explica—, las compras de empresas nicho irán aumentando, en la medida que suponga para el inversor un posicionamiento estratégico, una diversificación de su actividad o un aumento de su masa crítica". ■

sarà especialmente a operadores de este segmento de negocio, por lo que parece complicado que la actual estructura de plataformas de Ochoa pueda venderse en bloque a un único grupo. "Parece más sencillo que trocen el negocio", apuntan, en este sentido desde CCOO.

Desde el sindicato, lamentan, sin embargo, que los casi 300 trabajadores que todavía dependen del grupo "no van a tener ahora derecho a la sucesión de actividad". En este sentido, desde el ámbito jurídico consideran que ante un procedimiento concursal el interés de una compañía suele retrasarse hasta la fase de liquidación, sobre todo si se desconfía del fondo de comercio de la compañía, como reconocen muchas voces en el caso de Ochoa. "Un inversor sale ganando si la concursada entra en liquidación y se hace tabla rasa. Es mucho más fácil negociar si no hay empleados. Se vuelve a montar la empresa y puedo volver a negociar los contratos y un convenio de empresa específico". ■

### Principales operaciones corporativas en el ámbito logístico en los últimos meses:



**06/11/2012**  
OB Schenker Spain-Tir culmina su proceso de fusión

**08/11/2012**  
Alloga Logística compra T2 Picking

**13/11/2012**  
Ceva Freight España absorbe a Ceva Logistics Holdings Spain

**16/11/2012**  
ASL Aviation compra la filial de carga aérea de TNT Express en España

**12/12/2012**  
Oachser compra Azkar

**28/12/2012**  
Aducaro se integra en la estructura corporativa del Grupo Moldtrans



**02/01/2013**  
Luis Tortosa establece una filial en Alemania

**04/01/2013**  
Schenker Logistics S.A.U. se convierte en OB Schenker Spain-Tir

**15/01/2013**  
Leeward España amplía capital y absorbe a cuatro sociedades

**17/01/2013**  
Oachser adquiere Transunión

**21/01/2013**  
Setram alcanza el 100% en una de sus participadas

**23/01/2013**  
Moldtrans finaliza la integración de Bergareche Ruiz Irún

FUENTE: Gaullar