

Més peatges per a tapar forats

Abertis assegura que no arriscarà els seus balanços per a salvar uns peatges deficitaris. Insta el Ministeri de Foment espanyol a reformar el sistema perquè les autopistes de pagament es distribueixin de “manera homogènia” al territori.

Abertis encarrila el 2012 amb la mirada posada en el negoci internacional com a font de creixement i sostenibilitat del grup gestor d'infraestructures. L'àrea internacional, de fet, ja ocupa el 52% del volum de negoci d'una companyia que, en contrast amb el descens mitjà dels valors de l'Íbex-35 del 13,9%, ha registrat una valorització del 3,9%. El 80% de la facturació prové dels peatges, un sector en el qual el grup català es pot vanter de ser el més eficient. Tant, que el ministeri espanyol de Foment explora la possibilitat que Abertis faci de bomber per a apagar l'incendi de diverses autopistes radials, la majoria concentrades a Madrid, que acumulen un forat de 4.000 milions d'euros en menys de deu anys d'existència.

Però el grup d'infraestructures català no està disposat a arriscar ni un cèntim per les anomenades autopistes radials de Madrid, que acumulen un forat de 4.000 milions d'euros. “Som una companyia cotitzada i no arriscarem els nostres



Segons Salvador Alemany, president d'Abertis, “no hi ha una relació de causa a efecte entre allargar les concessions del grup a Catalunya i saldar el deute de les autopistes radials deficitàries”.

balanços si no tenim la certesa que hi ha una solució per a aquests peatges.” Clar així es va mostrar el conseller delegat d'Abertis, Francisco Reynés, durant la junta d'accionistes 2012 duta a terme la setmana passada a Barcelona. Per una altra banda, el president del grup, Salvador Alemany, també deixava clar que “no hi ha una relació de causa a efecte entre allargar les concessions del grup a Catalunya i saldar el deute de les autopistes radials deficitàries”. Alemany reclama al Ministeri de Foment que, abans de demanar res a d'altres companyies, es plantegi de posar fi a una anomalia de l'estat espanyol respecte a països com ara França, Itàlia o el Canadà: “El sistema concessionari de vies de gran capacitat a Espanya té una dificultat gran: les autopistes distribuïdes de manera desigual, i això pot generar conflictes que potser ara estan adormits, però que en el passat s'han produït.” Es referia a les protestes a Catalunya per la quantitat de barreres de peatge. A parer seu, l'intent de reflotar els peatges deficitaris exigeix d'homogeneïtzar el sistema d'autopistes de pagament a tot l'estat i, doncs, evitar situacions com l'actual, en què autopistes discorren de forma paral·lela a les autopistes i, en conseqüència, són infrautilitzades.

Alemany considera que tant els accionistes com les concessionàries, els bancs, la societat i l'administració estan interessats a solucionar el problema, i insisteix que “tothom haurà de donar un cop de mà” perquè el prestigi del sistema de concessions espanyol ho requereix. En tot cas, remarca que la pilota és ara a la teulada del Ministeri de Foment, que ha de fer propostes. “De moment, nosaltres no treballem en cap operació per a allargar les concessions en canvi d'assumir riscos.” Per al president d'Abertis, el desastre dels peatges madrilenys era previsible. Van néixer a partir de l'any 2000 amb greus errors de concepció: “Les autopistes al costat de les autopistes necessiten grans trànsits; els costos de l'expropiació les han col·locades en una gran dificultat; algunes tenen un disseny que no és l'adequat; i, a més, s'han ressentit de la caiguda del consum per la crisi econòmica.”

El 2011 va ser un bon any per al grup d'infraestructures, malgrat la crisi i la caiguda del trànsit que pateixen les seves autopistes a l'estat espanyol, un 22,4% entre principi del 2008 i final del 2011. El negoci a l'exterior ha permès d'equilibrar els balanços de la companyia.

Gemma Aguilera