

El negoci internacional d'autopistes, telecomunicacions i aeroports ja aporta el 62% dels ingressos de la companyia, mentre que, quan Abertis iniciava la seva activitat el 2003, el 94% del negoci provenia d'Espanya.

Abertis ja regna a les autopistes de peatge al món. Les noves concessions aconseguides al mercat llatinoamericà han permès de tancar un 2012 amb una de les fites més importants de la història d'una companyia que enguany celebra una dècada de vida: "Hem aconseguit el lideratge mundial en el sector de les autopistes de peatge gràcies a les operacions d'adquisició d'actius d'OHL al Brasil i a Xile, i hem mantingut el nostre perfil com a operador d'infraestructures de transport i comunicacions. Tot plegat ens converteix en una companyia més internacional, més duradora i més rendible des del punt de vista financer i atractiva per als nostres accionistes", explicava el president d'Abertis, Salvador Alemany, en el marc de la junta general d'accionistes.

De fet, és la culminació, accelerada, de la vocació internacional d'una empresa que naixia el 2003 fruit de la fusió d'Iberpistas, Acesa i Àurea. En només una dècada, Abertis ha passat de generar el 91% del seu negoci a l'Estat espanyol a tenir-hi només el 38%. Actualment, el 80% dels ingressos provenen d'autopistes, el 12% de telecomunicacions i el 8% d'aeroports.

A hores d'ara, ningú no dubta que una companyia és més sòlida com més exposada està als mercats d'alt creixement i més diversificat té el seu negoci. I ningú no dubta tampoc que entre aquests mercats no hi ha l'espanyol. Però Abertis defensa el seu "compromís" amb el mercat interior. El conseller delegat, Francisco Reynés, posava l'exemple de l'acord assolit amb la Generalitat per a la concessió i la gestió del Túnel del Cadí i els Túnel de Vallvidrera durant 25 anys, o l'adquisició a Telefónica de 1.000 torres de telefonia mòbil. Ara bé, els directius no es van pronunciar sobre l'interès que pugui tenir Abertis a gestionar les autopistes radials de Madrid, en fallida i a l'espera que el govern espanyol anunciï solucions concretes.

Abertis compensa la frenada espanyola



Francisco Reynés i Salvador Alemany expliquen davant dels accionistes que la companyia ha multiplicat per quatre les seves magnituds d'ençà del seu naixement l'any 2003.

Sigui com sigui, Abertis no ha pagat el peatge de la crisi. Des que el 2008 van començar a percebre's els efectes de la crisi econòmica i fins al 2012 les concessions s'han multiplicat per dos –de 16 a 32–, s'ha duplicat el nombre de quilòmetres gestionats –de 3.756 a 7.327 quilòmetres–, i s'ha ampliat la plantilla un 40%. Els ingressos per activitats han pujat un 37%, i el resultat net del grup ha passat dels 624 milions de 2009 als 1.024 del 2012. Ara bé, l'embranchida ve de fora. Alemany no va amagar que el negoci a l'Estat està tocat: "Des del 2007 s'ha produït una evolució significativa a Amèrica, amb un increment del tràfic del 20%, però a França ha caigut un 2% i a l'Estat espanyol, de forma molt intensa en els darrers dos anys, s'acumula una cai-

guda del 30% en la xarxa d'autopistes gestionades per Abertis".

Accionistes satisfets. Els accionistes d'Abertis rebran un dividend brut de 0,33 euros que, unit al dividend a compte pagat el novembre passat, fa un total de 0,66 euros per acció. Una xifra que, segons Alemany, reflecteix "la progressió de l'acció d'Abertis", que en contrast amb el descens d'un 4,7% de l'IBEX-35, s'ha revaloritzat un 5,7%. L'acció de la companyia acumula una rendibilitat del 14% des del seu naixement el 2003.

Abertis també ha reduït el seu consell d'administració, que passa de tenir 22 membres a tenir-ne 17.

Gemma Aguilera