

Abertis veu superat el peatge de la crisi



La junta general d'accionistes d'Abertis va servir per anunciar un canvi d'escala del grup, que ara es posiciona com a líder mundial en la gestió d'autopistes amb les concessions del Brasil i Xile.

els peatges gestionats pel grup d'infraestructures Abertis a l'Estat espanyol han donat un primer símptoma de canvi de tendència d'ençà de l'esclat de la crisi el 2008. El gener i el febrer de 2014, les autopistes han registrat un creixement del trànsit de l'1,5%, després de cinc anys de caiguda del nombre d'usuaris. Això, sumat al bon comportament de les autopistes franceses i a l'expansió internacional amb la gestió de peatges al Brasil, Puerto Rico i Xile, i la mirada posada en aquest sector de negoci a Europa, Nord-amèrica i Austràlia, Abertis es va presentar a la Junta General d'Accionistes amb els deures fets per anunciar que el grup "ha canviat d'escala i s'ha posicionat com a líder mundial en la gestió d'autopistes".

El president de la companyia, Salvador Alemany, va assenyalar que "la diversificació geogràfica, l'augment de dimensió, el focus en els negocis d'autopistes i telecomunicacions i l'eficiència en la gestió dels recursos" són les claus de la gestió d'Abertis, que enguany invertirà 1.300 milions d'euros. D'aquests, un 35% seran a l'Estat espa-

El 2014 serà un any de creixement i consolidació internacional del negoci d'autopistes de la companyia catalana. Invertirà 1.300 milions, un 35% dels quals a l'Estat espanyol en satèl·lits, torres de telefonia i autopistes.

nyol, en matèria de satèl·lits, antenes de telefonia i en projectes compromesos a les autopistes actuals.

A la Junta d'Accionistes es va acordar repartir un dividend complementari de 0,33 euros per acció que, sumat al ja abonat a compte, eleva l'import a 0,66 euros per títol. També es va notificar el

reforçament del rol industrial d'Abertis en diversos negocis en els quals fins ara mantenia una participació financera. En aquest sentit s'inscriu la presa de control d'Hispasat el 2013 després de la compra del 16% a l'INTA, o la compra, ja el 2014, d'un 6% addicional de Metropistas a Puerto Rico i l'adquisició d'un 9% de les concessionàries de Xile, que donen a Abertis la majoria accionarial d'aquestes companyies.

Les radials de Madrid. Alemany també va fer referència al conflicte de les autopistes radials de Madrid i que estan en concurs de creditors. Va explicar que, des del primer moment, Abertis va tenir clar que els impactes de les fortes expropiacions dels terrenys per construir les autopistes i la caiguda de les previsions dels nivells de trànsit que van justificar el preu de la concessió acabarien provocant problemes econòmics a les concessionàries. En aquest sentit, Alemany va insistir que "l'inversor privat ha d'assumir les conseqüències dels seus errors perdent part de la inversió" i això és el que "legítima" que, quan les coses van bé, es pugui beneficiar dels guanys.

El president d'Abertis dubta que el govern espanyol pugui aixecar peatges un cop finalitzat el termini de concessió, en aquest cas d'Abertis, com va anunciar a l'AP-7 entre Tarragona i Alacant el 2019. "No sé si serà possible, per les necessitats de finançament del sector públic, perquè a hores d'ara les necessitats socials no disminueixen". A parer d'Alemany, l'Estat ha d'avançar cap a l'harmonització del sistema viari, però no en el sentit de la "gratuitat completa de la xarxa." Amb tot, la companyia es mostra disposada a negociar un nou contracte si així ho decidís l'executiu. Respecte a la petició del conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, que si s'aixeca el peatge fins a Alacant el 2019 també s'aixequi fins a la Jonquera l'any 2021, Alemany va assegurar que li sembla "més aviat lògic."

Gemma Aguilera