

EMPRESAS

POSIBLES COMBINACIONES

Concesiones con dificultades

Concesión	Accionistas	Inversión
• Madrid-Guadalajara (Henarsa)	Acciona, Abertis, Sacyr, Caja Madrid, ACS	600 millones de euros
• Madrid-Arganda (Acceso Madrid) (1)	Abertis, Sacyr, Globalvia, ACS	900 millones de euros con R5
• Madrid Sur	Cintra, Sacyr y CCM	1.064 millones de euros
• Madrid-Navalcarnero (Acceso Madrid) (1)	Abertis, Sacyr, Globalvia, ACS	900 millones de € con R3
• Autopista M12 (OHL)	OHL	382 millones de euros
• AP 36 Ocaña - La Roda	Ferrovial, Sacyr, Kutxa	523,6 millones de euros
• Autopista Madrid-Toledo (AP41)	Isolux, Comsa, Sando, Azvi, Banco Espirito Santo	440 millones de euros
• Circunvalación de Alicante	Globalvia, Bankia, ACS, Abertis	445 millones de euros
• Cartagena-Vera (Aucosta)	FCC y Ploder	650 millones de euros

(1) Agrupada en el mismo concurso que la R5

Fuente: Ministerio de Fomento y elaboración propia

Autopistas rentables de Abertis



El Gobierno promueve fusiones entre autopistas lideradas por Abertis

PROPUESTA/ La Comisión Delegada analizó ayer un informe de Ana Pastor donde se pone de relieve el riesgo de quiebra de nueve concesiones del Estado. Los competidores de Abertis se resisten al plan.

C. Morán, Madrid

La Comisión Delegada para Asuntos Económicos del Gobierno estudió ayer un informe elaborado por el Ministerio de Fomento donde se analiza la situación de las 21 concesiones de autopistas que dependen del Estado. En el documento presentado por la ministra de Fomento, Ana Pastor, se destaca el crítico momento que atraviesan nueve corredores de pago, al borde de la quiebra por su difícil situación financiera, los sobrecostes por expropiaciones y los bajos ingresos. El informe también plantea soluciones estructurales, como fusiones entre concesionarias.

Para el Gobierno, este asunto es una prioridad no solo porque está en juego "el rescate de los activos por parte del Estado; también se compromete la imagen del modelo concesional", asegura Rafael Catalá, secretario de Estado de Infraestructuras, que ayer intervino en un desayuno organizado por Kreab Gavin Anderson. En el encuentro participaron, entre otros, los máximos responsables de Ferrovial, Acciona, OHL y Globalvia.

Para evitar la quiebra y el costoso rescate de los activos (unos 3.000 millones por la Responsabilidad Patrimonial de la Administración), Fo-



El secretario de Estado de Infraestructuras, Rafael Catalá, enseña un ejemplar de EXPANSIÓN de ayer a Pedro Michelena, presidente de Foro PPP, y Pedro Martínez, presidente de Acciona Infraestructuras.

mento tiene identificadas varias alternativas, entre las que destaca la fusión de las autopistas rentables con las deficitarias, una medida que gira en torno a Abertis.

Se trata de una iniciativa que ya manejó el exministro José Blanco (ver EXPANSIÓN del 8 de abril de 2010) que, ahora, el departamento de Pastor también defiende. En la práctica, supondría que Abertis, accionista de control de las autopistas más rentables de España (Acesa, Aumar e Iberpistas) absorba las sociedades en dificultades a cambio de compensaciones como la extensión de

TRANSICIÓN

Mientras Fomento afina sus propuestas de carácter estructural, el presupuesto de 2012 tiene previsto volver a incluir partidas de carácter temporal mediante préstamos participativos para pagar expropiaciones y cuentas de compensación.

plazos o aportaciones económicas del Estado.

Fomento tampoco descarta combinar esta medida con la licitación de aquellos corredores de pago cuyos plazos de explotación están a punto de vencer. En esta situación se encuentran, al menos, dos peajes de Abertis: Aumar y Acesa, cuyos contratos de concesión finalizan en 2019 y 2021. Estos concursos podrían licitarse este mismo año. Abertis y Globalvia (FCC y Bankia) tienen el propósito de presentar oferta. Con los ingresos extraordinarios por la operación, el Estado podría manejar con más tranquili-

dad la situación de las autopistas en riesgo de quiebra.

Los bancos vigilan

Entre los escollos para llevar a buen puerto las fusiones, sobresale la resistencia de los competidores de Abertis para integrar sus activos sin contraprestaciones. "Salvo que Fomento actúe por Decreto, es prácticamente imposible que los accionistas de las nueve autopistas se pongan de acuerdo en este punto", señala el accionista de uno de los peajes al borde de la quiebra. Si no hay acuerdo, las fusiones podrían limitarse a los activos en los que participa Abertis (las radiales 2, 3 y 5 de Madrid).

La situación de las nueve sociedades es grave. No pueden pagar el servicio de la deuda ni devolver su principal. Además, tienen que afrontar indemnizaciones multimillonarias por sentencias de expropiaciones de suelo. Los nervios se palpan, sobre todo, en los bancos que financiaron los proyectos y que llevan meses aplazando la ejecución de las garantías a la espera de que el Gobierno dé alguna señal. "Necesitamos una señal pronto, porque las entidades españolas podemos ser más pacientes, pero a la banca extranjera ya se le ha agotado", asegura Isabel López, jefa de *project finance* de Bankia.

La Llave / Página 2

Iberdrola pierde un recurso contra un fallo de la CE

M. Serraller/R.R. Lavín,

Madrid/ Bruselas

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TUE) ha rechazado un recurso de Iberdrola contra una decisión aprobada en 2009 por la Comisión Europea (CE) que declaró ilegal el sistema español de deducciones fiscales para la compra de empresas extranjeras, el fondo de comercio. Bruselas invalidó las deducciones aplicadas a las empresas desde diciembre de 2007, fecha en la que oficialmente inició su investigación.

Iberdrola, que junto a otras compañías como Telefónica, fue una de las beneficiarias de ese régimen, solicitó a la Justicia europea la invalidación de dicha decisión de Bruselas sirviéndose del derecho a interponer un recurso de anulación contra los actos de los que sean destinatarios o que les afecten directa e individualmente. La Corte de Luxemburgo, sin embargo, ha considerado que la eléctrica no se ve individualmente afectada por la decisión.

Compras

Aunque Iberdrola alegó que en 2008 y 2009 adquirió participaciones en el grupo griego Metal Industry of Arcadia C. Rokas, los jueces han señalado que Iberdrola no ha aportado ningún dato que demuestre que se aplicó el régimen en ninguna de sus adquisiciones posteriores a diciembre de 2007.

Según fuentes judiciales, en los escritos presentados, la empresa sólo ha mencionado la intención de aplicar dicho régimen y, en la vista, confirmó que no había solicitado dicha aplicación en ninguna de sus declaraciones fiscales.

La empresa sí demostró haberse valido del mecanismo en compras anteriores a 2007, pero éstas no se ven afectadas por la decisión de la CE.

El régimen ilegalizado se puso en marcha en 2002 y estableció que las empresas españolas podían amortizar el fondo de comercio financiero que resulta de la adquisición de participaciones significativas en empresas extranjeras durante los veinte años siguientes a la adquisición.

La Comisión comenzó a investigar el régimen fiscal español en 2007 a raíz de varias preguntas de diputados británicos y alemanes, y denuncias formales. Bruselas concluyó que el sistema español era "discriminatorio".

Propuestas para seguir invirtiendo

PROYECTOS CREÍBLES

Los expertos consideran que la primera norma que debe cumplir un proyecto de infraestructuras financiado por vías extrapresupuestarias

es su credibilidad. "Es el momento de hacer una profunda reflexión sobre la planificación", asegura Juan Osuna, consejero delegado de OHL Concesiones.

VÍAS DE FINANCIACIÓN

Rafael Catalá indicó ayer que tanto el BEI como el ICO están dispuestos a participar en nuevos proyectos. Expertos como Pedro

Michelena abundan en la necesidad de apoyarse en el mercado de bonos. Según Enrique Díaz Rato (Cintra), "es el mercado natural" para este tipo de negocios.

INTENSIFICAR LOS CPP

"Las restricciones nos obligan a agudizar el ingenio", dijo ayer Catalá. Fomento estudia cambiar el modelo de conservación de carreteras.