

EMPRESAS

Las grandes constructoras se alían con fondos para el megaplan de carreteras

PUJA DE 5.000 MILLONES/ La mayor iniciativa de obra pública desde 2006 provoca un baile de alianzas. ACS escoge a DIF, Ferrovial negocia con Meridiam, y Sacyr elige a Aberdeen. John Laing acompaña a Acciona.

TAMAÑO

El tamaño mínimo de los proyectos será de **100 millones**, por lo que los promotores tendrán que poner un mínimo de 20 millones de euros.

C.Morán. Madrid

Los grandes grupos de construcción de infraestructuras españolas están tomando posiciones para participar en el plan privado de carreteras, la mayor iniciativa de obra pública en el mercado doméstico desde el anterior plan de renovación de autovías de primera generación que lanzó la exministra Magdalena Álvarez en 2006.

Según fuentes inmersas en las conversaciones, los líderes del sector ya han elegido socio inversor para participar en la puja por la veintena de proyectos que saldrán en los próximos doce meses. Algunos consorcios ya están conformados y otros se encuentran en una fase avanzada de negociación entre las partes. En concreto, ACS ha elegido al fondo de inversión DIF. El grupo presidido por Florentino Pérez se ha aliado con su socio en las autopistas de peaje en la sombra españolas. Además de carreteras, DIF ha invertido en España con la compra a ACS de participaciones en hospitales regionales e intercambiadores de transporte en Madrid.

Otros viejos conocidos que analizan formar un consorcio estable son Ferrovial y Meridiam. Ambos ya son accionistas de la autovía Benavente-Zamora, la carretera en la que se ha inspirado el Ministerio de Fomento para lanzar el plan privado de carreteras. El Gobierno ha elegido el sistema de pago por disponibilidad, que consiste en que la administración paga en función del cumplimiento de unos estándares de calidad y de servicio.

Por su parte, Sacyr ha sumado fuerzas con el fondo de inversión Aberdeen, al que le une una de las últimas transacciones llevadas a cabo por la constructora presidida por Manuel Manrique. Sacyr vendió en 2016 a Aberdeen sus hospitales en concesión de Portugal por 113 millones de euros.

Acciona también ha encontrado socio financiero al aliarse

Entre las preocupaciones de las empresas figura asumir todo el riesgo de expropiación

EN POSICIÓN DE SALIDA



Florentino Pérez preside ACS.

ACS lidera el ranking mundial del sector

ACS lidera el ranking de gestión de infraestructuras mundial, con 59 proyectos en explotación o en construcción. La compañía se encuentra en pleno contraataque para comprar Abertis a través de Hochtief. Se enfrenta a la opa inicial de Atlantia.



Rafael del Pino preside Ferrovial.

Ferrovial, experiencia en proyectos similares

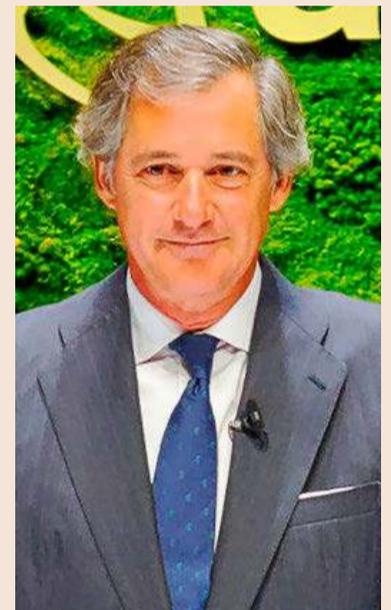
Desde Ferrovial dicen que analizan el plan proyecto a proyecto. Otras fuentes confirman las conversaciones con el fondo Meridiam. Ambos ya son accionistas de la autovía Benavente-Zamora, la carretera en la que se ha inspirado el Ministerio de Fomento para lanzar el plan privado.



Manuel Manrique preside Sacyr.

Sacyr, gigante de las concesiones en España

Sacyr dispone de una de las mayores carteras de concesiones. En 2016, el grupo contaba con 36 concesiones repartidas entre más de 3.600 kilómetros de autopistas. El grupo ha ido incorporando nuevos activos y cree que la división tendrá un valor de 2.500 millones en 2020.



José Manuel Entrecanales preside Acciona.

Acciona, más fuerte en las infraestructuras

Acciona es un clásico en el mundo de las carreteras. La compañía ha llevado a cabo una intensa rotación de activos. Es socio de Meridiam y de Ferrovial en la autovía de Benavente-Zamora y acaba de vender una autopista en Chile a Globalvia por 335 millones.

se con el fondo John Laing, que compró a ACS activos en el metro de Barcelona en 2015 por 110 millones de euros.

Se espera máxima concurrencia en el plan privado de carreteras, pese a que los grupos interesados están preocupados con la decisión del Gobierno de trasladar al concesionario todo el riesgo de expropiación.

Competencia

Otras compañías están analizando sus opciones para participar en el plan. El grupo de concesiones Globalvia quiere estar presente en el programa junto a una constructora y un socio financiero. OHL y FCC también quieren pujar, pero aún no han determinado si su estrategia será con socios estables o proyecto a proyecto.

Los grupos Azvi y Copasa también se encuentran en conversaciones avanzadas para sellar un acuerdo que les permita pujar con garan-

tías al primer concurso, que según las fuentes consultadas, será la construcción del anillo de circunvalación de Murcia. Entre las constructoras medianas destaca la alianza entre Aldesa, Rover Alcisa y Ciopsa.

Además de la circunvalación de Murcia, entre los corredores susceptibles de gestionarse con un modelo de colaboración público-privada

Globalvia, OHL, FCC, Azvi y Copasa, entre otras empresas, también prevén presentar ofertas

destaca la A-1, entre Madrid y Santo Tomé del Puerto, un corredor de 89 kilómetros. La mayoría de los trabajos con-

sisten en la modernización del trazado y ampliación de carriles.

En la A-4 (Madrid-Andalucía), Fomento también ha encontrado tres corredores que reúnen condiciones para salir a concurso. El más grande es el tramo que discurre entre el límite provincial de Sevilla y Córdoba hasta Sevilla, de 105 kilómetros de longitud. Tam-

bién ha identificado el tramo de autovía entre Ciudad Real y Córdoba, de 88 kilómetros y la carretera que conecta la Radial 4 con Puerto Lápice, de 71 kilómetros.

En la A-5 (Madrid-Badajoz), Fomento contempla actuaciones sobre los 380 kilómetros de autovía. En la A-6 en dirección Galicia, quiere modernizar el tramo entre Adanero y Benavente, de 158 kilómetros, mientras que en la A-2 destaca el corredor entre Igualada y Martorell, de 34 kilómetros.

El plan contempla una inversión de 5.000 millones sobre una treintena de actuaciones en vías de alta capacidad que suman 2.000 kilómetros. Contará con el respaldo del BEI, que participará en la financiación con un 40%. El resto correrá a cargo de instituciones financieras y un 20% lo pondrán los accionistas.

La amenaza del riesgo expropiatorio

El plan se hará sin alterar el objetivo de déficit público, que en 2017 es del 3,1% del PIB. En concreto, los pliegos de condiciones de los contratos, que se licitarán bajo la modalidad de pago por disponibilidad (el Estado paga en función de unos estándares de calidad y de servicio), traslada al concesionario todos los

riesgos, incluidos los de construcción y los de expropiación. De esta manera, solo computarán en términos de gasto público las partidas que Fomento destine a retribuir a la sociedad concesionaria a partir de la fase de mantenimiento, con plazos de explotación de 30 años. "La repercusión anual en el

presupuesto será de unos 350 millones al año", calculan desde el Gobierno. Los empresarios han pedido al Gobierno que incluya alguna garantía para evitar antecedentes como los sobrecostos de las expropiaciones de las autopistas de peaje radiales pero el Ministerio de Economía se ha opuesto.