

La Generalitat pot haver d'acabar assumint ara els 221 milions de deute de desdoblament de la C-17 fins a Ripoll

Negociacions d'última hora perquè la Generalitat no hagi d'assumir ara tot el deute de desdoblament de la C-17 fins a Ripoll. El càlcul de 35.000 vehicles diaris entre Centelles i Ripoll ha quedat en poc més de 22.000.



Un dels trams desdoblats de la C-17 a l'entrada a la comarca del Ripoll. Foto: Albert Llims.

El juliol de 2011 s'inaugurava el desdoblament de la carretera C-17 fins a Ripoll. L'obra havia estat finançada per Cedinsa Ter, una filial del grup Cedinsa, una societat dedicada exclusivament a construir i gestionar carreteres de la Generalitat, i que també porta l'Eix Transversal. Si bé el gruix del cost de l'obra, que en total va pujar a 312 milions d'euros, va ser el desdoblament entre les Masies de Voltregà i Ripoll, també se li va encarregar a Cedinsa una millora dels trams entre Centelles i les Masies. Això permetia, per una banda, poder fer aquestes obres de millora. Però també i molt especialment, poder donar en concessió la gestió del cobrament de l'anomenat peatge a l'ombra, en el qual es cobra a tant per cotxe però pagant la Generalitat, no l'usuari, a partir de Centelles i

així aprofitar el trànsit fins a Vic, molt més nombrosos que el que continua fins a Ripoll. El cas és que la previsió que van fer Cedinsa i la Generalitat és que per algun dels trams entre Centelles i Ripoll hi passarien en algun moment del dia fins a 35.000 vehicles. La crisi, però, ha fet davallar l'activitat econòmica i el trànsit de vehicles per la carretera, i el 2013 es va tancar amb una intensitat mitjana diària de 22.471 cotxes. Això fa que els números a Cedinsa no els acabin de sortir.

A tot plegat s'hi ha d'afegir que el 2009 Cedinsa Ter havia firmat un contracte de finançament a llarg termini amb un consorci d'entitats bancàries liderat per CaixaBank per valor de 225 milions d'euros per pagar les obres. El 2009 érem just al principi de la crisi del crèdit bancari i això va obligar Cedinsa a firmar un contracte de finançament amb venciment al cap de cinc anys, el 31 de desembre de 2014. A diferència del que s'havia fet en altres operacions, que es vinculaven amb la durada de la concessió, que en aquest cas és de 33 anys, la desconfiança dels bancs va fer que el préstec fos d'un venciment excepcionalment més breu. Amb tot, els bancs a part de CaixaBank, en el consorci també hi havia Bankia, Banco Santander, BBVA, Catalunya Banc i l'ICO van firmar sabent que no hi tenien res a perdre, ja que la Generalitat avalava un possible impagament per part de Cedinsa. Ara, arribat el moment del venciment del crèdit, queden 221,8 milions pendents de pagament i la Generalitat es pot trobar que els hagi d'avançar. Ja des de fa uns mesos que hi ha negociacions a tres bandes entre Generalitat, Cedinsa i els bancs per intentar trobar la solució menys gravosa per a les ja de per si minses arques públiques que ara han de sortir a l'auxili de Cedinsa, que tot sigui dit, obté beneficis en les altres quatre carreteres de la Generalitat que gestiona amb les seves filials Cedinsa Eix Llobregat, Cedinsa d'Aro i Cedinsa Eix Transversal. L'ombra de les autopistes radials de Madrid, rescatades per l'Estat, i fins i tot de la plataforma Castor de Florentino Pérez, plana entorn del cas de la C-17.

Segons La Vanguardia, la Generalitat busca la manera d'evitar la fallida de Cedinsa Ter, que comportaria l'execució de la seva responsabilitat patrimonial com a administració titular i, encara pitjor, el desemborsament no dels 221,8 milions en qüestió, sinó d'uns 280, el valor del préstec més les inversions fetes sense finançament, per poder rescatar la infraestructura. Per això el que s'està negociant amb els bancs, segons fonts conegudes de les converses, és un refinançament del préstec. Els bancs, però, exigeixen un aval de la

Generalitat per cobrir-se les espatlles, una operació que la Generalitat només acceptaria si no té impacte en el seu deute, i per això també s'han obert negociacions amb el govern espanyol. De moment, en els pressupostos de la Generalitat de 2015, pendents d'aprovar, hi figura un aval a Cedinsa Ter per 222 milions d'euros. La Generalitat ha demanat un informe a la Comissió Jurídica Assessora perquè dictamini com cal actuar i n'avalui les conseqüències.

Cedinsa Ter és una societat participada al 100% per Cedinsa Concessionària, i es va constituir expressament per dur la gestió de la C-17 desdoblada entre Centelles i Ripoll. Cedinsa, a la seva vegada, és una societat participada per quatre grans de les constructores espanyoles: Fomento de Construcciones y Contratas (FCC), Copcisa, Copisa i Comsa-Emte.

Publicat a:

Font del document:

http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/2-societat/5-societat/810723-la-generalitat-pot-haver-dracabar-assumint-ara-els-221-milions-de-deute-de-desdoblant-la-c-17-fins-a-ripoll.html?cca=1&piwik_campaign=rss&piwik_kwd=mes&utm_source=rss&utm_medium=mes&utm_campaign=rss