



El año electoral frustra los peajes en autovías

España se ha comprometido con la Comisión Europea a implantar un sistema de pago por uso en los 12.000 kilómetros de red de autopistas y autovías estatales, poniendo como fecha estimada 2024. La posible nueva normativa busca financiar la conservación y mantenimiento de las carreteras y contribuir a la lucha contra el cambio climático mediante la introducción de un peaje blando en las vías de alta capacidad. Pero la proximidad del año electoral retrasará la puesta en marcha de la reforma. Algunas fuentes aducen falta de consenso político y social, pero la razón más plausible del retraso es la cercanía del ciclo electoral y el efecto negativo que el peaje pueda tener en el ánimo de los electores. Frente a la alternativa planteada por el Gobierno, algunas voces llaman a reforzar el sistema de concesiones, cuya eficacia financiera está más que probada. Así, la consultora EY calcula que, con la concesión de los 15.000 kilómetros de vías estatales y autonómicas, la Administración podría recaudar de manera anticipada entre 45.000 y 109.000 millones de euros en función del tipo de tarifa. Deloitte por su parte estima que contratos de concesión a 25 años generarían ingresos por cánones de entre 23.000 millones y 106.000 millones, sin contar los ingresos tributarios asociados a esta actividad. Por ello, algunos grupos de gestión de autopistas

como Abertis, Azvi, Ferrovial y tecnólogos como Indra, Kapsch, Gertek y **Revenqa** abogan por una colaboración público-privada que pudiera implicar un menor coste para las finanzas públicas. De hecho, algunos operadores como Abertis han propuesto en el pasado peajes blandos en toda la red de autovías de España una vez concluyan las actuales concesiones de las autopistas. Entretanto, el Consejo de Ministros aprobó la remisión al Congreso de los Diputados de la ley de movilidad sostenible y de financiación del transporte, que en principio iba a incluir la parte relativa a la nueva fiscalidad sobre el uso de las carreteras pero finalmente no lo hará.

Acciona, a por el negocio de baterías

Los máximos directivos de Acciona Energía calificaron ayer de "hito" histórico para el grupo la compra de activos en EEUU por valor de 235 millones en el negocio de baterías. Definitivamente, esa operación —todo un récord en el segmento de negocio del almacenamiento de energía— catapultó al grupo presidido por José Manuel Entrecanales en la carrera de las baterías. Acciona lleva casi una década trabajando en esa área de negocio, con paciencia. Pero

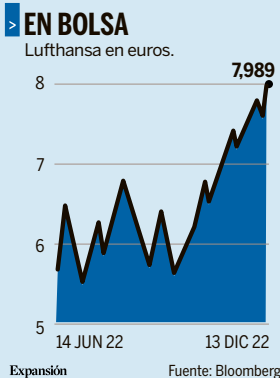
es ahora cuando puede empezar a recoger los frutos del esfuerzo. El almacenamiento de energía es mucho más que baterías para coches. La verdadera revolución en este nicho del mercado energético estará en las grandes baterías, capaces de modular el fluido energético de las renovables para diluir el problema de su intermitencia. Se estima un negocio de enorme potencial en este segmento. Algunos cálculos prevén que este año se sumen en todo el mundo hasta 35.000 megavatios de potencia en baterías. El ritmo podría llegar a ser cuatro veces esa cifra a medio plazo. Asia, Australia y EEUU, se están configurando como los grandes motores económicos en esa apuesta estratégica. Solo EEUU supone el 24% de todo el crecimiento de baterías mundial. El motor de este crecimiento, como el de otros ámbitos de las energías renovables, está siendo los incentivos fiscales que ha habilitado la administración Biden, bajo el paraguas de la nueva Inflation Reduction Act, ejemplo a seguir para Europa.

Viscofan invierte en 'start up'

Viscofan, una de las principales empresas de la industria de alimentación española, está desarrollando una estrategia de inversión en *start up* disruptivas relacionadas con su actividad. La intención de la empresa es explorar el potencial de negocio de nuevas ideas y conectar de una forma más directa con la comunidad innovadora. La compañía, como es santo y seña en la casa, está potenciando esta nueva faceta con más trabajo que ruido y con dos focos claros: la sostenibilidad y la búsqueda de alternativas que permitan hacer frente al reto futuro de alimentar a cada vez más población a nivel mundial. Por eso, varios de los proyectos se basan en la utilización de insectos y otras alternativas proteicas a la carne animal. En poco más de dos años, Viscofan ha entrado ya en el capital de cinco *start up* con este enfoque, que también están siguiendo otras empresas del ecosistema alimentario nacional, como Pascual o Capsa. Su estrategia está siendo tomar participaciones minoritarias y convertirse no sólo en un socio capitalista, sino también industrial en los proyectos. Este camino va en paralelo a los esfuerzos realizados en los últimos años por la compañía por constituir un nuevo negocio a partir de las aplicaciones médicas del colágeno, uno de los materiales con los que la empresa trabaja de forma habitual en la producción de tripas para la industria cárnica. La otra fuente de ingresos alternativa del grupo, más asentada, es la venta de energía producida por cogeneración.

Lufthansa Group acelera su recuperación

Los resultados del tercer trimestre de las aerolíneas europeas dejaron buenas sensaciones y en general muestran la recuperación de la demanda previa a 2020 y la vuelta a beneficios tras las pérdidas por la pandemia, estimadas en 190.000 millones de dólares en el sector de transporte aéreo. Así, hasta septiembre, Lufthansa tuvo ingresos de 23.893 millones de euros (+118%), beneficio operativo ajustado de 923 millones (margen del 3,9% frente al -14,8% un año antes) y neto de 484 millones frente a una pérdida atribuida de 1.877 millones en 2021. En los últimos doce meses, Lufthansa ha reducido un 31% la deuda neta, hasta 6.191 millones, y las previsiones a futuro son optimistas, con un objetivo de margen operativo del 8% en 2024. El grupo anunció ayer que los resultados de octubre y noviembre han superado las expectativas e informó de una buena situación de reservas para los próximos meses, sube la estimación de beneficio operativo ajustado para todo el año a un nivel cercano a los 1.500 millones de



euros (anteriormente más de 1.000 millones de euros) y destaca que el transporte de mercancías y los servicios de mantenimiento y reparación de aviones tendrán un resultado récord este año. Hasta septiembre, Lufthansa operó 615.600 vuelos (+111%) y transportó 75,7 millones de pasajeros (+155%). El grupo capitaliza 9.550 millones de euros, y el valor ha subido un 52% desde los mínimos de agosto.