

EMPRESAS



José Manuel Vargas, presidente de AENA, hará efectiva su dimisión esta semana.

EUROPA PRESS

José Manuel Vargas se va de AENA sin haber conseguido avanzar en la privatización de la compañía, en la que el Estado aún controla el 51% del capital y que ha de dar su visto bueno a las grandes decisiones estratégicas. Una 'desnacionalización' que los socios privados, con el fondo TCI a la cabeza, consideran imprescindible para la expansión internacional y la diversificación del

grupo, toda vez que el Gobierno ha vetado la contraoposición sobre Abertis o complicado algunas de las pujas por aeropuertos en venta. Lo que si deja a su sucesor es una compañía más que saneada, con las cuentas en orden, el endeudamiento controlado y la política de tasas aeroportuarias para los próximos años cerrada y bien cerrada.

El Estado, que controla el 51%, marea la perdiz con la privatización y veta la puja por Abertis y aeropuertos en Brasil, Francia o Cuba

Fomento echa el freno a AENA

■ Nuria Díaz

Probablemente esta misma semana se conozca quien va a suceder a José Manuel Vargas, al frente de AENA. Todas las fuentes consultadas por *El Nuevo Lunes* están seguras de que, a la vista de los más que probables cambios políticos que se avecinan, el elegido será un nombre de transición. Al sector no parece preocuparle tanto el nombre y apellidos del presidente, como que se queden en la casa algunos históricos como Javier Marín, director general de Aena, un hombre que lleva muchos años en la casa. "Tiene prestigio y mano izquierda" -señala una fuente del sector.

Sorprende también a muchos que la salida de Vargas -que se hará efectiva el próximo 15 de octubre-, "bastante escaldado" -califican- se haya producido un tanto abruptamente, sin que el Gobierno tuviera un recambio listo para encargarse del gestor aeroportuario. "Sorpresa relativa" -explican también otras fuentes. "Los desencuentros entre Vargas y el ministerio de Fomento eran constantes en los últimos meses".

La 'operación Abertis'

El último y más sonado, la 'operación Abertis' en la que el presidente del gestor aeroportuario se había empeñado especialmente. AENA confirma que su consejo de administración y su comisión ejecutiva se reunieron para analizar la viabilidad financiera e industrial de una oferta de compra sobre Abertis que compitiera con la planteada por el grupo italiano Atlantia que, no gusta mucho ni a los accionistas ni al Gobierno. No obstante, como paso previo y dada la trascendencia de la operación -que requeriría la autorización del Consejo de Ministros y el visto bueno de la Junta de Accionistas, al superar el 25% del valor

de sus activos- Aena acordó solicitar la posición de Enaire, titular del 51% de su capital. Y ahí llegó el veto. Según AENA, el consejo de Enaire -empresa a través de la cual tiene el Estado su participación- le notificó que, "una vez examinada la potencial adquisición de Abertis y valoradas sus implicaciones de todo orden, así como las razones de oportunidad y de contribución al interés general, ha decidido por unanimidad rechazar esta potencial adquisición". El gestor de aeropuertos tenía el dinero y dispone aún de capacidad de endeudamiento. El apalancamiento es de 3,6 veces ebitda, lo que se considera aceptable en el sector. El veto, por tanto, -señalan en el sector- se dio porque en el Gobierno no quería meter a AENA, una de las joyas de la corona, a competir con Atlantia por salvaguardar la españolidad de Abertis. Además, y probablemente, la razón más determinante, una Opa

sobre Abertis obligaría a una ampliación de capital que diluiría la participación pública que, por ley, no puede bajar sin permiso expreso del Congreso del 51%.

Fue el último encontronazo de Vargas con la cúpula de Fomento antes de su dimisión, pero ésta se explica porque no es el único, pese a que el ministro Iñigo de la Serna compareció junto a él el día de su salida y negó cualquier discrepancia. La principal: que el Estado perdería la mayoría en el capital de AENA para gozar de más autonomía en la

Lo que si deja Vargas atado y bien atado a su sucesor es la situación financiera de la compañía. AENA ha pasado de las pérdidas a los beneficios en tiempo récord

gestión, tal y como de hecho le reclamaban los socios privados. O sea, principalmente, TCI (The Children's Investment Fund), que tiene un 15% del capital del gestor aeroportuario.

Una opción que el Gobierno no contempla por el momento, y menos ahora. Que el Estado se empeñe en conservar el 51% de AENA, pese a las reclamaciones de Vargas y los socios privados, es, entre otras cosas señaladas fuentes consultadas, porque algunos estatutos de autonomía como el canario, el balear y también el catalán, prevén que si el Estado renuncia a ejercer la gestión directa, esta pasaría a las CCAA. Ya ha habido algún movimiento en este sentido. El Gobierno de Canarias ya señaló hace unos meses que "no renuncia a exigir" al Estado el cumplimiento del artículo 33 del vigente Estatuto de Autonomía, gracias al cual corresponde a la Comunidad Autónoma las competencias

sobre puertos y aeropuertos con calificación de interés general "cuando el Estado no se reserve su gestión directa", lo que puede ocurrir si el Gobierno central vende un 10% más de AENA.

La salida del capital público no es lo único que intentó Vargas y no le ha salido bien. Los socios privados también llevan tiempo presionando para que AENA inicie una expansión internacional que al Gobierno tampoco parece gustarle, aunque "convertirla en un líder aeroportuario global" parecía ser una de las consignas con las que Vargas comenzó su etapa en la compañía. Sin embargo, a lo largo de los últimos tiempos, AENA ha analizado varias oportunidades de inversión frustradas por el Gobierno. Por ejemplo, el año pasado 'perdió el aeropuerto de la Habana (Cuba) que fue adjudicado por el Gobierno de la isla a la francesa Bouygues. También ha perdido la oportunidad de entrar en Francia con la privatización de varios aeropuertos regionales que han acabado en manos de empresas chinas y de la italiana Atlantia. Tampoco se hizo con los aeropuertos de Porto Alegre, Florianópolis, Salvador de Bahía y Fortaleza. En conjunto, los cuatro proyectos están valorados en unos 6.600 millones de euros. Aena también aseguró que estaba interesada en pujar por aeropuertos en África, aunque tampoco hay nada concreto. Fuentes del mercado aseguran que muchas veces no se trata tanto de un veto directo del Gobierno lo que frustra las operaciones como de que la presencia de capital público, las desincentiva.

Aún así, a través de Aena Internacional está presente en 16 aeropuertos fuera de España, 15 en América Latina y 1 en Reino Unido.

Los números brillan

Lo que si deja Vargas atado y bien atado a su sucesor es la situación financiera de la compañía. AENA ha pasado de estar en pérdidas dar beneficios en tiempo récord. Es rentable desde 2013, y el año pasado ganó más de 833 millones. En el primer semestre de ese año, ya se apuntó 460,9 millones de euros. El beneficio bruto de explotación (ebitda) aumentó un 13,2%, hasta 1.054,3 millones, y los ingresos se elevaron a 1.861,5 millones, lo que supone un incremento del 7,5%. En buena medida, estos buenos resultados se deben al incremento del turismo. Los aeropuertos españoles batieron récords de pasajeros el año pasado -230 millones de personas-, al canalizar buena parte de los turistas que optaron por no viajar a otros países del Mediterráneo por la amenaza del terrorismo.

La otra razón que explica el crecimiento es la subida de las tasas aeroportuarias en los últimos años, mediante las cuales se financia en gran medida el grupo. Precisamente el tema de tasas ha sido uno de los más espinosos de cerrar a futuro. Sin embargo y aunque según fuentes del sector, la negociación empezó mal entre AENA y la compañía aérea, finalmente el DORA (Documento de Regulación Aeroportuaria) se aprobó el pasado mes de enero con bastante grado de consenso. El DORA impone a Aena una senda de reducción de las tarifas aeroportuarias, de un 2,2 % anual en los próximos cinco años, hasta acumular una rebaja de casi un 11 % en 2021.

Balance económico de cinco años de Vargas, según los expertos: saneamiento de su abultada deuda, una exitosa salida a Bolsa y récord de ingresos y pasajeros. De su balance político, pese a que era un hombre cercano a Mariano Rajoy y a la ex ministra de Fomento, Ana Pastor, no puede decirse lo mismo.

Las 'aenas' europeas, cada vez más privadas

■ Este largo debate sobre la participación del capital público en AENA y esa privatización total, anunciada por sucesivos gobiernos, y que nunca llega, se ha dado también en Europa. En esos momentos, solo en siete países de Europa la gestión de los aeropuertos es totalmente pública: República Checa; Estonia, Finlandia, Letonia, Lituania, Luxemburgo y Eslovaquia. Fuera de la

Eurozona, estarán también los de Noruega e Islandia. el 40% de los aeropuertos europeos tiene socios privados.

Si esa privatización no llama especialmente la atención en Reino Unido, donde de hecho, la española Ferrovial es la principal dueña, si que sorprende más en un país como Francia. A principios de año, el Gobierno francés llevó a cabo la privatización de los aeropuertos de Niza y Lyon. Hasta el 2044, el

aeropuerto de Niza estará en manos del consorcio Azzurra, una alianza formada por la empresa italiana Atlantia (65%), el aeropuerto de Roma (10%) y una filial de la empresa eléctrica francesa EDF Invest (25%). El aeródromo de Lyon ha recaído en manos del consorcio formado por Vinci Airports (51%), Caisse des Dépôts et Consignations (24,5%), entidad financiera de carácter estatal, y la

aseguradora Predica (24,5%). En julio del pasado año, el Gobierno francés había privatizado el aeropuerto de Toulouse con la venta de la mitad de su capital por 308 millones de euros al grupo chino Casil.

La sociedad Aeropuertos de París, que gestiona los principales aeródromos de la capital francesa también tiene capital privado. Lo mismo que, los aeropuertos italianos.