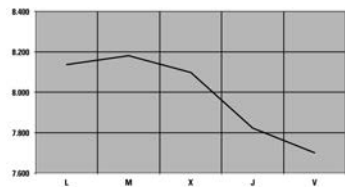


GUÍA PARA SU DINERO

IBEX-35



7.700,20

-370,70

Ptos.



MERCADOS Ptos.

MADRID	-37,01
BARCELONA	-29,23
BILBAO	-59,23
VALENCIA	-40,14
NUEVA YORK	-361,60
LONDRES	-192,09

DESTACADOS €

VIDRALA	0,62
ELECNOR	0,41
BAVIERA	0,39
MIQUEL COSTA	0,25
JAZZTEL	0,11
SOTOGRADE	0,09

DIVISAS €

Dólar	1,31
Dólar canadiense	1,37
Libra	0,85
Franco suizo	1,22
Corona sueca	8,69
Yen	128,66

MATERIAS PRIMAS*

PETRÓLEO (Brent Crude)	101,10
ORO (Gold)	1.290,25
PLATA (Silver)	19,87
PALADIO (Palladium)	675,00
GAS NATURAL	3,82
ARROZ (Rough Rice)	15,97

21-06-13
*En el mercado de materias primas

Sede de Aena en Madrid.

El Gobierno ha puesto en venta parte de AENA. Para ello prepara una operación que pretende sacar a Bolsa hasta el 40% de su capital. Aunque nada está decidido y todo es posible. Hasta la marcha atrás de Loterías, recuerdan los expertos. Lo que parece claro es que la venta arrancará en el cuarto trimestre de este año aunque la

operación en sí se hará en la primavera de 2014. Históricamente, las OPV se suelen poner en marcha en noviembre o en febrero, por lo que se manejan dos ventanas para la salida a Bolsa: Otoño de 2013 o Primavera de 2014. De momento, los fondos expertos en inversión aeroportuaria esperan mucho más de la operación.

El control del Estado del gestor aeroportuario amenaza la entrada de los inversores institucionales

Renfe y Adif, a la espera del éxito de Aena

■ **M. Tortajada**

El Ejecutivo de **Mariano Rajoy** pretende privatizar parcialmente el gestor de los aeropuertos, **AENA**, el próximo otoño. Se trata del principal gestor aeroportuario del mundo y un objetivo muy codiciado para muchos fondos de inversión. Al menos esa es la opinión del Gobierno que, sediento de liquidez, ha decidido sondear al mercado con la posible salida a Bolsa de parte de la compañía.

Su intención es la de lograr hasta los 6.000 millones, aunque la mayoría de los expertos rebajan la valoración de la compañía a la mitad y advierten de las dificultades existentes para colocar la compañía entre inversores institucionales. No en vano, el gobierno pretende seguir siendo el socio mayoritario, algo a lo que estos inversores se oponen. En particular fondos como el **Global Infrastructure Partners** o la gestora **Hastings Fund Management**, expertos en la inversión aeroportuaria y que según fuentes consultadas por El Nuevo Lunes "no participarían si el gobierno no se desprende de la mayoría". Alegan que "esa circunstancia reduce la evolución de la compañía en Bolsa y evita posibles acciones corporativas en el futuro".

Los analistas consultados creen

que el valor en bolsa del grupo podría superar los 3.000 millones de euros, una vez descontados los alrededor de 12.000 millones de deuda que acumula la compañía. En ningún caso la cifra estimada por el ejecutivo de Mariano Rajoy.

La valoración que se hace de la compañía se sitúa entre los 15.000 y 16.000 millones de euros, equivalentes a diez veces el Ebitda, un precio

que se coloca en la media del gestor del aeropuerto de **Fráncfort, Fraport**, y de **Aeropuertos de París**.

Los analistas de Ahorro Corporación creen que si Aena cumple su hoja de ruta y el 'ebitda' o beneficio operativo alcanza los 1.500 millones de euros al cierre de 2013, el valor total del grupo podría superar los 15.000 millones, de los 3.000 son 'equity' y el resto apalancamiento.

La compañía que ya ha decidido no participar de la operación es **Aber-tis**, muy interesada hace unos años y que ahora prefiere dejar pasar. Su presidente, **Salvador Alemany**, ha asegurado que su grupo ha perdido el interés por la privatización parcial de Aena porque el gestor aeroportuario busca ahora socios financieros y no industriales como es el caso de la compañía.

Pastor logra sanear sus cuentas

■ La compañía que preside José Manuel Vargas ha mejorado en el último año, de modo que sus actuales ratios económicos colocan a la empresa en una buena posición para negociar con los inversores interesados. De un Ebitda de 850 millones de euros que se registró en 2011, se pasará a 1.550 en 2013 y aportará una generación de caja de 600 millones. Además, Aena ha logrado reducir sus costes operativos en

118 millones de euros y mejorar su red comercial, lo que permitirá elevar un 6,5% sus ingresos comerciales, hasta más de 700 millones de euros. La sociedad aeroportuaria inició en 2002 un plan de inversiones de 18.000 millones de euros que han disparado el nivel de endeudamiento de Aena hasta los 14.000 millones de euros. De ellos, unos 12.000 millones son deuda financiera propia y otros 2.000 millones son considerados como

fondo de maniobra. Para aumentar su atractivo de cara a una posible salida a bolsa, Aena está negociando la compra del aeropuerto británico de Luton, donde ya ostenta una participación del 10%. Cerca de 17 millones de pasajeros pasaron por los aeropuertos de la red de Aena Aeropuertos en mayo, lo que supone un 1,9% menos. Por aeropuertos, el de Alicante experimentó un alza del 12,6%, con 930.000 pasajeros,

mientras que el de Barcelona-El Prat registró un incremento del 2% en el quinto mes del año, hasta alcanzar los 3,2 millones de viajeros. También se registraron incrementos en el aeródromo de Palma de Mallorca, con una subida del 6% (2,4 millones de pasajeros); el de Málaga-Costa del Sol, en el que los pasajeros crecieron un 5,6% (1,2 millones) y el aeropuerto de Tenerife Sur, que registró 591.000 viajeros, con un alza del 7,8%.

La operación es de vital importancia para el Estado, que va a testar con la posible salida a Bolsa de Aena el apetito de los inversores extranjeros por los activos españoles, en un momento en el que también están en el aire las privatizaciones de Renfe y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).

En marzo, la ministra de Transportes **Ana Pastor** aseguró que la liberalización del negocio de transporte de pasajeros preparada por el Gobierno no incluía la privatización de ninguna de las dos compañías, y añadió que no se repetirían los mismos errores que cometió el **Reino Unido** y que entre otras cosas provocaron un fuerte aumento de los precios.

Pero lo cierto es que Fomento maneja un informe realizado por la ingeniería de transportes dependiente del ministerio que recomienda la privatización total de **Renfe** y la venta del negocio de pasajeros -incluido el servicios de cercanías- a través de una oferta pública de venta durante 2013. Operaciones en el cajón que podrían ser reactivadas si la colocación de Aena cumple las exigentes expectativas del Estado.

El texto establece un calendario de actuaciones que fija el 1 de enero de 2013 como fecha límite para la venta de Renfe-Mercancías. Reclama

Renfe ha cerrado en los dos últimos meses la venta de participaciones en cuatro empresas de mantenimiento de trenes y de logística por un importe global de unos 17 millones de euros

además la liberalización del mercado del transporte de viajeros por ferrocarril y la transferencia de Feve —los ferrocarriles de vía estrecha— a las comunidades autónomas de Asturias y Cantabria. También recomienda que la privatización de Pasajeros —incluida Cercanías— se haga a través de una oferta pública de venta (OPV) antes del 1 de enero de 2014.

De momento, Renfe ha cerrado en los dos últimos meses la venta de participaciones en cuatro empresas de mantenimiento de trenes y de logística por un importe global de unos 17 millones de euros, según datos del Consejo Consultivo de Privatizaciones (CCP). Estas desinversiones se enmarcan en el plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial que el Gobierno aprobó en marzo de 2012. La mayor transacción corresponde a la venta de la participación del 49% que la operadora ferroviaria tenía en Tarvia, una empresa de mantenimiento de trenes AVE. Talgo compró por 16 millones de euros esta participación, con lo que pasó a controlar el 100% de la firma.

En el caso de la privatización de Adif, el escenario es mucho más complicado, según los expertos. Se trata de un negocio cuya rentabilidad no está clara por las infraestructuras actuales paradas por la crisis. En este caso, el Gobierno "debería esperar a que las cosas cambien", ya que hoy por hoy, "no es un negocio que concite la aprobación de los inversores".