

AENA, privada pero pública

El Gobierno opta por una privatización que le permita mantener el control de la empresa

FERNANDO BARCELÁ

Al contrario que Reino Unido o Portugal, que vendieron la totalidad de sus empresas de aeropuertos —BAA a Ferrovial y ANA a la francesa Vinci—, el Gobierno español ha optado por un modelo de privatización para AENA que le permitirá hacer caja y mantener el control de la compañía. Según el dictamen del Consejo Consultivo de Privatizaciones, el Estado venderá el 60% de la operadora en dos tramos: en el primero colocará el 30% del capital entre tres y cinco inversores, y en el segundo sacará a Bolsa el restante 30%. El Estado seguirá siendo, pues, el primer accionista, con el 40% del capital y, dada la dispersión del *free float* en Bolsa y el reparto entre varios accionistas financieros, también el dominante. "Dado que han optado por inversores financieros, y no industriales" opina Javier Gándara, consejero delegado de Easyjet, "la empresa seguirá gestionada por los mismos, los equipos de AENA que la han dirigido hasta ahora".

Estamos, subraya Javier Gándara "ante una desinversión parcial para conseguir recursos, atípica en Europa". La operación está diseñada para obtener unos ingresos en torno a los 2.000 millones de euros en el caso de que Fomento logre convencer a los fondos a los que invitará a presentarse a la puja y a los inversores que vayan a la OPV de que los activos de AENA valen los 15.000 o 16.000 millones en los que la evalúa estos días, a los que habría que restar la deuda, que ahora es de 12.023 millones. Esta estrategia ha alejado de la pu-

El Estado venderá el 60% de la operadora en dos tramos

ja a los posibles socios industriales interesados, como Ferrovial o Abertis, interesados únicamente en una operación en la que pudieran gestionar AENA. ¿Cuál es la razón de que el Gobierno haya optado por este formato? En el sector apuntan al fuerte endeudamiento de la compañía (12.000 millones de euros), derivado de la puesta al día de aeropuertos como Barajas o El Prat, como una de las razones, ya que este sistema de asociación con los inversores le resultaría más rentable al Estado que la venta

pura y dura. Otra explicación es que la venta total de AENA a un inversor industrial resultaría muy difícil teniendo en cuenta que se pretenden mantener todos los aeropuertos no rentables, más de veinte de un total de 46. "Una empresa privada, dueña de AENA querría decidir el cierre de los aeropuertos no rentables", explican en el sector.

Y eso sería un trauma. "Ha bastado simplemente una re-

tos. "El que no haya red no impide la coordinación entre aeropuertos", asegura Juan Carlos Lozano, dirigente del SEPLA. "En Reino Unido, los aeropuertos pertenecen a empresas distintas y no hay problema". Juan Luis Burgué, gerente de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), opina que "el objetivo de mantener esa red unificada es que los aeropuertos rentables financien a los que no tienen tráfico y pier-

tenido efectos positivos. "Han permitido una elevación del ebitda desde los 869 millones de euros de 2011 a los 1.491 millones previstos para 2013", dicen en la empresa. Pero la subida de tasas, enfocada a mejorar los ratios de rentabilidad, ha resultado todo menos pacífica y ha levantado ampollas en los sectores de los viajes y el turismo. Pese a ello, Rafael Gallego, presidente de CEAV, la patronal de

ble de CC OO en la compañía, "llevará a la pérdida de la cultura de servicio que debe tener una empresa como esta, sustituida por la búsqueda del dividendo". Marta López Pinilla, de USO, opina que "los aeropuertos no están para dar beneficios" y se queja de que "tratan de regalar AENA a los amigos". Raúl Gómez, portavoz de UGT, opina que una entidad como AENA, "que vertebraba el territorio y arrastra muchos sectores, no puede ser dejada en manos privadas".

En el sector se distancian de estos argumentos y opinan que los sindicatos temen que las políticas de reestructuración seguidas en los últimos años tiendan a endurecerse, sobre todo tras la salida a Bolsa. La empresa ha ejecutado entre enero y junio de este año un ERE para 1.167 trabajadores. Aun cuando las bajas han sido voluntarias, los sindicatos denuncian que esto empieza a generar efectos nocivos. "El público aún no es consciente", dice López Pinilla, "pero ha empezado a deteriorarse la capacidad del servicio". Los sindicalistas afirman que empiezan a faltar técnicos de alta tensión o bomberos, por citar dos ejemplos. De ahí que ahora mismo esté abierta la posibilidad de movilizaciones.

El sector empresarial y los pilotos ven las cosas de otro modo. Al margen de que les gustaría que AENA cerrara los aeropuertos superfluos, observan el proceso de privatización con cautela, pero sin oponerse. En Exceltur, su vicepresidente ejecutivo, José Luis Zoreda, apunta que "como representante de un grupo empresarial, no veo que una privatización de AENA, un tipo de operación habitual en una

El 30% del capital se colocará entre inversores y otro 30% saldrá a Bolsa

economía de mercado, deba generar problemas". Gallego va más lejos y apunta que "se ha visto que todos aquellos servicios que el Estado ha puesto en manos privadas han funcionado a menor coste y con mayor eficiencia". Igual piensan en ALA. "Es indiferente el tipo de propiedad", opina Burgué. "Nuestras compañías vuelan a aeropuertos de los dos tipos y no detectamos ninguna diferencia de eficiencia entre unos u otros por el hecho de que sean de gestión pública o privada". ■



Pasajeros en la terminal 4 del aeropuerto de Barajas, en Madrid. / GORKA LEJARCEGI

El activo de la expansión internacional

Otro puntal de la estrategia de seducción de AENA es la expansión internacional. Aun cuando se espera que el tráfico aéreo crezca cuanto termine la crisis, no lo hará a un ritmo suficiente para elevar decisivamente el valor de la compañía. De ahí la importancia para AENA de crecer en el mercado mundial de concesiones de aeropuertos (acaba de hacerse con Luton) apoyada en su alto nivel operativo, que nadie le discute. "El nivel de calidad de los aeropuertos

españoles es muy alto", reconoce Burgué, de la Asociación de Líneas Aéreas (ALA).

Pero no se trata solo de vender la excelencia. En AENA valoran su posición de primera operadora del mundo en pasajeros y aeropuertos como baza para ganar contratos. Otra razón por la que a la empresa —y a Fomento— no les interesa fragmentar la red de aeropuertos, cerrándolos o traspasándolos a alguna comunidad autónoma. ■

den dinero, algo que no se justifica desde el punto de vista empresarial".

Ante la imposibilidad de limpiar la empresa de unos activos que son un lastre para su valoración, la compañía ha desarrollado, ante la privatización, una estrategia de embellecimiento basada en la reducción de gastos operativos, el aumento de los ingresos comerciales, la racionalización de las inversiones, el aumento de las tarifas y la expansión internacional, medidas todas ellas que, según AENA, han

las agencias de viajes, no cree que las tasas estén en el origen de la caída del tráfico aéreo. "Pese a que subieron un ciento por ciento el año pasado", argumenta, "no creo que eso disuada a la gente de viajar: solo suponen el 6% del coste operativo de un viaje, comparado con el 38% del combustible". En su opinión, la caída tiene más que ver con la crisis y las nuevas líneas de AVE.

Mientras, los sindicatos rechazan los planes de privatización. "La venta de AENA", dice Francisco Fernández, responsa-