

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes, del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que se solicita respuesta por escrito referida al proceso de privatización parcial de AENA, S.A., mediante la salida a bolsa el 11 de febrero de 2015 del 49% de sus acciones.

Congreso de los Diputados, 15 de septiembre de 2016

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con la salida a bolsa de AENA el pasado 11 de febrero de 2015 se consumó el proceso de privatización parcial del Gestor Aeroportuario por parte del Gobierno del Partido Popular. Las razones esgrimidas por el Gobierno para la privatización fueron que en el resto de Europa los Gestores Aeroportuarios ya se habían privatizado y que AENA tenía una abultada deuda. Pero detrás de todo el proceso podía esconderse la necesidad de conseguir financiación para el Estado y liquidez inmediata vendiendo una de las empresas con potencial que seguían siendo públicas.

El precio de la salida de las acciones de AENA fue de 58 euros, valor más alto de la horquilla prevista de salida (53-58 euros) pero a todas luces insuficiente como se ha visto posteriormente. El entorno bursátil y económico general era en ese momento desfavorable, pero el entorno propio de AENA era muy favorable, con una previsión de crecimiento de pasajeros debido a múltiples factores como la recuperación económica de la UE, los nuevos mercados turísticos en Asia, y el entorno Mediterráneo del Magreb y Oriente Medio muy inestable para el turismo.

En el momento de su privatización, AENA era (y sigue siendo) el primer operador aeroportuario del mundo por número de pasajeros. Más de 207 millones utilizaron los aeropuertos españoles en el año 2015 y la tendencia de 2016 continúa al alza (con un crecimiento en el primer semestre del 11,7%). En total, opera en 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España, y participa directa e indirectamente en la gestión de y operación de otros 15 aeropuertos en Europa y América a través de su filial AENA Internacional.

La compañía aeroportuaria estaba en una situación económico-financiera envidiable. En el año 2015 sus beneficios crecieron un 74,2%, hasta los 833 millones de euros. El fuerte crecimiento de los beneficios continúa su tendencia en 2016, año en cuyo primer semestre ha logrado unos beneficios de 492,3 millones de euros, un 78,7% más que en el mismo periodo del año anterior. Además, también lleva una importante senda de reducción de deuda desde los 12.210 millones de euros en 2012 hasta los 9.401 millones a cierre de 2015.

Además, para su salida a bolsa realizó la promesa de distribuir, a partir de 2015, el 50% de los beneficios como dividendos en efectivo (AENA nunca había dado dividendos a su único accionista hasta ahora, el Estado español).

Respecto a su valoración, en 2015 tenía un PER entorno a las 14 veces, mientras que sus principales rivales, la francesa Aéroports de Paris (ADP) y la alemana Fraport cotizaban más caras, con unas ratios respectivas en los entornos de las 23 y las 17 veces.

La reacción de los mercados fue una subida vertiginosa del valor de la acción en los primeros días, (un 20% el día de su estreno) colocándose actualmente (Septiembre de 2016) por encima de los 130 euros por acción. Es decir, una subida de 125% en año y medio. En el mismo periodo de tiempo, el IBEX 35 sufrió un descenso del 15,5%.

Por todo ello, se puede entender que el valor inicial de la acción estaba muy por debajo de su valor real, lo que ha supuesto una pérdida de capital muy importante para el Estado: el paquete accionario que vendió el Gobierno por 4.263 millones en febrero de 2015 está valorado ahora en 9.591 millones de euros (esto es, 5.300 millones más).

Desde el punto de vista de los intereses de los ciudadanos, es muy cuestionable la privatización parcial de AENA, y menos a ese precio. Además, no es válida la justificación de su "elevada" deuda, pues la compañía ha sido capaz de ir reduciéndola rápidamente con recursos propios, como hemos explicado arriba.

En consecuencia y conforme a lo anteriormente expuesto, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Se ha solicitado la elaboración de algún estudio posterior a la privatización de AENA que justifique que no se previera el fuerte incremento del precio de la acción?
2. ¿Se ha pedido algún estudio que evalúe el trabajo realizado por el equipo privatizador?
3. ¿Se ha investigado si los miembros del equipo privatizador y de la dirección de AENA, o sus familiares, se lucraron con la privatización de forma ilícita al ser conocedores de información privilegiada y confidencial?
4. ¿Se ha investigado si los miembros del equipo privatizador y de la dirección de AENA, o sus familiares, se han beneficiado en el corto plazo con puestos de relevancia en empresas relacionadas con el proceso de privatización?
5. Si una de las razones esgrimidas para la venta parcial de AENA era su elevada deuda, ¿por qué lo ingresado no se ha utilizado íntegramente para minorar la misma sino para paliar la deuda del Estado? ¿Por qué reparte dividendos una empresa con una deuda tan elevada?



Fernando Navarro Fernández-Rodríguez
Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos