

Talgo rechaza a Skoda: “No es momento para explorar alternativas a una opa competitiva”

La compañía duplica su beneficio, hasta los 14,6 millones, y dice tener “alta capacidad” para financiar proyectos ▶ El fabricante español admite retrasos en ciertos pagos como el de Renfe

JAVIER F. MAGARIÑO
MADRID

El consejo de administración de Talgo volvió ayer a cerrar la puerta al acercamiento protagonizado por la checa Skoda Transportation con un proyecto de combinación industrial: “Habiendo tenido en cuenta los intereses de los accionistas, empleados y otras partes interesadas de Talgo, el consejo de administración considera que, en esta etapa, no es el momento adecuado para explorar alternativas potenciales distintas a una oferta pública de adquisición competitiva que garantice los recursos financieros e industriales que permitirán a Talgo hacer frente a sus desafíos presentes y futuros”.

Se trata de un no rotundo a una integración con una firma que ofrece siete fábricas. También podría leerse como la petición implícita de una contraopa que Skoda no parece dispuesta a lanzar. Desde la base de operaciones del grupo checo en Pilsen se expresó cierta contrariedad y también confianza en su plan: “Estamos sorprendidos por la respuesta del consejo de Talgo a nuestra carta. Ha sido inesperada la negativa a mantener nuestro diálogo sobre una colaboración industrial, dados los beneficios para todas las partes interesadas que se derivarían de esa colaboración. El Grupo Skoda cree que nuestra propuesta ofrece el mejor camino a seguir, y continuaremos describiendo los beneficios potenciales de nuestra solución”.

De momento, intenta correr en solitario la oferta pública de adquisición en efectivo formulada por el consorcio húngaro Ganz-Mavag, que despierta recelos en el Gobierno por la relación con el Ejecutivo de Viktor Orbán y los posibles vínculos con Rusia.

El grupo oferente acordó su operación con el núcleo duro de accionistas de Talgo y la anunció el pasado mes de marzo. El

100% del capital fue valorado en 619 millones (5 euros por acción), con el fondo Trilantic y las familias Oriol y Abelló (40% de las acciones a través de la instrumental Pegaso) dispuestos a vender.

Skoda fue captada por el Gobierno español como alternativa a la ofensiva húngara. La sospecha sobre los puentes con intereses rusos es la principal línea de investigación que lleva a cabo la Junta de Inversiones Exteriores (Jinvex), que se ha dado un plazo extra de hasta tres meses para remitir al Consejo de Ministros su informe sobre Ganz-Mavag y su conglomerado industrial Magyar Vagon.

El Ministerio de Transportes, que es quien ha liderado la búsqueda de otras empresas interesadas por Talgo, ha manifestado en distintas ocasiones que hará todo lo posible por evitar que la compañía industrial española, calificada de estratégica, acabe en manos húngaras.

Lo anuncia en virtud de la capacidad de veto con que cuenta el Gobierno hasta final de año. El blindaje antiopas extranjeras fue levantado para proteger a las compañías debilitadas por el paso de la pandemia y la posterior invasión rusa de Ucrania. Un 45% del consorcio Ganz-Mavag pertenece al fondo estatal Corvinus y, por tanto, está bajo la batuta del primer ministro Viktor Orbán.

Resultados al alza

Talgo hizo pública en la tarde de ayer la escueta carta de contestación a Skoda, coincidiendo con la presentación de los resultados correspondientes al primer semestre, en el que logró doblar su beneficio neto hasta los 14,6 millones de euros. Los ingresos mejoraron un 20%, subiendo a 346,1 millones, y el beneficio bruto de explotación (ebitda) escaló un significativo 22% respecto a la primera mitad de 2023, situándose en 40,9 millones de euros. En medio de la



Uno de los trenes del fabricante español Talgo. CÉDIDA POR RENFE

opa, la reserva de trabajo supera ligeramente los 4.000 millones de euros.

En su presentación ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), Talgo argumenta que el alza en las ventas se debe al éxito comercial de los últimos años, a lo que se suman pedidos en ejecución como los de la germana Deutsche Bahn, la danesa DSB y la española Renfe. Asimismo, explicó cómo cuatro de cada diez euros fueron facturados por labores de mantenimiento de trenes.

Con las fábricas al límite de su capacidad, un 80% de la cartera de pedidos procede del exterior. La empresa destacó, de este modo, el éxito de su proceso de internacionalización y también una tecnología homologada en los principales mercados europeos. Se trata de dos de las cualidades más valoradas por los compradores húngaros.

El grupo industrial que preside Carlos de Palacio declaró en la información remitida al regulador de los mercados una posición de liquidez de 300 millones y subrayó una “alta

capacidad para financiar proyectos actuales y futuros”.

A renglón seguido argumentó que ha elevado su deuda financiera neta hasta los 357 millones (175 millones a junio de 2023) “por necesidades operativas de fondos temporalmente altas”, además de reconocer retrasos en cobros esperados. Han aplazado sus pagos la pública Renfe, por los 30 trenes de alta velocidad entregados con retraso, y tampoco llegan los anticipos por nuevos proyectos en Egipto.

Los inversores húngaros que puján por Talgo, al igual que la checa Skoda, han puesto de manifiesto sus posibilidades para solucionar el déficit de capacidad en las plantas de Las Matas (Madrid) y Rivabellosa (Álava).

La falta de inversión en nueva planta está dificultando el cumplimiento de los contratos, pero la dirección de Talgo simplemente reconoce el reto operativo de optimizar su capacidad industrial, tal y como se afirmó en la reciente junta de accionistas. “La compañía prevé, además, maximizar la eficiencia de

los recursos financieros en un momento único de posicionamiento comercial”, se puede leer en el comunicado enviado ayer tarde.

En el capítulo de las perspectivas, Talgo afirma que su cartera de pedidos se encuentra equilibrada entre fabricación, lo que garantiza “un fuerte crecimiento de los ingresos”, y el mantenimiento, que es una fuente recurrente de caja e ingresos. El fabricante dice tener en su radar oportunidades para los próximos 24 meses por más de 6.400 millones de euros, “que permitirán seguir expandiendo la tecnología en mercados actuales y nuevos”. El 64% de los potenciales proyectos han sido identificados en Europa, por el 31% en países de Oriente Medio y norte de África.

Talgo se refiere a la entrada de operadores ferroviarios privados en Europa como una oportunidad “a las tecnologías eficientes desde el punto de vista económico y energético”. También defendió una estrategia comercial selectiva, con foco en proyectos con cláusulas de indexación.

Con las fábricas al límite de su capacidad, el 80% de su cartera viene del exterior

Cuatro de cada diez euros que ingresa proceden del mantenimiento de trenes