

Ferrovial quiere convertirse en el líder mundial aeroportuario

Las compañía española de infraestructuras que dirige Rafael del Pino intenta hacerse con el control del grupo británico BAA, propietario de 24 aeropuertos en todo el mundo

Rafael del Pino se ha ganado el reconocimiento del mundo empresarial español. En poco más de una década, este ingeniero de caminos que estudió en el Massachusetts Institute of Technology (MIT) ha convertido la constructora que heredó de su padre en uno de los mayores grupos de infraestructuras del mundo, con activos que incluyen autopistas en EEUU y aeropuertos en Australia.

Pero no quiere quedarse aquí. En su apuesta por convertir a Ferrovial en el número uno mundial, Rafael Del Pino —acompañado por la Caisse des Depots y la firma de capital riesgo del Gobierno de Singapur— se ha embarcado en la aventura de mayor envergadura que ha afrontado hasta la fecha: hacerse con el control del grupo británico BAA, el mayor operador aeroportuario del mundo. Un grupo con 12.500 empleados, propietario entre otros del aeropuerto de Heathrow, que recibió el pasado año más de 140 millones de pasajeros y que casi dobla en capitalización bursátil a Ferrovial. Como publicó el *Financial Times*: el pez chico se está intentando comer al pez grande.

Tras un mes cuajando la operación, el 19 de marzo Ferrovial puso sobre la mesa de BAA una oferta en efectivo por valor de más de 12.600 millones de euros. Oferta rechazada de plano por el Consejo de Administración de la operadora británica, que considera que está por debajo del valor real de la compañía.

Pero la apuesta de Del Pino —que cuenta con el apoyo financiero de Citigroup, Royal Bank of Scotland y Santander— es firme. De ahí, que se espere en las próximas semanas una nueva oferta cercana a los 14.500 millones de euros a los que algunos accionistas de BAA han dicho que estarían dispuestos a vender.



FUERTE PRESENCIA BRITÁNICA

Ferrovial pasaría a tener el control de los aeropuertos londinenses de Heathrow, Gatwick y Stansted.

Más, cuando el presidente de la cuarta constructora del mundo ha puesto su mirada en el negocio aeroportuario como vía para desbancar a Vinci, Bouygues y ACS del trono de la construcción mundial. Movimiento nada descabellado teniendo en cuenta la creciente tendencia a las privatizaciones aeroportuarias y al fuerte crecimiento en el tráfico aéreo, que sólo en Europa alcanzará los 2.000 millones de pasajeros en los próximos 15 años.

Negocio aeroportuario

El pasado verano, Ferrovial, que factura más de 9.000 millones de euros y tiene 68.000 empleados repartidos por 40 países, adquirió el 100% de Swissport, el mayor operador de han-

dling del mundo, presente en más de 180 aeropuertos. Con esta compra, reforzó su presencia en el negocio aeroportuario, donde era titular de cuatro aeropuertos en Australia (Sidney), Reino Unido (Bristol y Belfast) y Chile (Antofagasta). De prosperar la operación de BAA, Ferrovial pasará a tener en sus manos la gestión de los siete aeropuertos más importantes del Reino Unido: Heathrow, Gatwick, y Stansted en Londres; Glasgow; Edimburgo; Aberdeen y Southampton.

Pero la presencia de BAA no se queda aquí. El gigante británico gestiona además los complejos de Nápoles (Italia), Budapest (Hungría) —adquirido recientemente por 1.785 millones—, seis aeródromos australianos (entre ellos Melbourne) y cuatro en Estados Unidos. Por tanto, la suma de las dos compañías daría lugar a un gigante de 20.000 millones de euros de capitalización que, con 24 aeropuertos —en Europa, EE UU, Latinoamérica y Oceanía—, sólo tendría como rivales destacables a Aena —47 aeropuertos en España y 16 en el extranjero— y la alemana Fraport, con una decena de aeropuertos en varios continentes.

La operación no sólo aporta tamaño a Ferrovial. BAA facturó 3.086 millones de euros el pasado año y cuen-

AEROPUERTOS EN LOS QUE OPERA BAA

	Aeropuertos	Participación	Tipo de contrato
AUSTRALIA	Melbourne	19,8% de participación	50 años desde 1997*
	Launceston	19,8% de participación	50 años desde 1997*
	Perth	15,0% de participación	50 años desde 1997*
	Darwin	10,0%	50 años desde 1998*
	Alice Springs	10,0%	50 años desde 1998*
	Tennant Vreek	10,0%	50 años de 1998*
	EUROPA	Nápoles	65,0%
	Budapest	100,0%	Por determinar
EE UU	Indianapolis	Gestiona el Aeropuerto	Concesión de 13 años
	Boston	Gestión comercial	Concesión de 10 años
	Pittsburg	Gestión comercial	Concesión de 25 años
	Baltimore	Gestión comercial	Concesión de 10 años

*Posibilidad de extender el contrato 49 años más. Fuente: LA GACETA



ta con una cartera de suelo comercial valorada en 3.000 millones. El grupo británico daría un vuelco radical a la estructura de negocio de Ferrovial, al volcarse en las infraestructuras en detrimento de la construcción y, en menor medida, de los servicios. Los inversores valoran muy bien este giro estratégico; de ahí que en el mercado se dé por supuesto que Del Pino echará el resto para hacerse con el operador.

Si Ferrovial decide seguir adelante con la operación, todavía tendría que proponer formalmente la oferta y concretar algunos detalles, sobre todo aquellos relativos a la financiación de la operación. Algo para lo que el regulador británico podría poner una fecha tope y, de no cumplirla, Ferrovial recibiría un veto de seis meses durante el cual no podría intentar comprar a la operadora de aeropuertos. Por el momento, la constructora se mantiene prudente a la espera de que la acción se tome un respiro o que algún grupo —como el australiano Macquarie— hagan una contraoferta.

Esta posibilidad encarecería el precio de una operación que ya de por sí supondrá un gran coste para Ferrovial. Al controlar más del 60% del consorcio, tendrá que asumir la parte proporcional de la compra, 7.875 millones de euros. Pero, además, tendrá que anotarse también la deuda que ya tiene BAA y que ronda los 7.500

AEROPUERTOS DE FERROVIAL

Los aeropuertos actuales

Millones de euros

	Inversión gestionada	Inversión Ferrovial	Período concesión
Reino Unido			
• A. Inter. de Bristol	434	60,6	ilimitada
Belfast City Airport	65	30,8	2003-2114
Australia			
• A. de Sidney	3.448	172,5	2002-2097
Chile			
• A. de Antofagasta	8	1,9	2000-2010
Total	3.954	265,8	

Fuente: Ferrovial

millones de euros. Una deuda que va en aumento debido a los casi 10.000 millones que BAA tiene previsto invertir en los próximos siete años para ampliar y modernizar sus aeropuertos londinenses, entre ellos, dos nuevas terminales en Heathrow y una segunda pista y una nueva terminal en el de Stansted. Esto elevaría su ratio de apalancamiento por encima del 100%, lo que ha encendido las alarmas de la Civil Aviation Authority, quien teme que una OPA apalancada en exceso pueda impedir a BAA mantener su actual nivel de inversiones.

De hecho, la CAA ya ha advertido a quienes se interesan por la adquisición de BAA de que consultará a la Comisión de la Competencia en el caso de que la financiación de la sociedad pudiera comprometer futu-

MODELOS DE GESTIÓN

Los aeropuertos europeos están viviendo un proceso de privatización que puede alcanzar a España.

ras inversiones y fuera contraria al interés público. Sería, por tanto, la segunda vez en menos de un año que Ferrovial pasase por los filtros de competencia ingleses, los cuales ya le han llevado a tirar la toalla en el aeropuerto de Exeter.

Competidores de Ferrovial como Abertis, que el pasado año adquirió la británica TBI, con Londres-Luton como buque insignia, también siguen con atención el devenir de los acontecimientos. Su consejero delegado, Salvador Alemany ha apuntado recientemente que no descarta estudiar la compra de algunos de los aeropuertos de BAA si las autoridades de la competencia obligan a Ferrovial a desprenderse de algunos complejos. También están pendientes aerolíneas como EasyJet —opuesta frontalmente a la operación— o Ryanair, que cree excelente la posibilidad de que la propiedad de BAA cambie de manos.

Apertura a las privatizaciones

Las consecuencias de la OPA van más allá de las meramente empresariales. La operación orquestada por Rafael del Pino vuelve a traer a debate la posible privatización de los aeropuertos españoles, en manos públicas a través de Aena. Este modelo está perdiendo peso en favor de una gestión privada, como en Inglaterra, o mixta, como en Alemania. Fraport, la empresa que gestiona el aeródromo de Fráncfort, cotiza en Bolsa, pero tiene en su accionariado al Gobierno regional y local. Este modelo público-privado también se da en otros países europeos, como Italia o Suiza. Francia privatizará en primavera los aeropuertos parisinos de Orly y Charles de Gaulle, y el complejo de vuelos de negocios de Le Bourget. Holanda hará lo mismo con el aeropuerto de Schiphol.

En España esta posibilidad parece más cerca después del anuncio de Zapatero de que está diseñando un nuevo modelo para dar entrada en la gestión de los 47 aeropuertos españoles a “los entes públicos autonómicos y locales, las compañías aéreas y otras empresas”. Compañías como Iberia o constructoras como Sacyr Vallehermoso no han tardado en presentar sus candidaturas. En este marco, Ferrovial seguramente ganaría peso gracias a BAA. Habrá que esperar. ■