



Livingstone

Obstáculos en la aventura británica de Ferrovial


A juzgar por las exacerbadas críticas vertidas desde distintas instancias políticas y empresariales contra su gestión, nadie diría que la constructora española Ferrovial ha conseguido que el aeropuerto de Heathrow, la joya de la corona de BAA –la gestora de los aeropuertos británicos adquirida el pasado año por parte de un consorcio liderado por la empresa controlada por la familia Del Pino– haya registrado este verano el mayor volumen de usuarios de su historia en un mes de agosto, con el menor número de incidentes de los últimos cinco años. Estos datos, gracias a los cuales Ferrovial debería tener, cuando menos, el beneficio de la duda ante la opinión pública británica, apenas han servido a una compañía convertida en el chivo expiatorio de las deficiencias y las carencias inversoras que arrastran los tres principales aeropuertos londinenses (Heathrow, Gatwick y Stansted) desde hace más de una década. Diseñado para un máximo de 45 millones de pasajeros, el aeropuerto de Heathrow soporta una permanente sobrecapacidad que le ha llevado a registrar más de 67 millones de pasajeros en el año 2006, un tercio del tráfico aéreo del Reino Unido, y todo ello entre en un marco de extremo endurecimiento de las medidas de seguridad aeroportuarias ante la amenaza terrorista islamista.

En el último año, Ferrovial se ha visto obligada a instalar 20 nuevos controles de seguridad en el primer aeropuerto europeo, frente a los trece instalados a lo largo de los últimos quince años. La compañía ha contratado, además, a 1.500 agentes de seguridad y adquirido 170 arcos, en una medida sin precedentes para reforzar la seguridad de los pasajeros. A pesar de que BAA asegura que el 90% de sus clientes no espera más de diez minutos en las colas de los controles, la percepción es bien distinta por parte de usuarios y clientes.

Y es que, un año después de que la constructora y sus socios –Caisse de Dépôt et Placement du Québec y GIIC Special Investment (el brazo de inversión del Gobierno de Singapur)– pagaran cerca de 15.000 millones de euros por BAA, lo que constituía una entrada por la puerta grande en el Reino Unido, se ha convertido en un quebradero de cabeza para Rafael del Pino, presidente de Ferrovial, que se encuentra ahora con varios frentes abiertos en el país, el menor de los cuales parece ser las críticas públicas contra su gestión. Los ataques lanzados por la prensa tabloide británica, por compañías aéreas como British Airways, BMI o Ryanair, o incluso por el controvertido alcalde de Londres, Ken Livingstone, se han atenuado significativamente

desde que Ferrovial designara al prestigioso Sir Nigel Rudd como presidente de BAA.

Convertido en una de las figuras más prominentes del mundo de los negocios británico y personaje estelar en la City Londinense, Rudd asumió en septiembre la presidencia ➤



El aeropuerto de Heathrow soporta una permanente sobrecapacidad en un marco de endurecimiento extremo de las medidas de seguridad

► de la gestora de los aeropuertos británicos, en sustitución del propio Rafael del Pino, con el objetivo de restaurar la dañada credibilidad de Ferrovial en Reino Unido. Vicepresidente de Barclays, Rudd ha sido el protagonista de varias de las mayores operaciones empresariales realizadas en el país, en sus etapas como presidente de Pilkington, Boots y Pendragon. Junto a él, ha aterrizado en el consejo de administración de BAA Lord Stevens, el ex comisionado de la policía metropolitana. Con ellos el grupo español espera resolver no sólo sus problemas de imagen, sino los grandes desafíos financieros y regulatorios a los que se enfrenta su filial.

La incertidumbre en torno a la próxima revisión del marco tarifario aeroportuario para el quinquenio 2008-2013, que hará público el organismo de aviación civil (CAA) este mes de noviembre; el aplazamiento hasta el mes de abril de 2008 de la emisión de deuda por un importe de 13.000 millones de euros, que tenía previsto lanzar Ferrovial a finales de este año para refinar la adquisición de BAA; y el anuncio de las autoridades británicas de competencia (CC) de examinar un posible abuso de posición dominante de su participada en el sector aeroportuario británico, han generado un escenario de peligrosa incertidumbre en torno a los planes de negocio del gestor de los aeropuertos.

La posibilidad de que el CAA rebaje las tarifas que cobra BAA por gestionar los aeropuertos cobró fuerza el pasado mes de octubre, después de que las autoridades de competencia entregasen al regulador una propuesta no vinculante en este sentido.

De adoptarse este criterio, tachado de “inconsistente e injustificado” por parte de Ferrovial, el nuevo marco tarifario infligiría, a juicio del grupo, una drástica reducción del retorno de sus inversiones previstas para los próximos 11 años, que ascenderán a unos 13.500 millones de euros.

A escasos días de que el CAA anuncie su decisión oficial, Ferrovial sigue negociando un aumento o, cuando menos, una congelación de las tasas aeroportuarias. Donde el grupo ha tirado definitivamente la toalla es en su intención de realizar antes de finales de 2007 la mayor emisión de deuda realizada por una empresa, una titulación de

activos destinada a refinar la compra de BAA, que queda aparcada hasta el próximo mes abril. Al margen de la incertidumbre en torno al marco tarifario, este proyecto se vio seriamente perjudicado por la crisis de liquidez que atravesaron, tras el verano, los mercados de deuda, a raíz del estallido del sistema hipotecario *subprime* estadounidense. A la espera de que pueda realizarse en 2008 esta operación, Ferrovial lanzó un plan de venta de activos no estratégicos, entre los que se encuentran varios aeropuertos dentro y fuera del Reino Unido, entre ellos el de Bristol (150 millones de euros), Budapest (1.920 millones de euros) y Sydney (600 millones de euros). El grupo tiene intención de desprenderse, además, de la filial inmobiliaria de BAA (Lynton), valorada en unos 900 millones de euros, mientras que existen un buen número de interesados en hacerse con el suculento negocio del *Duty free* (tiendas aeroportuarias libres de impuestos).

Todas las empresas españolas que, en los últimos años, han protagonizado sonadas operaciones corporativas en Reino Unido (caso del Santander con la compra del Abbey; de Telefónica con O2, o de Iberdrola con Scottish Power) han sido recibidas con los brazos abiertos en un país que disfruta de la economía más abierta y desregulada del mundo. La alta visibilidad de los aeropuertos, que arrastran un serio déficit inversor desde principios de los años noventa, se ha cebado con los nuevos dueños españoles y, tal vez, ha exacerbado un conato de nacionalismo económico desde la prensa amarilla británica.

No obstante, si consigue resolver la cuestión del marco tarifario para que las inversiones previstas a lo largo de los próximos ejercicios garanticen la rentabilidad necesaria a largo plazo, Ferrovial tiene en sus manos conseguir que los tres aeropuertos londinenses, además de los de Aberdeen, Edimburgo, Glasgow y Southampton, alcancen los estándares de calidad perdidos. De la cita con el regulador de aviación civil que tiene lugar este mismo mes de noviembre depende, en buena medida, un futuro que comienza en marzo de 2008, con la inauguración de la Terminal 5 del aeropuerto de Heathrow.

Ferrovial tiene en sus manos conseguir que los aeropuertos londinenses logren los estándares de calidad perdidos