

Colin Matthews

El nuevo **consejero delegado de BAA** llega con una amplia experiencia en el sector aeronáutico, en negociar con los reguladores y en reestructurar empresas



El nuevo piloto de BAA

Colin Matthews es quien, desde el 1 de abril, tiene las riendas de BAA. Ferrovial ha decidido relevar al actual 'piloto' de BAA, Stephen Nelson, y dejar los mandos en manos de un hombre del sector en un intento de templar los ánimos y enderezar el rumbo de la compañía ahora que ya se conocen las tarifas para los próximos cinco años y se ha inaugurado la flamante T5 de Heathrow. Ante las continuas críticas y tras dejarse la mitad de su valor en bolsa en menos de dos años, Ferrovial ha dado un giro de timón con el fichaje de un hombre con amplia experiencia en reestructuración de empresas y gestión de empresas reguladas. Una experiencia que le será de gran ayuda en BAA, objeto continuo de críticas por parte de la Administración, pasajeros, ecologistas y aerolíneas.

El nuevo jefe de BAA parece mejor situado para maniobrar entre turbulencias políticas y regulatorias. Con 51 años, tiene un perfil operativo opuesto a la visión más comercial de Nelson, que hizo su carrera en empresas como

Diageo, Sainsbury o en el área de *retail* de BAA. Nacido en Toronto (Canadá), se educó en Reino Unido licenciándose en Ingeniería en la Universidad de Cambridge. Hasta el pasado otoño, fue el primer ejecutivo de Severn Trent, el grupo británico de agua, que fue radicalmente reestructurado bajo su mandato. Antes ya se había ganado el reconocimiento general con la reestructuración de la firma de servicios Hays. En Severn Trent, aprendió a manejar las relaciones con la Administración –en esto gana a Nelson– y templar los ánimos de grupos de interés belicosos.

Conoce bien las necesidades y demandas de las compañías aéreas. Entre 1997 y 2001 fue director de operaciones técnicas de British Airways, el principal cliente de los siete aeropuertos que BAA tiene en Reino Unido. El presidente de BAA, Sir Nigel Rudd, asegura que “tiene el bagaje y experiencia adecuados para llevar a BAA a una nueva era”. Para Richard Branson, el presidente de Virgin, “su experiencia ayudará a BAA a entender

Entre 1997 y 2001 fue director de operaciones técnicas de British Airways, principal cliente de BAA en Reino Unido

que los pasajeros quieren pasar por los aeropuertos lo más rápido posible y no verse forzados a caminar con dificultades entre multitud de tiendas”.

Trabajo no le va a faltar. Con la vista puesta en las Olimpiadas de 2012, tendrá que dirigir la demolición de las terminales más antiguas de Heathrow, sobre las que se construirá una nueva instalación: Heathrow East. También está prevista la construcción de una segunda pista de aterrizaje en Stansted. La empresa va a invertir 13.500 millones de euros en los próximos diez años en sus siete aeropuertos. El problema es que debe desarrollar ese plan inversor cuando su balance ya está muy cargado con una deuda de más de 13.000 millones de euros.

Lo primero es poner en orden las finanzas del grupo. Para refinanciar la deuda se prepara el lanzamiento de un multimillonaria emisión de bonos –la mayor de la historia de una entidad no financiera– basada en los activos regulados de BAA (los tres aeropuertos de Londres y el tren Heathrow Express). Además, deberá reestructurar el grupo –de cara a la integración efectiva con Ferrovial– y evitar que la investigación de la Comisión de Competencia del Reino Unido desemboque en la obligación de desprenderse de alguno de los tres aeropuertos londinenses. “Nadie subestima el tamaño de este reto”, afirma Matthews.