

'Goodbye', Ferrovial

Dimissions en massa de l'executiva, multes de més de 116 milions d'euros i l'amenaça que l'Autoritat Civil britànica trenque el monopoli de l'operador aeroportuari britànic BAA: què ha passat perquè la gran operació de Ferrovial a Londres tinga avui tants enemics?

Com una d'aquelles flors carnívores, la *Dionaea muscipula* que Martí Domínguez podria descriure en les seues belles "Històries naturals", vista a una distància prudent, semblava una operació de compra quasi màgica. I enormement atractiva.

Ferrovial, el gegant espanyol de la construcció fundat per Rafael del Pino el 1952, dirigit avui per Rafael del Pino fill, va adquirir el juny de l'any passat l'operador britànic BAA Limited, és a dir, els aeroports de Southampton, Aberdeen, Edimburg, Glasgow, Stansted, Gatwick i Heathrow –i més aeroports a Hongria, Itàlia i Austràlia–, amb un volum de 148,3 milions de passatgers l'any, un milió de metres quadrats de superfície comercial, clients a 900 empreses i 1.700 vols diaris cap a 702 destinacions diferents.

Ferrovial va presentar l'aposta més alta contra els competidors nord-americans de Goldman Sachs, 15.450 milions d'euros, però amb un crèdit a les espatlles entre 10.000 i 12.000 milions. Llavors, la premsa salmó va escenificar una rebuda clàssica, anglesa, amb gests que dibuixaven en l'aire una discreta elegància professional, com allò de dir que "la vasta experiència en el transport aeri de BAA es beneficiarà de la gestió agressiva a l'espanyola" (*The Economist*) o que la presa de control dels aeroports més importants del Regne Unit a mans de Ferrovial eren "bones notícies" (*Financial Times*) perquè injectaria "la liquiditat de la joia de la corona de la indústria espanyola", que tant els cal als aeroports britànics. En efecte, des que se'n va fer càrrec, Fer-

rovial ha invertit només a Heathrow 447 milions d'euros, i planeja de posar-n'hi 378 més l'any vinent.

Ara, el parany ha disparat el ressort. Després d'un any escàs, la flor ha mostrat la mordassa fatal entre els mitjans de comunicació i les institucions polítiques i econòmiques, que coincideixen a reclamar la separació forçosa de les propietats de BAA, la fi d'aquest quasi monopoli. Aquest novembre, l'Autoritat Civil Aèria ha amenaçat BAA amb multes entre 23 milions i 90 milions d'euros per aeroport si el 95% de les cues duren més de quinze minuts, mentre l'alcalde de Londres, Ken Livingston, ha acusat Ferrovial de retenir els viatgers "com si foren presoners" dins el "mercant de províncies en què han transformat els aeroports." I els periodistes? La influent revista *The Business* ha assegurat, en un dels seus editorials més bruscs fins avui, que "si el públic sabés que *mister* del Pino és el peix gros (sic) que hi ha darrere de la desgràcia nacional de Heathrow, s'arriscaria a rebre un linxament en cas de voler fer una passejada per una de les terminals."

Amb el tracte tancat, Ferrovial fa front al pagament de 1.260 milions d'euros, tan sols els primers interessos anuals del préstec. La flor s'ha clos. Rafael del Pino està atrapat.

Qüestió de caràcter? BAA, sota comandament espanyol, ja ha hagut de pagar multes per valor de 4,5 milions d'euros. Les cues, que en el pitjors casos s'acosten a una hora i mitja de durada, han tingut efectes devastadors entre l'opinió pública:

els usuaris han col·locat Heathrow en la posició 56 en una enquesta en què apareixien 58 aeroports mundials. Harry Bush, director de regulació econòmica de la Comissió Aèria Civil (CAA) ha declarat que "els estàndards de BAA són inacceptables" i que "no hi ha cap més opció sinó aplicar multes més altes"; això, l'última setmana de novembre, la mateixa en què la CAA ha decidit de reduir la circulació de fons a 225 milions d'euros durant els propers cinc anys, i ha prohibit a BAA de fer pagar taxes d'aterratge que sobrepassen les 11,9 lliures esterlines per viatger.

Tanmateix, hi ha més motius per a l'assetjament de què és objecte Ferrovial. Fins a un terç dels vols experimenten retards, 78 en un sol matí en temporada alta d'estiu, quan també es va arribar al rècord de maletes sense parador conegut –més de 22.000! "L'actual funcionament [de BAA] augmenta el cost de fer negocis a la Gran Bretanya, allunya el turisme i els banquers, comerciants i advocats financers que han convertit Londres en el primer centre de trobada", ha afirmat agrament *The Economist* a l'edició internacional. La pèrdua de passatgers de luxe i de la categoria de negocis s'acosta ja a l'1,5%, a favor dels petits aeroports privats del nord de Londres i la City.

A sobre, abans de dimitir al juliol, el cap executiu de BAA, Tony Douglas, va deixar oberta una ferida de la qual BAA encara no s'ha recuperat: "Del Pino –va manifestar qui havia treballat més estretament que ningú amb l'amo de Ferrovial– no és seriós quant a les inversions que havia promès de fer." Durant els mesos següents, van dimitir el director d'afers corporatius, el cap de relacions exteriors, el cap executiu d'operacions, el president de BAA, el director de finances, el cap de seguretat, el de personal i el director de regulacions internes. Entre uns altres nou alts executius.

"Ningú no nega que BAA té el dret d'obtenir beneficis de l'àrea de botigues i restaurants dels aeroports, però el nivell a què hem arribat és ridícul": un 20%, segons estimacions de BAA, un 47% segons la premsa, que situa la xifra al voltant de 1.092 milions d'euros, gairebé tant com els resultats del trànsit aeri; l'editora del *Financial*



A l'aeroport Internacional de Heathrow, hi han augmentat enormement les cues els darrers temps.

Mail, Lisa Buckingham, és una de les veus més cridaneres del grup de pressió perquè la CAA decrete la venda forçosa dels aeroports de Stansted i Gatwick, juntament amb els d'Escòcia.

Buckingham creu que, a part de la gestió, hi ha una altre problema greu, que és la "mentalitat espanyola del poder": "[Del Pino] no reconeix el dret dels passatgers, que és el de fer el seu trajecte tan ràpid com siga possible, i els reté a les zones comercials perquè gasten deu lliures o vint més a Pizza Hut."

D'acord amb les paraules d'un article sense signatura –tot s'ha de dir– a *The Business*, una de les causes perquè tants executius abandonaren BAA va ser el "desdeny altiu i castellà (sic) amb què [els nous directius espanyols que han substituït als britànics que han marxat] es prenen les queixes dels usuaris o les directrius de l'administració". El periòdic amb més venda de la premsa britànica, el *Daily Telegraph*, assegurava a final de l'estiu haver

pogut parlar amb un dels ex-directius, que havia fet aquesta declaració: "Els espanyols es pensen que poden fer negocis saltant-se totes les normes, simplement xarrant amb els ministres enmig dels passadissos de Whitehall." Sense esmentar-ne el nom, el *Telegraph* es referia a Konrad Caulkett, el presumpte contacte de BAA que recentment ha estat nomenat conseller especial de la dona del primer ministre, Sarah Brown. N'hi ha 68, de consellers –84 en temps de Tony Blair–, amb un pressupost de 8,95 milions d'euros, però Caulkett ha estat un dels

Les cues, que en alguns casos han estat d'una hora i mitja, han tingut efectes devastadors en l'opinió pública

més actius, sens dubte, si recordem que en el passat va organitzar 32 actes a través de l'Smith Institut a favor de la campanya laborista. Si Caulkett treballa en nom de Ferrovial, potser no ho fa malament del tot, perquè de moment el govern Brown, en vista de la rebel·lió creixent contra BAA, calla. O és que el cas contra BAA no és tan sòlid com sembla?

El complot. Malgrat la duresa de les crítiques que plouen damunt BAA, ni tan sols analistes com Matthew Lynn, que exigeixen a l'alcalde Ken Livingston que s'afegesca al lobby antimonopoli, no neguen l'evidència. La realitat és que la darrera gran obra de renovació a l'aeroport de Heathrow s'havia fet a la terminal 4, i data de 1987. Fa vint anys que l'anomenat gran aeroport del món no rep l'atenció adient. Durant vint anys, les infraestructures aeroportuàries de Londres han decaïgut amb completa llibertat. Havien estat dissenyades per a un trànsit màxim de 45 milions de viatgers i en l'actualitat



EL TEMPS

L'aeroport de Gatwick, juntament amb els de Stansted i Heathrow, són els que han rebut més inversió per part de l'operador BAA, adquirit per Ferrovial.

ja s'hi superen els 68 milions. Aterrar a Heathrow és, a més a més, barat en comparació amb París, Frankfurt, Amsterdam o Nova York.

La inversió als aeroports de Gatwick, Stansted i Heathrow ja registrada en els plans de BAA s'aproxima als 14.250 milions d'euros, comptant els 6.450 milions de la nova terminal 5 que s'hauria d'inaugurar al març de l'any que ve i que donarà servei a 30 milions de passatgers, segons esti-

macions conservadores. L'obertura de la tercera pista a Heathrow, atacada incessantment per una miriada d'organismes ecologistes que diaris com *The Independent* cobreixen fins al més breu comunicat, significaria l'expansió de l'activitat econòmica per valor de 10.500 milions de benefici per al conjunt dels negocis britànics.

Així doncs, per què CAA ha reduït l'índex del retorn del capital invertit en un 1,55% per a Heathrow i un 1,25%

per a Gatwick? En resposta a EL TEMPS, BAA assegura que si s'aplicaren els criteris en vigor al llarg dels cinc anys interiors, el percentatge seria de 7,2, no entre 6,2 i 6,5 com el proposat per l'autoritat civil aèria. BAA es dol, sobretot, que la CAA no haja contrastat les seues dades amb la situació dels mercats sota la crisi creditícia, ni les inesperades i pesants despeses que provoca el nou sistema de seguretat. "La realitat dels viatges aeris és, simplement, completament diferent de la que era tan sols set anys enrere", indica l'operador, alhora que proclama: "Com a gestors, tenim experiència demostrada perquè la nostra aposta siga creïble; Heathrow serà el primer aeroport del món en pocs anys."

El temps és justament una matèria extremament escassa a Londres. Ara bé, tan escassa perquè el lobby pose en perill operacions com el remodelatge de les terminals centrals de Londres, els 4.750 milions d'euros promesos pels nous propietaris de BAA? El 2008, les negociacions seran contra rellotge i dures. Ferrovial, amb sorpresa d'alguns a l'illa, podria tenir més fons del que esperen. Perquè si és una jugada en fals, Londres, com les flors carnívores de Martí Domínguez, no perdona mai.

Victorià Jiménez
Londres

Breus

L'efecte IESE per l'aeroport del Prat torna a respirar

Nou mesos després de l'acte multitudinari del IESE, que va aplegar centenars d'entitats econòmiques i culturals de Catalunya, FemCat intenta ressuscitar l'esperit unitari per tornar a posar sobre la taula la reivindicació d'un aeroport intercontinental. L'associació empresarial ha fet arribar una carta a un centenar d'entitats en la qual demana que s'adhereixin a una nova campanya reivindicativa. Òmnium Cultural, l'IIVVEE, la UB, la UPF, Cecot, Pimec, ESADE, i l'Institut Químic de Sarrià, entre més, ja s'hi han afegit. El president de FemCat, Joaquim Boixareu, assegura que "ens



FemCat s'ha adreçat a més de cent entitats per reivindicar un aeroport intercontinental.

calen més que bones paraules", i que, en vista de "la falta de respostes concretes per part del govern, només queda reclamar "una gestió eficient, moderna i professional, que permeti a Catalunya desenvolupar la seva missió i projectar-se com a potència europea.

La desocupació es dispara al País Valencià i a les Balears

El novembre fou un mes dolent per a les persones que cercaven feina, especialment a les Illes Balears i al País Valencià. El nombre de valencians desocupats va augmentar d'un 10,1% respecte al mateix mes de l'any passat, mentre que a les Illes l'increment fou d'un 8,16%. Només a Catalunya (0,54%) el nombre de persones que van passar a les llistes de desocupats va ser inferior a la mitjana estatal, que fou del 3,5%. En total, als Països Catalans hi ha 516.388 persones actives sense feina, és a dir, 71.309 més que al novembre de l'any passat.