



**N-II
per l'autopista**

ferrovial, **OCISA** ... I ELS ALTRES :

QUI VOL CONSTRUIR LA "VARIANT EST"

COORDINADORA N-II PER L'AUTOPISTA
Girona, primavera de 1.990

Sumari

0. Introducció	3
1. FERROVIAL: qui és qui	6
1.1. El consell d'administració	
1.2. Vinculacions dels consellers	
2. Vinculacions empresarials	11
2.1. El cervell de ferrovial: rafael del pino	
2.2. L'expansió de FERROVIAL	
2.3. Relacions amb el banc hispano americano	
2.4. Experiències negatives	
2.5. L'adjudicació de les autopistes terrassa-manresa i rubí -terrasa	
2.6. L'afer "CUBIERTAS"	
2.7. El grup FERROVIAL	
3. Les obres públiques	25
3.1. El rànking	
3.2. Adjudicacions recents	
4. L'estil "FERROVIAL"	31
4.1. Algunes obres realitzades	
4.2. FERROVIAL i el respecte per l'entorn	
5. OCISA: qui es qui	36
5.1. El consell d'administració	
5.2. Les vinculacions empresarials	
5.3. Algunes obres realitzades i adjudicacions recents	
6. Sato i SA. de Caminos y Regadíos: els competidors derrotats	41
6.1. Consell d'administració i vinculacions empresarials	
6.2. El seu lloc en el rànking de la construcció	
7. Consulta	45

0. Introducció

La COORDINADORA N-II PER L' AUTOPISTA ha pretès sempre donar tota la informació possible respecte de tot allò que fa referència a la "variant est" de Girona, en particular, i a la solució dels embussos provocats pel trànsit de pas per Girona, en general.

A la publicació d' estudis econòmics i tècnics que demostrassin la viabilitat de la proposta que defensem ja en el propi nom de la COORDINADORA, s' han afegit els estudis tècnics i científics que han demostrat la inviabilitat de la "variant est" imposada pel MOPU.

Dos grups optaven el setembre de 1981 a guanyar la subhasta per executar la "variant est". El primer estava format per SATO, (Sociedad Anònima de Trabajos y Obras) i Sociedad Anònima de Caminos y Regadíos. L' oferta que presentaven pujava a 5.727 milions. L' altra grup, format per FERROVIAL i OCISA (Obras y Construcciones Industriales S.A.) deia que faria la "variant" per 5.505 milions.

El MOPU, amb el seu afany d' imposar els fets consumats sense esperar que la "AUDIENCIA NACIONAL" resolgui sobre els contenciosos interposats per l' ASOCIACIÓ D' AMICS DE LA VALL DE SANT DANIEL, ha adjudicat la construcció de les obres de la "variant est" a la Unió Temporal d' Empreses (UTE) formada per FERROVIAL SA. i OCISA.

L' informe que presentem és una aproximació a qui i què són FERROVIAL SA. i OCISA. El poder d' aquestes empreses, les seves connexions econòmiques i polítiques, els grups de pressió que tenen al darrere i al davant, com acostumen a treballar, les obres realitzades i en execució...

El fet de dedicar més espai a FERROVIAL SA. que no a OCISA, no és degut a manca d' informació respecte de la segona empresa. Normalment OCISA, es presenta a les licitacions d' envergadura fent una UTE amb empreses de més capacitat. FERROVIAL, es troba en el 3r. lloc del rànking d' empreses constructores estatals en pugna amb CUBIERTAS Y MZOV, per al 2n. lloc. Si s' arriba a fer la "variant est" FERROVIAL tallarà el bacallà.

L' opacitat en el sector de la construcció és un fet evident si donem una ullada a la Borsa. Només cinc de les grans empreses constructores (DRAGADOS Y CONSTRUCCIONES, CUBIERTAS Y MZOV, FOCSA, AGROMAN, i HUARTE) cotitzen, i per tant són més fàcils a l' hora d' obtenir informació o accions.

Empreses tan importants del sector com FERROVIAL (3a. en el rànking), CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS (6a.), AUXINI, (7a.), ENTRECANALES Y TAVORA (8a.) i OCISA (9a.) no permeten que les seves accions surtin al mercat per evitar que grups empresarials de la competència en prenguin el control mitjançant la compra directa o participada d' accions.

Potser qui més ha intentat fer-se amb el control de constructores estatals ha estat el grup francès BOUYGUES. Aquests darrers anys ha mantingut contactes amb FERROVIAL, amb DRAGADOS, amb OCISA, amb BANESTO, per obtenir la majoria d'AGROMÁN...

Una altra multinacional de la construcció la també, francesa DUMEZ, va adquirir el 1981 CONSTRUCTORA PIRENAICA, filial de FECSA. Els alemanys tampoc no s' estan quiets. PHILIPP HOLZMANN (5a. en el rànking europeu) ha temptejat HUARTE, DRAGADOS, i AGROMAN, i finalment ha aconseguit participacions minoritàries en dues filials d'aquesta darrera constructora: COTAS (empresa d' enginyeria) i TICSA (muntatges mecànics).

El perquè d' aquest interès per part de les constructores estrangeres té una explicació: malgrat que des de l' entrada a la CE qualsevol empresad' un estat comunitari pot participar en un concurs d' obra pública d' un altre estat les frances no s' emporten més d' un 3 % del total subhastat. I res no fa pensar que a mig termini la posta en marxa del Mercat Únic faci canviar gaire la situació.

Fins ara almenys, l'únic camí perquè els europeus es reparteixin el pastís espanyol és a través d' una empresa estatal. Això va fer l' anglesa LAING, ja fa uns anys, fundant la filial LAING ESPAÑOLA SA. Des de fa uns anys ocupa un lloc important entre les constructores estatals. LAING, és l' empresa a qui s' adjudicat les obres del pont i els accessos de Fontajau (la "variant nord" de Girona). No en va els seus principals valedors han estat la família Garrigues Walker, i l' actual Ministre d' Afers Estrangers Francisco Fernández Ordóñez. Fins i tot l' actual vicepresident de FERROVIAL, Antonio Mendoza, va ser-ne President Executiu i Conseller - Delegat.

Si de nosaltres depèn, la "variant est" no es farà. Però mentrestant, volem que sapiguen qui podria malmenar allò que estimem, i per això hem elaborat aquest treball. De qui és qui, qui mana, qui influeix, què i com treballen FERROVIAL, i OCISA... i qui ho fa també en les empreses que han quedat excloses de la subhasta : Gairebé tot ho trobareu en aquest informe.

Girona, maig de 1990.

COORDINADORA N-II PER L' AUTOPISTA

1. QUI ÉS QUI A FERROVIAL

1.1. EL CONSELL D'ADMINISTRACIÓ

FERROVIAL.

Carrer Calvet 30-32, 3r. 08021 - BARCELONA. Telèfon 93/201 38 64
Carrer Lagasca, 88. 28001 - MADRID. Telèfon 91/402 21 00

Consell d'Administració:

President:	- Rafael del PINO Y MORENO
Conseller i Dir. general:	- Antonio MENDOZA SANZ
Conseller i Secretari:	- José María FERNANDEZ-CID DE TERMES
Consellers:	- José Ignacio CABRERA LORENTE
	- José María LOPEZ DE LETONA Y NUÑEZ DEL PINO
	- Leopoldo CALVO-SOTELO Y BUSTELO
	- Claudio BOADA VILALLONGA
Secretari general:	- Julio BAAMONDE MAYAYO

Altres càrrecs directius:

Director interior:	- Luís GALVEZ MURCIA
Director exterior:	- Alfredo VELASCO GARRIDO
Adjunt Direcció General:	- Javier LIRON DE ROBLES

Capital escriturat: 6.000 milions de ptes.

Activitat: Construcció d' obres públiques i edificació en general.

Constitució: 18-12-52

1.2. VINCULACIONS DELS CONSELLERS

RAFAEL DEL PINO Y MORENO

- President de FERROVIAL SA.
- President de FERROVIAL INTERNACIONAL SA.
- President d' AUTEA (Autopista Terrassa Manresa)
- President d' EUROPISTAS (Autopista Bilbao Behobia)
- President d' EUROVIAS (Autopista Burgos Malzaga)
- President de PHILLIPS IBERICA SA.
- Conseller del BANCO HISPANO AMERICANO
- Conseller PLANIFICADORA VILLAVERDE ALTO SA.
- Ex-Vicepresident de INTERHOLDING
- Ex - president d'ENAGÁS
- Ex - president de SEOPAN (patronal del sector de la construcció)
- Casat amb Ana M. CALVO SOTELO, germana de Leopoldo Calvo Sotelo

ANTONIO MENDOZA SANZ

- Conseller i Director General de FERROVIAL SA. Nou Vice-president i Conseller Delegat per succeir a Rafael del Pino.
- Conseller de FERROVIAL INTERNACIONAL SA.
- Conseller de EUROPISTAS
- Conseller de EUROVIAS
- Conseller d' AUTEA
- President d' IBERVIAL
- President de CASTILLEJOS SA.
- Ex - president executiu i Conseller - Delegat de LAING

JOSE MARIA FERNANDEZ-CID DE TERMES

- Conseller - Secretari de FERROVIAL SA.
- Conseller - Secretari de FERROVIAL INTERNACIONAL SA.
- President de SOCIEDAD PETROLIFERA ESPAÑOLA SHELL SA.
- President de INDUSTRIAS QUIMICAS ASOCIADAS SA.
- Conseller - delegat de SHELL ESPAÑA SV.
- Conseller d' EUROVIAS
- Conseller d' EUROPISTAS
- Conseller i ex -Vice-president d' IBERVIAL SA.

JOSE MARIA LOPEZ DE LETONA Y NUÑEZ DEL PINO

- Conseller de FERROVIAL

- Vice-president i Conseller - Delegat del BANCO ESPAÑOL DE CREDITO
- Conseller del BANC CATALÀ DE CRÈDIT
- President de LINARES FIBRAS INDUSTRIALES SA.
- President de RANK XEROX ESPAÑOLA SA.
- Ex - ministre d' Indústria amb Carrero Blanco
- Cosí de Rafael del Pino

IGNACIO CABRERA LORENTE

- Conseller i ex - President d' IBERVIAL SA.
- Conseller de FERROVIAL SA.
- Conseller de FERROVIAL INTERNACIONAL SA.
- Conseller d' EUROPISTAS
- Conseller d' EUROVIAS
- Conseller de EXPLOSIVOS RIOTINTO SA.
- Conseller de ENERGIA E INDUSTRIAS ARAGONESAS SA.
- Conseller de FERROVIAL INTERNACIONAL SA.
- Ex - Conseller de ESTUDIOS Y PROYECTOS TECNICOS INDUSTRIALES SA
- Ex - Conseller de UNION ELECTRICA
- Casat amb Mercedes CALVO SOTELO, germana de Leopoldo Calvo Sotelo

LEOPOLDO CALVO-SOTELO Y BUSTELO

- Conseller de FERROVIAL SA.
- Conseller de FERROVIAL INTERNACIONAL SA.
- Conseller del BANCO HISPANO AMERICANO
- Conseller de LA SEDA BARCELONA SA.
- President de MOTO VESPA SA.
- Ex - Conseller Delegat de UNIÓN EXPLOSIVOS RÍO TINTO
- Ex - Conseller de RENFE
- Ex - Conseller del BANCO URQUIJO UNION
- Ex - President de SODIGA (Sociedad para el Desarrollo Integral de Galicia)
- Ex procurador en les Corts franquistes (1971-75)
- Ex - Ministre de Comerç (1975-76)
- Ex - Ministre d' Obres Públiques del Govern Suárez (1976/7)
- Ex - Ministre de Relacions amb la CE (1978-80)
- Ex - President del Govern amb UCD (1981-82)
- Cunyat de Rafael del Pino i Ignacio Cabrera Lorente
- Cunyat de Fernando Morán, ex - Ministre d' Exteriors (PSOE) ambaixador a L' ONU
- Cosí de Carlos Bustelo, Ex - Ministre d' Indústria amb UCD

CLAUDIO BOADA VILALLONGA

- Conseller de FERROVIAL SA.

- Conseller de FERROVIAL INTERNACIONAL SA.
- President del BANCO HISPANO AMERICANO
- Membre de la Secció Espanyola de la TRILATERAL
- Ex - Vice-president de CADESBANK
- Ex - Vice-president del BANCO DE MADRID
- Ex - Vice-president d' ENASA
- Ex - President de FORD ESPAÑA SA.
- Ex - President de l' INI (1970/74)
- Ex - President del INSTITUTO NACIONAL DE HIDROCARBUROS
- Ex - President de ALTOS HORNOS DE VIZCAYA
- Ex - President de PROMOCIONES Y DESARROLLOS INDUSTRIALES SA.
- Ex - President de la APD (Asociación para el Progreso de la Dirección)
- Ex - Membre de la Directiva del CIRCULO DE EMPRESARIOS
- Protector de Miguel BOYER

JULIO BEAMONTE MAYAYO

- Secretari General de FERROVIAL SA.
- Conseller de IBERVIAL SA.
- Conseller de BETA CAPITAL SA.
- Conseller de CASTILLEJOS SA.
- Ex - Conseller Delegat de GINÉS NAVARRO CONSTRUCCIONES SA.

ALFREDO VELASCO GARRIDO

- Director exterior de FERROVIAL SA.
- Conseller de EUROPISTAS
- Conseller de EUROVIAS
- President i Conseller Delegat de TRATAMIENTOS ASFALTICOS SA.

2. VINCULACIONS EMPRESARIALS

Els homes de FERROVIAL, no només controlen el 100 % de FERROVIAL INTERNACIONAL, la matriu del grup. La majoria són presents en els consells d'administració de diverses empreses, bancs o, sobretot, les concessionàries d'autopistes EUROPISTAS i EUROVIAS. Les que segueixen són les empreses més rellevants, així com els homes de FERROVIAL que en formen part:

FERROVIAL INTERNACIONAL SA (7 SOBRE 7)

La mateixa raó social que FERROVIAL SA.

President: - RAFAEL DEL PINO Y MORENO
Conseller-secretari: - JOSÉ MARÍA FERNÁNDEZ-CID DE TERMES
Consellers: - JOSÉ IGNACIO CABRERA LORENTE
- LEOPOLDO CALVO-SOTELO Y BUSTELO
- JOSÉ M. LOPEÚ DE LETONA
- CLAUDIO BOADA VILALLONGA
- ANTONIO MENDOZA SANÚ

Objecte social: Empresa dedicada a la construcció.

Capital escripturat: 707 milions.

EUROPISTAS CONCESIONARIA ESPAÑOLA SA (4 sobre 12)

Maria de Molina, 37. 28006-MADRID. 91/262 53 50
San Vicente, 8. Edificio Albia. 48001 - BILBAO. 94/424 97 00

President: - RAFAEL DEL PINO Y MORENO
Consellers: - JOSÉ IGNACIO CABRERA LORENTE
- JOSÉ MARÍA FERNÁNDEZ-CID DE TERMES
- ANTONIO MENDOZA SANZ
- Carlos Sistiaga Coarasa
- Alfredo Velasco Garrido
- Ramón M. Zabala Castillo
- Robert Wood
- Javier Alegria Aguirre
- Juan M. Uribarren Menchaca
- Juan Carlos Olano Tierno
- Frederic John Neild

Objecte social: Construcció, conservació i explotació de l' autopista de peatge A8, Bilbao-Behobia (Frontera francesa) 109 km).

Capital social: 23.595 milions.

Constitució: 21-5-68

EUROVIAS CONCESIONARIA ESPAÑOLA DE AUTOPISTAS SA (5 de 15)

Les mateixes raons socials que EUROPISTAS

- President: - RAFAEL DEL PINO Y MORENO
Consellers: - JOSÉ IGNACIO CABRERA-LORENTE
- Cristóbal Espinosa Díez-Venero
- JOSÉ MARÍA FERNANDEZ-CID DE TERMES
- Florentino Garicano Aspiazu
- ANTONIO MENDOZA SANÚ
- Carlos Sistiaga Coarasa
- ALFREDO VELASCO GARRIDO
- Ramon M. Zabala Castillo
- Frederic John Neild
- Robert Wood
- Javier Alegria Aguirre
- José M. Guerenabarrena Iriarte
- Juan M. Uribarren Menchaca
- Juan Carlos Olano Tierno

Objecte social: Construcció, conservació i explotació de l' autopista de peatge Al Burgos - Malzaga (85 km).

Capital escriturat: 8.910 milions / Capital desemborsat: 7.883 milions

Constitució: 23-8-74

BANCO HISPANO AMERICANO (3 de 20)

Pl. Canalejas, 1. 28014-MADRID

- President: - CLAUDIO BOADA VILALLONGA
Vicepres. Conseller delegat: - José M. Amusatogui de la Cierva
Consellers: - José M. Arburua Aspiunza
- Fernando de Asúa Alvarez
- Antonio Barrera de Irimo (1)
- Antonio Basagoiti Amezaga
- Javier Benjumea Puigcerver
- LEOPOLDO CALVO-SOTELO BUSTELO
- Jaime Carvajal Urquijo
- Pedro Duran Farell (2)
- Juan Lladró Dolz
- Pedro Moriyon Costales
- Alberto Oliart Saussol (3)
- RAFAEL DEL PINO Y MORENO
- Enrique Prada Rodríguez-Viforcós
- Jurgen Reimnitz

(1) Ex-ministre

(2) Ex-president de Catalana de Gas i HIFRENSA (Vandellòs I), entre d' altres

(3) Ex-ministre de Sanitat del Govern Suárez

Capital escriturat: 40.199 milions.

IBERVIAL SA (2 de 4)

Álvarez de Baena, 7. 28006 - MADRID. 91/4)2 15 00

President: - ANTONIO MENDOZA SANZ
Conseller-secretari: - Ricardo López Morais
Consellers: - Julio BAAMONTE MAYAYO
- Felipe Andrés Hidalgo

Capital escriturat: 200 milions
Constituïda el 1966. Es una empresa immobiliària i constructora.

CASTILLEJOS SA (2 de 3)

- Lagasca, 88. 28001 - MADRID. 91/402 15 00

President: - ANTONIO MENDOZA SANZ
Conseller-secretari: - Ricardo López Morais
- JULIO BAAMONSDE MAYAYO

- Capital escriturat: 100 milions
CASTILLEJOS es dedica al conreu, manipulació i comercialització de productes hortofrutícoles extraprimerencs

AUTEMA (Autopista Terrassa - Manresa)

Gran Via de les Corts Catalanes 680, àtic. 08010 - BARCELONA. 93/318 72 80

- President: - Rafael DEL PINO Y MORENO
- Consellers: - Antonio MENDOZA SANZ
- Secretari: - Santiago Trias de Bes

Inaugurada el 20-6-89, amb 33' 5 kmde concessió. Adjudicatària també de l' autopista Rubí Terrassa.

2.1. EL CERVELL DE FERROVIAL: RAFAEL DEL PINO

Rafael del Pino, president de FERROVIAL, és la punta de llança d' un grup financer integrat pel que ara en diríem "beatiful people", malgrat que ell acabi de complir 71 anys.

Rafael del Pino està casat amb Ana M. Calvo Sotelo y Bustelo, germana de Leopoldo Calvo Sotelo. Va iniciar la seva carrera empresarial als 21 anys a VIAS Y CONSTRUCCIONES. El varen contractar com a directiu juntament amb el seu cosí José M. López de Letona y Núñez del Pino, qui més tard va ser-ne director general (1955) i conseller (1960).

El 1952 Rafael del Pino va fundar la seva pròpia empresa: SA FERROVIAL, l' actual FERROVIAL SA. En la fundació de l' empresa varen col·laborar els qui formen ara la major part del consell d' Administració: El seu concunyat José Ignacio Cabrera (casat amb Mercedes Calvo Sotelo), el seu cunyat Leopoldo Calvo Sotelo, el seu cosí José M. López de Letona (actual vice-president executiu de BANESTO) i el seu íntim col·laborador Claudio Boada Vilallonga (actual president del Banco Hispano Americano).

El 1973 José, M. López de Letona, llavors ministre d' Indústria amb l' ~~al~~ Carrero Blanco, va donar la presidència d' ENAGàs a Del Pino. Va anar-hi acompanyat d' un funcionari del BANC D' ESPANYA que començava a despuntar, anomenat Mariano Rubio. Aquest és parent de López de Letona i per tant, de retruc, de Rafael del Pino. Aquell funcionari, que va ser primer executiu i després conseller d' ENAGàs, és l' actual governador del BANC D' ESPANYA.

Quan el 1974 López de Letona deixa el Ministeri d' Indústria, Del Pino torna a FERROVIAL. L' abril de 1974 funden INTERHOLDING, holding de diverses societats de construcció. Tot queda en família. Amb Del Pino com a vice-president, el cosí José M. López de Letona és el president, i la resta del consell la formen l' altre cosí Emílio López de Letona i els cunyats Leopoldo Calvo Sotelo i José Ignacio Cabrera. A més, coopten al parent de tercer grau Mariano Rubio. Les influències del holding són grans. A més de les citades anteriorment, José M. López de Letona és president d' EMPETROL i conseller d' IBÈRIA; Leopoldo Calvo Sotelo és conseller de LA SEDA DE BARCELONA i del BANC URQUIJO; José Ignacio Cabrera és president d' IBERVIAL, conseller d' EPTISA i d' UNIÓN ELÉCTRICA...

El 1976 Mariano Rubio i López de Letona passen a fer-se càrrec del BANC D' ESPANYA. INTERHOLDING es dissol finalment el 1984, però els fonaments del grup FERROVIAL INTERNACIONAL SA estaven posats.

Durant la transició, Claudio Boada juga papers importants en empreses estatals o de gran poder econòmic. Presideix l' INI, el CÍRCULO DE EMPRESARIOS, l' APD, el BANCO HISPANO AMERICANO, ... No en va és el primer espanyol en entrar a formar part de la TRILATERAL, autèntic govern mundial a l' ombra, controlat pel clan ROCKEFELLER, i amb representants destacats de l' economia i la política del món occidental.

El cercle es tanca novament el novembre de 1985. Claudio Boada, ja president del BANCO HISPANO AMERICANO, ofereix a Rafael del Pino un lloc en el consell d' Administració del Banc.

Del Pino, ha estat president de SEOPAN (Asociación de Empresas Constructoras de Ámbito Nacional), la patronal del sector de la construcció, entre el març de 1988 i març de 1989. Va succeir en el càrrec a Antonio Durán, president de DRAGADOS Y CONSTRUCCIONES, i, com Del Pino, president de diverses concessionàries d' autopistes (AUMAR SA» AUTODENASA, i BETICA DE AUTOPISTAS SA.). En el recanvi anual de la presidència, el març de 1989, l' haviade succeir Pablo Garcia Arenal, candidat proposat per CUBIERTAS. La batalla que pel control d' aquestamantenia FERROVIAL va forçar una votació (l'elecció sempre s' havia consensuat) i l' elegit va ser Jesús Roa, president d' OCISA.

2.2. L' EXPANSIÓ DE FERROVIAL

El capital social de FERROVIAL, a finals de desembre de 1988 era de 6.000 milions de ptes, encara que només ha desemborsat els mínims legals. Els fons propis del grup, integrat per més d' una trentena de firmes, pujaven a 32.500 milions, amb un augment respecte de l' any anterior del 13' 5 %.

Durant l' any 1986, la facturació a l' exterior de les empreses espanyoles (uns 40.000 milions) es va reduir a la meitat respecte de l' any anterior. Les xifres són més alarmants si tenim present que les contractacions del 1983 havien estat de 138.000 milions. Els anys 1984, 1985 i 1986 varen ser, doncs, anys negres en el sector de la construcció espanyola. Una causa important d' aquest descens és la pràctica desaparició dels contractes en el nord d'Àfrica. Líbia, amb un deute acumulat de 45.000 milions a empreses espanyoles, és la principal responsable. La companyia CONSTRUCTORA INTERNACIONAL, per exemple, es va veure abocada a la suspensió de pagaments.

FERROVIAL va saber sortir-se'n del deute llibi. Prenent exemple de les constructors franceses i italianes, es va cobrar el deute canviant aquest per petroli llibi, que després revenia en el mercat lliure. El que no va aconseguir, però, va ser mantenir les quotes de mercat, que des de llavors es reparteixen italians i francesos.

Per evitar noves crisis en el sector de la construcció com la viscuda entre 1974 i 1986, FERROVIAL ha començat a diversificar la seva activitat empresarial. Actualment, a més de la construcció, la promoció immobiliària i les concessions d' autopistes (EUROVIAS, EUROPISTAS, AUTEMA) es dedica a potenciar la intervenció en el sector turístic (complex de TORREQUEBRADA, a la Costa del Sol), la enginyeria, el tractament d'aigües, l' electrònica i la informàtica, el sector agroalimentari (CASTILLEJOS SA) i les participacions financeres.

En el sector agroalimentari, FERROVIAL, vol produir i comercialitzar productes agrícoles de curta durada. En una finca de 300 hectàrres a Cartagena (Múrcia), ha instal·lat CASTILLEJOS SA., una central hortofrutícola que pot produir 25.000 tones de verdures i hortalisses anuals. La major part de la seva producció s'exporta a estats de la CE.

En el sector turístic-recreatiu, el grup ha invertit més de 8.000 milions de ptes. a la zona de Torrequebrada, a Benalmàdena (Màlaga), un casino de joc i una urbanització turística de dos milions de m².

En el camp financer, l' afer de CUBIERTAS, (comentat a l' apartat 2.6) on va arribar a tenir el 25' 8 % i pretenia el control total de l' empresa ha estat el més sorollós. La participació en

empreses italianes ha estat molt més silenciós (i efectiu), a més del 3 % que posseeix del BANCO HISPANO AMERICANO, el president del qual forma part del Consell d' Administració de FERROVIAL.

El grup negocia actualment la compra de diverses empreses europees en un intent de prendre posicions amb vistes al mercat únic de 1993. L' interès centra en la compra d'empreses constructores mitjanes a Itàlia, Bèlgica i Grècia. De moment, controla el 50 % de l' empresa italiana ELECTROBETON.

Tampoc no es descarten acords internacionals de col·laboració amb multinacionals de la Gran Bretanya i de la RFA, a la recerca de negocis compartits. A més, l' interès en adquirir participacions accionarials de societats europees del sector és una resposta al desembarcament ja iniciat de constructores comunitàries a l' estat espanyol. Alhora, FERROVIAL, pretén mantenir la presència en els mercats on ha operat tradicionalment (nord d' Africa, Orient Mitjà i Iberoamèrica). El darrer intent de FERROVIAL, ha estat la compra, a Lisboa, d' unsterrenys administrats per les Forces Armades Portugueses. Les negociacions s' han interromput perquè el govern portuguès ha comunicat que els terrenys en qüestió seran venuts en un concurs públic.

No és fàcil relacionar la trentena de firmes que formen part del grup, i menys encara el percentatge de participació que és a les seves mans. Hem de tenir en compte, a més, que només EUROPISTAS, i EUROVIAS, cotitzen en Borsa. Podem assegurar, però, que sota el seu control es troben les següents:

- 100' 0 % FERROVIAL INTERNACIONAL SA (cap del grup)
- 52' 2 % d' EUROVIAS (17' 1 % directe i 35' 1 % a través d' EUROPISTAS)
- 75' 0 % d' AUTEMA
- 26' 6 % d' EUROPISTAS
- 100' 0 % CASINO DE JUEGO TORREQUEMADA Y CADAGUA
- 100' 0 % PROMOTORA IBERICA DE NEGOCIOS
- 100' 0 % INVERSIONES TRENZA
- 100'0 % FRIN GOLD
- 100' 0 % CASTILLEJOS SA
- IBERVIAL
- DRAGADOS Y OBRAS MARITIMAS
- FERROVIAL DO BRASIL
- 50 % d' ELECTROBETON (Itàlia)

A més té, també, participacions conegudes en les següents societats:

- 25' 8 % de CUBIERTAS Y MZOÖ SA. (ja venudes a ENTRECANALES veure apartat 2.6)
- 3' 0 % del BANCO HISPANO AMERICANO

2.3. RELACIONS AMB EL SECTOR BANCARI

El Banc amb més predominància damunt FERROVIAL, és l' HISPANO AMERICANO. No en va s'intercanvien els presidents d' ambdues societats, els íntims amics Claudio Boada, i Rafael del Pino. El tercer conseller comú és un pes pesant en la política i l' economia: l' Ex President de la UCD i del Govern, Leopoldo Calvo Sotelo. En el Consell d' Administració de l' entitat bancària hi ha ex-ministres com Antonio Barrera de Irimo, i Alberto Oliart Saussol, o individus importants en l' economia catalana com Pere Duran Farell, ex-president de CATALANA DE GAS i HIFRENSA (Central nuclear "Vandellòs I").

L' HISPANOAMERICANO no només és un banc amb ex-polítics importants. El president, Claudio Boada, i un dels consellers, Jaime Carvajal y Urquijo, formen part de la COMISSIÓ TRILATERAL. Ara, quan Claudio Boada, és a punt de complir 70 anys, el succeirà al davant de l' HISPANO (i potser a FERROVIAL) José María Amusatégui, actual vice-president i conseller-delegat del banc. A Boada, Amusatégui, Del Pino, Benjumea, i Oliart, els diuen el "Quinteto de Canalejas". El nom els ve des de 1985, quan varen entrar com si fossin els homes de Harrelson en el consell de l' Hispano, (la seu central és a la plaça de Canalejas de Madrid) i en dos anys varen augmentar els beneficis de 135 a 8.175 milions de ptes (30.307 milions nets l' exercici passat).

L' HISPANOAMERICANO ha jugat un paper important en l' intent de FERROVIAL per fer-se amb el control de CUBIERTAS, en avalar l' OPA presentada amb 16.500 milions de ptes (veure apartat 2.6).

L' altre banc amb influència és BANESTO, (Banco Español de Crédito). El Vice-president i Conseller-Delegat d' aquest és JOSE MARIA LOPEZ DE LETONA Y NUÑEZ DEL PINO, cosí de Rafael del Pino. López de Letona, és també, conseller del BANC CATALÀ DE CRÈDIT, filial de BANESTO, i va ser ex-ministre d' Indústria amb l' almirall Carrero Blanco. López de Letona, ha estat sempre vinculat al grup d' empresaris que controlen FERROVIAL des de l' any 1951.

Els tractes tripartits són clars, per exemple, a AUTEMA, (Autopista Terrassa-Manresa). Excepte el 10 % que controla la CAIXA, la resta és un 75 % per a FERROVIAL, un 10 % per al BANCO HISPANO AMERICANO, i el 5 % restant per al BANC CATALÀ DE CRÈDIT, (filial del BANESTO) (veure apartat 2.5).

2.4. EXPERIÈNCIES NEGATIVES: EUROPISTAS i EUROVIAS

Les primeres experiències en la construcció d' autopistes de peatge no han reeixit encara. L' autopista Burgos-Maizaga (que connecta amb les autopistes basques i va ser construïda el 1974), encara arrossega pèrdues.

Tot i això, FERROVIAL, ha jugat amb intel·ligència. L' any 1985 només havia desemborsat el 14 % del nominal d' EUROPISTAS, (Autopista Bilbao-Behobia), i en el cas d' EUROVIAS, (Autopista Burgos-Maizaga) el percentatge era només del 34%.

El perquè dels problemes té, una explicació lògica. La legislació anterior a la Llei d' Autopistes de 1972 prohibia expressament que constructor i propietari fossin la mateixa societat. No deia res, en canvi, del cas d' una concessionària que encarrega les obres a una constructora del seu propi grup. Així, l' empresa constructora havia de pretendre obtenir el màxim benefici en perjudici de la concessionària, que era del mateix grup empresarial.

Així, a l' hora de la veritat els costos es dispararen, i l'amortització dels crèdits ha ocasionat un llast gairebé impossible de remuntar. Com a exemple, des dels 95 milions de ptes/km. de l' oferta de construcció de l' autopista Bilbao-Behobia, es va arribar a una inversió real de 211 milions de ptes/km., el 222 % per damunt del preu pressupostat.

Només des de fa 3 anys FERROVIAL obté un saldo global positiu de les seves autopistes. No ha aconseguit encara, però, que EUROVIAS produeixi beneficis. Els resultats de 1986 i 1987 són els següents:

Any 1986: EUROPISTAS ---> Beneficis de 2.406' 5 milions
 EUROVIAS ----> Pèrdues de 807' 9 milions

Any 1987: EUROPISTAS ---> Beneficis de 2.972' 8 milions
 EUROVIAS ----> Pèrdues de 565' 4 milions

Any 1989: EUROPISTAS ---> Beneficis de 3.835 milions
 EUROVIAS ----> Pèrdues de 305 milions.

Malgrat l'aparent optimisme en la consecució de beneficis (més beneficis que pèrdues), no tot és tan bonic com sembla. El deute dels crèdits subjectes a assegurança de canvi (en moneda estrangera) era a finals de 1981 de 24.772 milions de ptes. per a EUROPISTAS i de 36.451 milions per a EUROVIAS. Es impossible, al ritme actual de beneficis, que es pugui retornar el deute generat abans del termini de la concessió.

La solució per EUROVIAS i EUROPISTAS sembla lògica: la fusió. En ambdues empreses els socis majoritaris són els mateixos: LAING i les caixes d' estalvi basques. La idea es va aturar el 1986, en la crisi política que va portar el govern basc (del PNB) a un pacte de govern amb el PSOE.

2.5. Adjudicació DE LES AUTOPISTES TERRASSA - MANRESA I RUBÍ - TERRASSA

Els contactes per obtenir la concessió de l' autopista TerrassaManresa es remunten al juny de 1986, quan es va convocar el concurs. Tant Rafael del Pino, com Antonio Mendoza, varen mantenir contactes amb Jordi Pujol i Lluís Prenafeta.

FERROVIAL, a més, oferia una disminució en els terminis de construcció i alhora rebaixava els terminis de la concessió. Això no va convèncer el llavors conseller d' Economia Josep M. Cullell, que públicament s' havia mostrat contrari a la concessió a FERROVIAL.

Cullell opinava, amb encert, que atorgar la concessió a un constructor suposa un risc. Des del punt de vista racional i econòmic, el contractista i el concessionari defensen interessos oposats. Per al contractista, allò prioritari és el negoci de la construcció en si mateix. Per al concessionari, allò vital és que l' obra es realitzi sense encariments, retards ni recàrrecs. La negativa experiència de FERROVIAL en concessions anteriors (veure punt 2.3) és tot un exemple.

El representant legal de FERROVIAL a Catalunya era Jaume Camps, parlamentari convergent molt lligat a Miquel Roca Junyent, i a l' extingit Partit Refonista. Posteriorment, no faltaria més, el membre del bufet jurídic de Camps Santiago Trias de Bes, va ser nomenat secretari d' AUTEMASA, (Autopista TerrassaManresa, SA).

Malgrat l'oposició inicial de la CAIXA, aquesta es va afegir en darrera hora al holding d' AUTEMA. El capital es troba repartit al 75 % per FERROVIAL, un 10 % per la CAIXA DE PENSIONS, i el BANCO HISPANO AMERICANO, i el 5 % restant per al BANC CATALÀ DE CRÈDIT, (filial del BANESTO).

La comissió d' adjudicació va tenir problemes. Els dos representants del Departament d' Economia estaven en contra, mentre els sis de Política Territorial hi eren a favor. Va ser una trucada a mitjanit de Jordi Pujol, qui va inclinar la ploma de la balança.

El compromís de la Generalitat no acaba aquí. El govern autonòmic ha avalat 5.000 dels 15.000 milions que ha costat l' autopista. Això permetrà a FERROVIAL obtenir uns beneficis no inferiors a 2.600 milions a costa d' AUTEMA en concepte de construcció de la via. Amb això a FERROVIAL li sortirà gairebé de franc la participació de 3.000 milions a AUTEMA, sempre i quan desemborsi el 100 % del capital compromès. Per ara, només ha desemborsat el 25 %, i a la vista de com ha actuat a les autopistes que li han estat concedides, no desemborsarà gaire més.

L' autopista Terrassa-Manresa haurà costat 19.500 milions de ptes., inclosos interessos i tota mena de conceptes. La concessió és per 35 anys, 10 menys del que oferia la Generalitat en la convocatòria. Té 33' 5 km. i es preveu un trànsit diari de 10.000 cotxes. Va ser inaugurada el 21 de juny de 1989, un any i mig abans del previst.

Es del tipus A-80, és a dir, de semimuntanya. El radi mínim de corba és de 300 m. (molt tancat) i desnivells de fins al 6 %. En diverses parts del recorregut la velocitat màxima de seguretat és inferior als 120 km./h.

El mateix dia de la inauguració, Jordi Pujol, tornava a mostrar la seva debilitat per FERROVIAL. Prometia, en el seu discurs, de fer el que fora legalment viable perquè s' adjudicés a AUTEMA (Autopista Terrassa Manresa) la construcció de l' autopista Rubí Terrassa (una prolongació de la Terrassa-Manresa, segons Pujol), que permetrà connectar Barcelona amb el futur eix transversal a través dels túnels de Vallvidrera.

A finals d' any es produïa l'adjudicació de l' autopista Rubí-Terrassa a AUTEMA. Tampoc no ha mancat la polèmica, perquè l' oferta d' AUTEMA, no era millor de les presentades. El cost s' aproximarà als 6.800 milions de ptes. i es preveu que estigui acabada el 1992.

Diversos mitjans de comunicació varen informar dels ets i uts d' aquesta concessió. A tall d' exemple, consultar "EL PAIS" de data 13-4-87 o la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS de juny de 1989.

2.6. L' AFER "CUBIERTAS"

Tant CUBIERTAS Y MZOV, com DRAGADOS Y CONSTRUCCIONES, dues de les poques empreses constructores que cotitzen en borsa, no han considerat oportú de conservar en mans de bancs o empreses amigues la majoria del capital de les seves empreses. Així, la seva debilitat s' ha posat en evidència a l' hora d' evitar que grups de la competència intentessin fer-se amb el control de paquets importants d' accions o fins i tot el control de l' empresa.

La batalla que ha mantingut FERROVIAL, pel control de CUBIERTAS i MZOV, en els darrers dos anys ha estat fortíssima. No en va CUBIERTAS té un volum de negocis que supera els 100.000 milions de ptes. Anuals i el seu control o fusió amb una altra empresa constructora donaria al grup resultant el número 1 del rànking estatal.

Tot va començar el 1987, quan Rafael del Pino, proposava a ENTRECANALES i CUBIERTAS l'inici de conversacions per a la creació d' un holding a través del qual les tres empreses podrien competir en millors condicions, tant en el mercat estatal com a l' internacional. Els contactes s' intensifiquen fins al punt que, abans de l' estiu de 1988, les tres companyies s' intercanvien papers per fer fermes els acords. Quedava clar que ningú buscava la fusió puix les peculiaritats del sector de la construcció fan més convenient que un grup que tingui més d' una constructora fomenti la competència entre elles.

La lluna de mel va acabar el 22 d' octubre de 1988, quan la premsa fa públic que de sotamà ENTRECANALES ha comprat en borsa accions de CUBIERTAS per fer-se amb el control d' un 10,5 % d' accions. FERROVIAL declara trencat el pacte i en pocs mesos compra fins al 22 %.

L' estructurade CUBIERTAS gairebé estimula l' entrada d' inversors aliens. La família Messa Buxareu, que n' ocupa la presidència, només controla un 7 %. El BANCO PASTOR, un soci tradicional de l' empresa, superpoc el 7 %...

El desembre de 1988 CUBIERTAS, anuncia l'emissió de 10.000 milions en bons convertibles amb la peculiaritat que el percentatge no col·locat revertiria en el Consell d'Administració que s' encarregaria de recol·locar-lo. La intenció final de CUBIERTAS era aprofitar-se que FERROVIAL no podia desprendre' s en aquells moments de 10.000 milions, i per tant la recol·locació dels bons entre els socis fidels (TAECSA, - Tenedora de Acciones de Cubiertas SA - va ser creada per a aquesta finalitat) els enfortiria davant nous intents de control per part de FERROVIAL. Aquesta va denunciar el fet als jutjats i a la COMISION NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES, (CNMV), que presideix l' ex ministre socialista Luis Carlos Croissier.

A finals de juny de 1989 té lloc l' Assemblée Generald' Accionistes. En aquells moments FERROVIAL, té, més del 24 % de les accions i pretén obtenir tres representants en el Consell d' Administració. Aquestes tres persones són Juan Ignacio Trillo, president de les

quatre filials de GENERAL ELECTRIC, a l' estatspanyol; Fernando Benzo, subsecretari d' Indústria i Presidentde MINERO SIDERURGICA DE PONFERRADA; i Ramon Fernández Rubíes, ex-director general del BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA.

Els socis tradicionals de CUBIERTAS, el BANCO PASTOR, i ENTRECANALES, fan pinya amb els gestors de la constructora, la família Messa Buixareu. No només rebutgen l' entrada de FERROVIAL, al·legant uns preceptes legals, sins que a més nomenen Eduardo Serra, com a vice-president (és president de TELETTRA, i conseller de l' INI) i a Guillermo de la Dehesa, com a conseller (és també conseller del BANCO PASTOR, l' INI, RENFE i IBERIA, a més d' exSecretari General del Ministeri d' Economia).

FERROVIAL, no accepta els acords de la Junta d' Accionistes i presenta una demanda judicial per la que demana la nul·litat dels acords. A primers de març l' Audiència de Barcelona invalida els acords de la Junta. Per tant, ni Serra, ni De la Dehesa, en formen part, ni es pot ampliar capital sota la forma d'emissió de bons convertibles.

Aquesta sentència anima a Rafael del Pino. El 19 de març presenta una OPA "hostil", (Oferta Pública d'Adquisició d' Accions) sobre CUBIERTAS. La intenció és adquirir un 30 % del capital, que afegit al 25' 7 % que ja controla, li donaria la majoria del capital. l' HISPANO AMERICANO, avala l'operació amb 16.50° milions de ptes.

Mentre la CNMV, s' estudia la documentació presentada per FERROVIAL, es presenta una segona OPA. La societat que la presenta és TAECSA, (Tenedora de Acciones de Cubiertas), controlada al 100 per CUBIERTAS. Ningú sap, ni sabrà mai, d' on va treure l' aval per l' OPA, si es té en compte que només té un capital social de 2.300.000 ptes. TAECSA, pretenia comprar un 10 % de les accions, per a les quals necessitava 5.000 milions.

Finalment, ENTRECANALES, entra en acció. El 27 de març, al límit del termini perquè fora considerada simultània, la seva filial EUR, presenta una OPA de condicions similars a la presentada per FERROVIAL, i avalada pel BANCO DE SANTANDER. Amb aquest fet Rafael del Pino, es veia obligat a augmentar la seva OPA fins al 10° %, gairebé 50.000 milions.

Tres dies més tard, les tres OPAs són retirades. Comença el diàleg entre FERROVIAL, i ENTRECANALES, per trobar una sortida. Si la primera no podrà controlar CUBIERTAS, alguna cosa haurà de fer per treure rendibilitat a unes accions que li varen costar 12.000 milions. El paper jugat per ENTRECANALES no ha quedat del tot clar, i més que ajudar als Messa Boixareu, i al BANCO PASTOR a mantenir el control de CUBIERTAS, sembla que serà qui al final es farà amb el control de la constructora.

FERROVIAL ha decidit vendre el seu paquet d' accions, pel qual en traurà 17.000 milions, amb unes plusvàlues de 5.000 milions, que no estan gens malament. L' encarregat de vendre les serà ENTRECANALES, que si finalment decideix quedar-se-les fins al 24' 9 % (límit màxim a partir del qual ha de plantejar una OPA) i col·loca la resta entre inversors de la seva confiança, arribarà a controlar CUBIERTAS. Dos es barallaven i un tercer hi va guanyar.

Malgrat tot, FERROVIAL no hi ha perdut en l' operació. Ben poques empreses tenen ara una liquiditat de 5.000 milions. La formació d' un gran grup constructor espanyol i la recerca de potencials socis estrangers serà aviat una notícia que es barrejarà amb el nom de FERROVIAL.

3. LES OBRES PÚBLIQUES

SEOPAN (Asociación de Empresas Constructoras de Ámbito Nacional): Una anàlisi retrospectiva de la producció de la construcció que es remunta a 1970 considera que el producte interior del sector, en termes constants, va posar-se el 1987 al mateix nivell que ja havia abastat el 1980. Entre el 1975 i el 1984, les taxes anuals de creixement del sector varen ser negatives (excepte un lleu repunt el 1976). La recuperació no es va iniciar fins al 1985 (mig punt), per confirmar-se el 1986 (augment de 5 punts) i els anys següents (1987, 5 punts; 1988, 8 punts). El sector es troba ara, doncs, en el punt més dolç dels darrers anys.

El pastís de les obres públiques se'l reparteixen al voltant de 200 empreses, i el nombre va en augment. Però mentre són moltes les dotzenes de petites empreses que opten a les subhastes de pressupostos inferiors als 100 milions, dequats a les seves possibilitats, no arriben a la vintena les que superen l' 1% del total d' obra subhastada pel MOPU i altres administracions públiques.

Les empreses que opten a la construcció de la "variant EST" són pesos pesats en el ram de l' obra pública a l' estat espanyol. Fins el passat mes de març, i només pel que fa al pla quinquennal de carreteres 1984-1991, el MOPU havia adjudicat obres a FERROVIAL per valor de 51.090 milions de ptes. OCISA havia rebut 37.677 milions i SATO, 8.672 milions. S.A. DE CAMINOS Y REGADÍOS, és una filial de SATO, i generalment es presenta a les subhastes formant equip amb l' empresa matriu, com en el cas de la variant.

3.1. EL RàNKING

FERROVIAL està situada en tercer lloc entre les empreses que obtenen subhastes d' obres de l' Administració (quadre 1). Només superada per DRAGADOS Y CONSTRUCCIONES i gairebé empatada amb CUBIERTAS Y MZOV, a qui darrerament ha intentat absorbir mitjançant una OPA hostil (veure apartat 2.6).

CONTRACTES DEL MOPU EL 1987, EN AUTOVIES I CARRETERES

Empresa	Milions	Percentatge
Cubiertas y MZOV	13.964	11' 58
Dragados	12.141	10' 07
Ferrovial	10.087	8' 36
Agrom n	7.670	6' 36
Focsa	6.773	5' 62
Entrecanales	5.793	4' 80
Conycon	4.809	3' 99
Ocisa	4.496	3' 73
Lainç	4.088	3' 39
Ginés Navarro	3.511	2' 91

Quadre 1

Font: Revista de Obras Públicas

El volum de negocis de FERROVIAL el 1981 era de 86.000 milions de ptes, i el percentatge de participació en el "Plan General de Carreteras 1984-1991 s' acostaaal 8 %. Si a això hi afegim el percentatge d' OCISA, l' empresa que juntament amb FERROVIAL pretén construir la "variant est", el percentatge conjunt arriba al 13' 5 %.

Segons els Anuaris de "EL PAIS", els comptes de resultats de FERROVIAL i els llocs ocupats cada any en el rànking de les 200 primeres empreses espanyoles és el següent:

- 1982: lloc 69. 27.332 milions en vendes // 98 milions benefici net.
- 1984: lloc 62. 40.756 milions en vendes // 377 milions benefici net.
- 1986: lloc 61. 45.794 milions en vendes // 2.026 milions benefici net.
- 1988: lloc 44. 86.200 milions en vendes // 2.552 milions benefici net.

A finals de 1988 el grup tenia al seu càrrec 361 obres a tot l'estat, el 31 % de les quals

corresponia a carreteres, l' 11 % a obres hidràuliques i el 1° % a ferrocarrils. L' obra pendent d' execució per a l' any 1989 era de 126.50° milions de ptes., molt superior a la de l' any anterior.

Situació entre les 100 primeres empreses espanyoles l' any 1988

LLOC	EMPRESA	VENDES (1)	BENEFICIS	TREBALLADORS	BANC PREDOMINANT
25	Dragados	156.275	3.182	11.692	Central
36	FOCSA	101.212	1.942	13.300	Exterior
40	Cubiertas	97.070	1.134	6.843	Pastor
42	Entrecanales	95.000	(2)	7.500	Santander
44	Ferrovial	86.200	2.552	3.660	Hispano Americano
52	Hasa-Huarte	73.000	2.600	4.406	Aresbank
54	Agrom n	69.402	-2.997	5.623	Banesto
90	Conycon	47.251	1.425	6.339	
113	OCISA	35.905	809	2.484	
267	Auxini	17.166	37	1.784	Grup INI

(1) Vendes i beneficis, en milions de ptes.

(2) Dades no facilitades

Font: Anuari El País 1990 i elaboració pròpia

3.2. ADJUDICACIONS RECENTS

En servei només des de fa dos anys, la variant d'Aranjuez ja no serveix. El BOE del 30 de juliol de 1980 adjudicava (novament a FERROVIAL) l'arranjament d' aquella variant per un import de 457 milions.

Ja a punt d' acabar es deuen trobar les noves ambaixades de l' URSS i Grècia, a Madrid, adjudicades el mes de juny de 1987. També, d' aquell any són les adjudicacions per a la construcció del Centre d'Investigació i Desenvolupament de Telefònica, a Madrid, i l' Hospital "Costa del Sol", a Marbella (Màlaga).

El 1988 se li adjudicaven, com a obres importants, el tram Écija - La Luisiana (Autovia d' Andalusia), en 1.628 milions i un termini d' execució de 20 mesos; diversos trams de la circumval·lació a Sevilla, per 3.676 milions; la variant d' Infiesto (N-634 Donosti-Santiago), per 1.053 milions i un termini d' entregada de 20 mesos; i la variant de la C-1313 (pantà de Rialb), per un import de 2.808 milions (veure, per a aquesta obra, l' apartat 4.2). La majoria d' aquestes obres haurà de ser posada en servei a finals de 1990.

Obres més importants adjudicades a partir de juny de 1989:

Obra	Ptes. (en milions)
- Autopista Terrassa - Rubí (Barcelona)	5.000
- Autovia Igualada - Castellolí (Lleida)	1.571
- Variant Torrevieja (Autovia del Mediterrani)	814
- Accés port d' Avilés (Astúries)	1.159
- Canal de Sástago - Monegros (Saragossa - Osca)	4.137
- Variant de Granada (Autovia 92)	6.450
- N-632 de Ribadesella a Lluarca (Astúries)	2.482
- Rehabilitació i arranjament Cases Consistorials de Sevilla	746
- Hospital de Tremp (Lleida)	1.052

A primers de maig de 1990, i entre les obres del pomposament anomenat "Plan Felipe" (Pla de Transports i Accessos a grans ciutats per al període 1990-1993), el Govern li ha adjudicat la construcció del primer tram de l' Autovia del Maresme, entre Cabrera de Mar i Sant Andreu de Llavaneres, per un import de 9.968 milions de ptes en competència amb FOCSA i OCISA.

A més, és un dels tres grups constructors que concursen per l'adjudicació del tram entre Sant Andreu de Llavaneres i Palafolls (de la mateixa autovia). FERROVIAL, ofereix fer el traçat amb un pressupost de 31.585 milions. Les altres dues ofertes presentades per DRAGADOS Y CONSTRUCCIONES, i CUBIERTAS Y MZOV ofereixen pressupostos més baixos. El MOPU, que en principi només oferia 23.000 milions (cosa que va provocar la suspensió del concurs), dubta entre augmentar l' oferta fins als 32.000 milions o donar-la a la iniciativa provada en règim de peatge. A l' encariment dels costos s' ha afegit el fort increment de les expropiacions dels terrenys degut a la ferma actitud i mobilitzacions dels pagesos del Maresme.

El "Plan Felipe" té, un pressupost de 1' 6 bilions, de ptes. Ben segur que FERROVIAL, se n' adjudicarà un bon tall. Probablement però l'opció de FERROVIAL, per l' autovia del Maresme serà reconvertida en funció de què decideixi finalment el Govern. La lletra menuda del "Pla Felipe" diu que aquesta autovia serà de peatge i el guirigall que s' ha muntat omplirà planes de tinta i impossibilitarà que estigui acabada pel 1992.

Si tenim en compte que FERROVIAL, ja té, la concessió de les autopistes Terrassa - Manresa i Rubí - Terrassa i a més té, tots els números per adjudicar-se la futura autopista Mataró - Granollers que aviat traurà a concurs la Generalitat tot fa pensar que la pugna per la concessió de l' autopista del Maresme "serà entre FERROVIAL, I ACESA, que explota els trams La Jonquera - Barcelona, Barcelona - Tarragona, Saragossa - Vilafranca i Montgat - Mataró.

I perquè veieu que FERROVIAL no només fa carreteres, i a més dins el propi terme municipal de Girona. En aquests moments està finalitzant un bloc d' habitatges davant el col·legi dels Maristes, en el sector Güell. A finals de gener, TELEFONICA li adjudicava la construcció d' un pirulí de comunicacions que serà emplaçat en els terrenys del polvorí de la Font de la Pólvara: el pressupost de l' obra és de 380 milions de ptes.

4. L' ESTIL "FERROVIAL"

4.1. ALGUNES OBRES REALITZADES

En el quinquenni 1982-86 FERROVIAL va adjudicar-se el 14' 4 % del total d' obra pública subhastada per un valor de 20.881 milions, només superat per DRAGADOS, que es va fer amb el 20'16 %. Trepitjant els números de FERROVIAL es trobava CUBIERTAS Y MZOV, amb el 13' 1 %. OCISA estava en setè lloc, amb el 4' 52 % i 6.548 milions.

Durant l' any 1986, FERROVIAL va rebre sis obres de Programa d' Autovies del MOPU, en segon lloc després de DRAGADOS i molt per damunt del tercer classificat, CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS. En total, el pressupost que se li va adjudicar, només en autovies, és de 9.634 milions per a un total de 47' 4 km. a construir. Actualment, aquestes obres (Variant d' Aranjuez 4 trams de l' autovia Madrid-Toledo i el tram Sant Carles-Crevillent de l' autovia Alacant-Múrcia) ja es troben en servei.

En la construcció de les autopistes A-1 (Burgos-Malzaga), A-8 (Bilbao-Behovia) i A-80 (Terrassa - Manresa), ha generat una inversió que supera els 60.000 milions. Aquests darrers anys ha posat en servei la circumval·lació de Santiago de Compostela (Autopista de l' Atlàntic), el tram de ferrocarril Laguna-Embajadores (del traçat Madrid - Móstoles) i el tram tercer de l' autovia Murcia-Alacant (Autovia del Mediterrani) de 19' 2 km. Aquesta darrera obra li ha reportat 4.250 milions.

Altres obres ja inaugurades:

- Tram Torreblanca-Torrequebrada (Autovia Costa del Sol).
- Tram Villanueva-Conquista (TAV Madrid-Sevilla), a FERROVIAL INTERNACIONAL.
- Primera fase infraestructura EXPO-92. Consorci DRAGADOS-FERROVIAL
- Tram Crevillent-Alacant (Autovia del Mediterrani).
- Ampliació port de Bilbao. En UTE amb SATO.

4.2. FERROVIAL I EL RESPECTE PER L' ENTORN

FERROVIAL és potser l' empresa que més problemes ambientals ha ocasionat amb la seva manera d' executar les obres públiques: treure el màxim benefici i alhora rebentar els preus a les subhastes no és la millor manera de garantir una obra ben acabada amb un impacte mínim.

Un exemple clar d' aquest estil el l' aplicat a la variant de la carretera C13, destinada a vorejar el futur pantà de Rialb.

El projecte original de la variant contemplava 15 ponts i 11 túnels, i va ser subhastat el 30-10-85. El preu oficial era de 4.915 milions i va ser-li adjudicat per 2.341 milions, amb una baixa temerària superior al 50 %.

El termini d' execució de les obres era de 50 mesos però en els primers tres anys FERROVIAL gairebé no hi va fer res, amb una inversió ínfima de 136 milions. Poc després de l'adjudicació, l' empresa proposà una modificació radical del projecte per suprimir les peces d' enginyeria que encarien l' obra.

El MOPU va accedir a les demandes de FERROVIAL. El nou projecte suprimeix 14 dels 15 ponts i 10 dels 11 túnels previstos en el primer projecte. A més, s' escurça el trajecte en 3 km. i s' introdueixen 1 km. de vies lentes per fer més fluït el trànsit en els trams de forts desnivells. Grans talussos i terraplens substituiran les obres de fàbrica, amb uns estralls ecològics i paisatgístics superiors al que produirà el propi embassament.

Les 130 al·legacions d' ajuntaments, entitats, Unió de Pagesos i centenars de veïns no varen ser escoltades pel MOPU. El pressupost actual de la nova variant és ara, tot i la radical supressió d' estructures, de 5.896 milions. L'adjudicació, sense sortir a concurs - subhasta, s' ha tornat a donar a FERROVIAL, per 2.808 milions, altra vegada amb una baixa temerària per dessota del 50 %.

Un altre exemple de la forma de treballar d' aquesta empresa: l' autopista Terrassa Manresa. Les obres varen acabar un any i mig abans del que preveïen les Bases de Licitació. Això no diu res a favor quan en la construcció s' han hagut de moure 12 milions de m³. de terres en desmunts i terraplens, la major part dels quals era roca.

Les polèmiques més virulentes varen sorgir amb les explosions. L' orografia muntanyenca de

diverses zones va ser sotmesa a base de dinamita, sense cap mena de control quan a l'impacte i les destrosses enterrenys aliens del traçat. Les línies de RENFE varen resultar tallades diverses vegades; a Castellbell i El Vilar varen haver d'apuntalar una nau del cementiri; al Pont de Vilomara una pluja de pedra i roques va afectar diversos edificis particulars... que no li passi res a Sant Daniel, al Congost i a la muntanya de Sant Julià si finalment FERROVIAL arriba a fer la "variant est".

La tardor del 1987 es varen suspendre dues subhastes d'obres per haver-se presentat ofertes en baixa temerària. Les dues havien estat provocades per FERROVIAL. Per al tram Jaca - Villanúa (N-330, Osca) el MOPU ofería un pressupost de contracta de 840 milions. FERROVIAL oferí fer-lo per 622 milions, un 74 %. En la mateixa carretera, per al tram Canfranc - frontera francesa el MOPU pensava invertir 836 milions. La constructora es prestava a fer-lo per 577 milions, un 69 %.

Un nou botó de mostra és el desastre del Pont de La Baells, ocorregut l'agost de l'any passat. El pont de La Baells és el nucli principal de la carretera B-4654, que uneix Berga amb Ripoll. Un Guàrdia Civil retirat, mentre pescava en el pantà de La Baells, es va adonar que una de les columnes del pont tenia un immens forat. Tallat el trànsit, les inspeccions varen descobrir un forat de 17 metres d'alt per 5 metres d'amplada. Del pilar del pont només quedaven una sèrie de ferros torçats, uns blocs de pedra que queien a trossos i la incògnita de saber què ho havia provocat. Una altra columna també presentava esquerdes. Una ventada lateral a 90 km./h. l'hauria tirat a terra. Sortosament, la sequera el va posar al descobert.

Els tècnics de la Diputació de Barcelona consideren que la possible causa del sinistre, després de descartar rotundament un atemptat, podria ser la pressió de l'aigua. Els 10 pilars del pont són buits i disposen d'un sistema de vasos comunicants que manté igualada la pressió de l'aigua. Una hipòtesi dels informes tècnics és que la comporta de la columna afectada hagués quedat tapada per la pressió de l'aigua i això provoqués el trencament del formigó armat. Les columnes, de forma rectangular, fan sis metres per quatre de costat, amb un gruix de 40 cm. Els submarinistes no varen saber trobar la comporta que ha de servir de drenatge i d'anivellador de l'aigua. La no existència de la comporta o el tapament d'aquesta pel llot o les algues hauria pogut provocar el buit a l'interior de la columna. La diferència de pressió hauria provocat l'enfonsament, per defecte del formigó, cap a l'interior de la columna.

El pont de La Baells va ser inaugurat pel rei Joan Carles el febrer de 1976. Havia costat més de 1.000 milions de pesetes, i l'havia construït FERROVIAL. El viaducte que travessa el pantà té una longitud de 483 metres i està aguantat per 10 columnes, la més alta de les quals fa 98'5 m. La columna afectada pel forat de 85 m². tenia 40 m. d'alçada. Els tècnics de FERROVIAL descarten la utilització de materials defectuosos.

No disposem de dades per afirmar la responsabilitat de FERROVIAL en el cas de la variant d'Aranjuez (N-V, Madrid). Aquesta variant, construïda per FERROVIAL, va entrar en servei l'octubre de 1988. Amb una longitud de 16 km., haviada suportar una intensitat mitjana diària de 30.000 vehicles, el 38 % dels quals són pesants. Pel que sembla, la variant d'Aranjuez ja no serveix.

El BOE del 30 de juliol de 1989 adjudicava (novament a FERROVIAL) l'aranjament d'aquella variant per un import de 457 milions. Potser en aquesta ocasió la constructora no n'era responsable. En tot cas, els qui s'hien lluit són els redactors del projecte: des de la

posta en servei de la variant fins a l'adjudicació de les reformes només varen passar nou mesos.

La "barroeria" de FERROVIAL, en la forma de treballar contrasta amb les agosarades "promeses" de qualitat de les seves obres. Us oferim tot seguit un recull de textos publicitaris inserits a plana entera a la contraportada de la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS en diversos mesos de 1987. Són prou eloqüents de com la publicitat pot ser enganyosa.

CALIDAD DE VIDA

Construimos hogares confortables para que todos
podamos vivir mejor.
Viviendas que disfrutarán varias generaciones como
si estuvieran de estreno.
Creamos hogares, no pisos.
Lugares y entornos con el espacio y la belleza necesaria.
Viviendas donde da gusto vivir.
FERROVIAL. Construimos futuro.

PARA SIEMPRE

Trabajamos muchos en beneficio de todos.
Creando y compartiendo esfuerzos en realizaciones
muy necesarias para la sociedad.
Viaductos, puentes, obras hidráulicas, silos,
oleoductos, vías férreas, aeropuertos, autopistas...
Obras de gran envergadura que perdurarán
a través del tiempo.
FERROVIAL. Construimos futuro

NOS GUSTAN LAS BUENAS OBRAS

Trabajamos allí donde nos necesiten.
Grandes o pequeñas obras que no se medirán jamás
por su magnitud, sino por los beneficios que
aportan a la sociedad.
Hospitales, colegios, polideportivos, universidades...
Estamos haciendo hoy lo que será útil toda la vida.
FERROVIAL. Construimos futuro

HACEMOS HISTORIA

La mejor forma de respetar el pasado, es mantenerlo
para el futuro.
Restaurar edificios históricos, monumentos, iglesias,
museos y, en general, obras de arte de
la arquitectura, es uno de los trabajos más delicados
y complejos que uno pueda imaginar.
Por eso nos gusta hacerlo mejor que nadie.
Para que no se olvide jamás.
FERROVIAL. Construimos futuro.

5. OCISA: QUI ÉS QUI

5.1. EL CONSELL D'ADMINISTRACIÓ

Raó social:

Princesa, 3. 28008 - MADRID. Telèfon 91/2488392
Plaça Gal·la Placidia, 22. 08006 - BARCELONA. 93/237 73 61 - 93/237 73 81

Constitució: 3-10-42

Capital escripturat: 4.140 milions de ptes.

Activitat: Construcció de tota mena d' obres d'edificació i obra civil, serveis, projectes i enginyeria de construcció.

President:	- Jesús ROA BALTAR
Vice-president:	- Juan TORRES PIÑON
Consellers:	- Agustín COTORRUELO SENDAGORTA - Jesús de RAMON-LACA COTORRUELO - Ignacio PEREZ RODRIGUEZ - Jacobo ROA MARTINEZ
Conseller - secretari:	- Agustín ANTUNEZ MUÑIZ

Altres càrrecs directius:

Director general:	- Carlos TUTOR LARROSA
Director Comercial:	- Ramon DE COLSA ABREU
Director de Finances:	- Luis NOGUEIRA MIGUELSANZ
Director Regional Catalunya:	- Pedro MAQUEDA DE ANTA

5.2. LES VINCULACIONS EMPRESARIALS

Jesús ROA BALTAR

- President de OBRAS Y CONSTRUCCIONES INDUSTRIALES SA.
- Ex - Director General de AUTOPISTAS DEL ATLANTICO SA.

Juan TORRES PIÑON

- President de MUTUAL CYCLOPS
- President de CONSTRUCCIONES PADROS SA.
- Vice-president de HISPANO QUIMICA SA.
- Conseller de INFORMACION Y PRENSA SA.
- Administrador - solidari de I.T.G. INTERGROPUP SAZ.

Agustín COTORRUELO SENDAGORTA

- President de AMAYA COMPAÑIA DE SEGUROS Y REASEGUROS SA.
- Ex - President de E.N. ELCANO DE LA MARINA MERCANTE SA.
- Ex - Secretari de IBYS (Instituto de Biología y Sueroterapia SA)

Jesús de RAMON-LACA COTORRUELO

- Secretari General de R.J. REYNOLDS TOBACCO ESPAÑA SA.

Ignacio PEREZ RODRIGUEZ

- Conseller de CONSTRUCCIONES PADROS SA.

Jacobo ROA MARTINEZ

- Conseller de OCISA SA.

Agustín ANTUNEZ MUÑIZ

- Conseller de HUICI LEIDAN SA.

Ramon DE COLSA ABREU

- Director Comercial d' OCISA
- Ex - Apoderat i Director de OBRAS DE GOYSA-WALSH SAE.

OCISA, dona feina a poc més de 2.000 persones. L' empresa dedica el 60 % de la seva activitat a l' obra civil i el 40 % a l'edificació. La seva especialització són les grans obres hidràuliques, autopistes i carreteres, obres subterrànies i l'explotació minera, així com tota mena d'edificació (veure les urbanitzacions que li ha adjudicat la Generalitat de Catalunya).

El 1984 OCISA absorbeix totes les empreses de construcció del grup dels bancs URQUIJO-UNION, i HISPANO AMERICANO, sota l' òrbita del primer.

OCISA, fa suspensió de pagaments el 1986. El BANCO URQUIJO-UNION, la ven l' any següent a un grup d' executius entre els que es trobava el president de FOCSA, Jesús Roa, i queda a mans d' accionistes professionals i empreses del sector. Del consell d'Administració de 1978, per exemple, no segueix actualment cap directiu.

L' any 1987 començaven els tempteigs per part de companyies constructores estrangeres, interessades en comprar companyies estatals. En poc temps, OCISA, rep dues ofertes de compra. Roa, no es deixa entabanar pels cants de sirena i en poc temps aconsegueix remuntar OCISA gràcies a la seva política d'unió temporal amb líders de la construcció europea. OCISA, un negoci ruïnós mentre depenia del BANCO URQUIJO i posat a mans de Jesús Roa perquè en fes de salvador, es troba ara entre les deu primeres constructores estatals.

OCISA ha format societat amb la companyia francesa ESYS per prestar serveis en el camí de les instal·lacions, manteniment i serveis urbans. La primera actuació d' aquesta empresa va ser presentar-se al concurs internacional Santo Domingo l' estiu de 1988. ESYS, pertany al grup francès ELF-AQUITAINE, establert a l' estat espanyol des de 1987.

El 1987 pren participacions a AQUA MADRID, RESIDENCIAL PARQUE DE CATALUÑA, OCISA ESYS, (filial d' ELFAQUITAINE), i a CADOCA, (empresa de la República Dominicana). Els seus mercats també s' estenen als països àrabs i sudamericans.

Des de fa uns anys, OCISA, planeja la seva sortida a Borsa. A finals de 1988, en una operació triangular entre l' empresa, MERCAPITAL, i COBRA, es va quedar amb un 36 % de COBRA, empresa amb la qual Jesús Roa pretén iniciar un procés de diversificació cap al sector serveis. Això va ser possible gràcies a l' assessorament de MERCAPITAL, "merchant bank" presidit per José M. Loizaga. A més a més, MERCAPITAL va vendre a OCISA, un 18 % de COBRA, que controlava directa i indirectament. Això va permetre a OCISA llençar una OPA (Oferta pública d'adquisició d' accions) pel 15 % del capital de COBRA. Actualment OCISA, controla el 69 % de la companyia de serveis.

A canvi d' aquesta operació financera, MERCAPITAL, va rebre el 10 % d' OCISA, amb el compromís de col·locar en Borsa un 25 % del capital de la constructora. Així, el triomvirat dels antics propietaris d' OCISA, (Jesús Roa, Ignacio Pérez, i Juan Torres) seguirà conservant el 70 % del capital i, per tant, el control total.

La sortida a borsa podria produir-se abans d' acabar l' any 1990.

5.3. ALGUNES OBRES REALITZADES Y ADJUDICACIONS RECENTS

Entre les obres públiques d' envergadura realitzades darrerament per OCISA, es troben l' autovia Santander-Torrelavega, que forma part del projecte d' autovia del Cantàbric (Bilbao-Santander) i el primer tram del Cinturó del Litoral de Barcelona, en UTE amb CUBIERTAS Y MZOV.

En el camí de les obres hidràuliques, ha construït diversos embassaments. Els darrers han estat les preses de Béznar, Iznájar, Negratín i Yeguas, totes elles a Andalusia.

Algunes obres adjudicades a Catalunya, entre gener de 1981 i març de 1990, d' import superior als 200 milions de ptes., són:

- Col·lectors i depuradora Canet i Arenys
- Ampliació canal auxiliar d' Urgell
- 628 cases Prat Llobregat
- Urb. industrial a Sta. Perpètua de la Moguda
- Via ferroviària a la Ciutat Sanitària
- Tram Iradier-Collserola (II cinturó de Barcelona)
- Depuradora del Guadalhorce
- Autovia Lleida - Tàrrrega

El pressupost d' adjudicació d' aquestes obres és d' aproximadament 700 milions de ptes. L' obra de més envergadura, però, són els 33 km. de autovia Lleida-Tàrrrega (desdoblament de la N-II), adjudicada pel MOPU a primers de març: 13.000 milions per a una sola obra.

Algunes obres adjudicades a l' estat espanyol, entre gener de 1981 i març de 1990, d' import superior als 500 milions de ptes.:

- Presa d' Escalona, abans de la confluència en el Xúquer
- Presa de Pliego (Múrcia)
- Tram Elda-Novelda (Autovia del Mediterrani)
- Tram Parla-Torrejón (Autovia Madrid)
- Tram Simancas Tordesillas (Autovia, Valladolid)
- Tram La Lusiana-Carmona (Autovia d' Andalusia)
- Tram Las Segadas-Bañña (Aut. Oviedo-Campomanes). UTE amb GINÉS NAVARRO.

El total d' aquestes obres s' aproxima als 30.000 milions.

6. SATO I SA DE CAMINOS Y REGADÍOS: ELS COMPETIDORS DERROTATS

6.1. CONSELL D' ADMINISTRACIÓ I VINCULACIONS EMPRESARIALS

SATO (Sociedad Anònima de Trabajos y Obras)

Aragó 177, 5è. 08011 - BARCELONA. 93/323 08 58

Consell d' Administració:

President:	- Fernando Garrigues Sáenz de Tejada
Conseller - Delegat:	- Manuel González Rico
Consellers:	- José María Castañé Ortega
	- Juan Miguel Sanjuan y Jover
	- Agustín Pérez Crespo
	- Mariano Garrigues Carnicer
Director General Adjunt:	- Pedro Maria Rodríguez Inciarte

Grup d'empreses de SATO:

1. SACYR (Sociedad Anònima de Caminos y Regadíos)
2. INMOBILIARIA CONSTRUCTORA EUGENIA DE MONTIJO SA
3. NOVA (Inmobiliaria NOVA SA)
4. MIRAFLORES (Parque Residencial MIRAFLORES SA)
5. ASTUN (Estación Invernal VALLE DE ASTUN SA)
6. IFC (IFC Española SA)
7. PRODUCTNOVA SA

SACYR (Sociedad Anònima de Caminos y Regadíos)

President:	- Manuel González Rico
Consellers:	- José Manuel Lourea Mantiñan
	- Félix Faustino Riezu Labat

Secretari: - Félix Jiménez García

INMOBILIARIA CONSTRUCTORA EUGENIA DE MONTIJO SA

President: - Fernando Garrigues Sáenz de Tejada

Consellers: - Luís José Garrigues López Chicherri
- Angel Gonz lez Rico

Secretari: - Mariano Garrigues Carnicer

IFC (IFC Española SA)

President: - Fernando Garrigues Sáenz de Tejada

Consellers: - Mariano Garrigues Carnicer
- Luís José Garrigues López Chicherri
- Manuel González Rico

Matías Rodríguez Inciarte, germà del Director General Adjunt de SATO, és Director General del BANCO DE SANTANDER i President de BANSANDER DE LEASING SA. SATO, a través d' aquest casual parentesc, és unconjunt d' empresa l' òrbita del BANCO DE SANTANDER.

Manuel González Rico, Conseller-Delegat i autèntic home fort de SATO, és ahora President de SA. DE REVISTAS, PERIODICOS Y EDICIONES, President de VIGILANCIA Y SISTEMAS DE SEGURIDAD i Conseller de JUSTE SA. QUIMICO-FARMACEUTICA.

6.2. EL SEU LLOC EN EL RÀNKING DE LA CONSTRUCCIÓ

SATO, es troba entre els llocs 20 i 25 de les empreses constructores estatals. La major part de les vegades es presenta a les subhastes formant una UTE amb la seva filial SA DE CAMINOS Y REGADIOS, però no acostumen a obtenir contractes prou sucosos. Forma part d' aquella munió d' empreses mitjançant que mosseguen un acceptable nombre d' obres en concursos no massa importants.

Tot i això, darrerament ha obtingut una adjudicació considerada de primera fila: des de la tardor de 1988, i amb un termini d' execució de 26 mesos, SATO i la seva filial construeixen el tram Bailén - Andújar (Autovia d' Andalusia), de 21 km. i amb un pressupost d' adjudicació de 2.859 milions de ptes.

7. OBRES I REVISTES DE CONSULTA

- * ACTUALIDAD ECONÒMICA. Setmanal.
- * CINCO DIAS. Periòdic.
- * DICODI (Directori de Societats, Consellers i Directius).
- * EL PAÍS. Anuaris.
- * EL PAÍS. Periòdic. Pàgines econòmiques.
- * EXPANSIÓN. Periòdic.
- * LA VANGUARDIA. Periòdic. Pàgines econòmiques.
- * MERCADO. Setmanal.
- * MOPU. Revista mensual del Ministeri d' Obres Públiques i Urbanisme.
- * N&E NUEVA EMPRESA. Quinzenal.
- * RANKING DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA. Mensual.
- * REVISTA DE OBRAS PUBLICAS. Mensual.