

Dos fondos de inversión compran el 40% de las acciones de Metro Málaga por más de cien millones



IGNACIO LILLO FRANCISCO JIMÉNEZ

ilillo@diariosur.es
fjimenez@diariosur.es

La australiana Macquarie y la francesa InfraVia se hacen con las partes de Sando, Cajamar y Azvi, en una de las operaciones financieras más cuantiosas de la historia

MÁLAGA. El fondo de inversión australiano Macquarie Group y la sociedad de capital riesgo francesa InfraVia han alcanzado un acuerdo para la compra del 39,4% del metro de Málaga, lo que equivale a los paquetes de acciones de Cajamar (18,86%), Azvi (11,96%) y Sando (8,57%), que venderán de forma conjunta. Se trata de una operación financiera a gran escala, una de las más cuantiosas entre privados que se han producido en la historia en Málaga; aunque en realidad no tendrá consecuencias para el funcionamiento del suburbano, ya que está tutelado por la Junta y la gestión directa seguirá en manos de FCC. Los nuevos accionistas entrarán, en principio, sólo como socios capitalistas, sin intención de asumir la dirección.

El trato se cerró finalmente el filo de las 22.00 horas del martes por un montante superior a los cien millones de euros, aunque inferior a los 125 que se planteaban en la negociación con el primer fondo que estuvo interesado, Blackstone. La razón está en que finalmente se ha concretado una aportación fija por la participación, y no fija más variable, como en aquella ocasión. Los compradores encargaron un informe a la consultora Typsa para conocer a fondo las características de la inversión, los datos de viajeros actuales y futuros y las posibilidades de cumplimiento del calendario previsto para los próximos hitos (la llegada a El Corte Inglés, a la Alameda Principal y al Hospital Civil).

¿Quiénes son?

Macquarie, un fondo australiano que ya tiene experiencia en negocios en España (compró parte de los activos de la eléctrica E.ON el año pasado), era uno de los cuatro grupos empresariales que en los últimos meses se han interesado en la adquisición de este paquete accionario, después de que finalmente se rompiera el preacuerdo de compra por parte de la estadounidense Blackstone. Por su parte, InfraVia es una sociedad de gestión de capitales francesa, especializada en el sector de las infraestructuras.

Aunque el preacuerdo de compra-



Pese al cambio accionarial, el suburbano seguirá tutelado por la Junta y la gestión directa continuará en manos de FCC. :: SUR

venta ya está rubricado entre los privados, el acuerdo definitivo está sujeto a dos pasos: primero, tras ser informada, la Junta de Andalucía tendrá que declinar su derecho de tanteo preferente, tal y como recogen los estatutos de la sociedad y el pliego de condiciones del contrato de concesión. Segundo, el resto de accionistas de la sociedad concesionaria Metro Málaga (FCC, Globalvia, Comsa y Vera) también deberán rechazar esta posibilidad. Y ya quedará despejada la transmisión, previsiblemente hacia finales de este año.

Una vez que se conforme la nueva estructura, la composición del accionariado será la siguiente: Macquarie e InfraVia serán los socios mayoritarios, con el 39,4%. Le seguirá la Agencia de Obra Pública de la Junta, con el 23,69%. La tercera en impor-

ASÍ QUEDA LA SOCIEDAD

► Macquarie e InfraVia. 39,4%

► Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. 23,69%

► Globalvia. 15,31%

► FCC. 10,01%

► Comsa-Emte. 10,56%

► Grupo Vera. 1,04%

tancia será Globalvia (15,31%), que hasta fechas recientes era filial de FCC y cuyo capital actualmente está en manos del Malasia Khazana National Berhad, el fondo de inversiones estratégicas del Gobierno del país asiático. En el caso del metro de Sevilla, esta entidad copa el 88,25% de la propiedad.

La siguiente en la escala es la constructora FCC, con su participación del 10,01%. Es casi la misma cuota que mantiene Comsa-Emte (10,56%) y cierra el consejo de administración el Grupo Vera (1,04%). A pesar de las cifras, la alianza Junta-FCC es la que lleva el peso de la gestión diaria de la concesionaria.

Precisamente, el consejero de Fomento y Vivienda, Felipe López, compareció ayer en comisión parlamentaria, tras la presentación por parte

del presidente de la Cámara de Cuentas de Andalucía, Antonio López, de un informe sobre los proyectos de colaboración privada. Al respecto, defendió que los metros de Málaga y Sevilla no se hubieran podido hacer con financiación únicamente del presupuesto de la Junta, y reivindicó su rentabilidad social, dado que en el año 2042, cuando concluya la concesión a la adjudicataria, habrán dado servicio a 35 millones de viajeros, por lo que no se puede hablar de un coste multimillonario por un capricho de la Administración.

Al tiempo, justificó el sobrecoste en la construcción, de unos 600 millones, en la complejidad de las obras y en factores impredecibles. De hecho, puso de relieve que algunos de estos extras corresponden en realidad a actuaciones complementarias.

¿Qué beneficios pretenden obtener los nuevos socios?

:: I. LILLO / F. JIMÉNEZ

MÁLAGA. La cifra por la que se van a comprar las acciones duplica el valor real de esta parte del accionariado de la sociedad Metro Málaga. El capital social es de 136,5 millones de euros, y el 39,4% que se ha vendido equivaldría a unos 54 millones. Conforme a las condiciones de rentabilidad fijadas en

el contrato de concesión, los accionistas tienen garantizado en torno a un 10% anual. Sobre el porcentaje ya referido, de aquí al final de la explotación privada del suburbano, en el año 2042, los ingresos sumarán unos 130 millones. Cabe recordar que los fondos han pagado algo más de 100 millones por las acciones, por lo que el

beneficio a largo plazo para los inversores es evidente.

Con todo, el segundo actor que mayores ingresos percibirá por la explotación es la Agencia de Obra Pública de Andalucía, dependiente de la Consejería de Fomento de la Junta, y que tiene el 23,69%. Ello le supondrá unos 80,5 millones durante este periodo. El resto de

los accionistas son Globalvia, que se llevará unos 50 millones; FCC (10% de las acciones y unos 35 millones); Comsa-Emte, con el 10,5% (36 millones) y Vera, con apenas un 1,03% (3 millones).

Tal y como ya se ha visto en el caso de Sevilla, donde el 88% del capital está en manos de Globalvia, que a su vez pertenece al fondo soberano de Malasia, es previsible que los movimientos accionariales en torno al suburbano malagueño continúen, y finalmente sean las sociedades de capital las que acaben por sustituir a las constructoras que lo ejecutaron.