

Los nuevos rostros del Metro de Málaga

Globalvia mantiene la presidencia de la sociedad concesionaria, en cuyo consejo de administración ya aparecen dos miembros de Macquarie, que posee el 39% del capital

[S. SÁNCHEZ](#)

El desembarco de uno de los grandes fondos de inversión mundial en materia de infraestructuras, Macquarie, en el Metro de Málaga ya es toda una realidad. Tras cerrar, junto a la sociedad francesa InfraVia, la compra de algo más del 39% del capital social de la concesionaria encargada de la explotación del suburbano, ayer se hizo efectivo el nombramiento como miembros del consejo de administración de sus dos caras visibles en la empresa.

De un lado, Manuel Beldarrain, director de Macquarie Capital Advisers y responsable de la entidad para España y Portugal. De otro, Frederic Devos, director de Aldeburgh Offshor Wind Investments Limited desde el pasado mes de octubre, empresa que es propiedad exclusiva de Macquarie Corporate Holdings. Estas son dos de las nuevas incorporaciones formalizadas el pasado 25 de febrero pero que no se han oficializado con su publicación en el Borme hasta ayer mismo. La tercera de las nuevas incorporaciones a la mesa de decisiones es la de Antonio de Santiago Peral, jefe de Jefe de Concesiones de FCC Construcción, SA.

El listado de integrantes del principal órgano de Metro Málaga lo completan Rafael Chacón, director general de Movilidad, y Rafael Candau, director general de Transportes, ambos en representación del algo más del 23% que está en manos de la Junta de Andalucía. Asimismo, aparecen FCC Construcción, Construcciones Vera, Libusa Infraestructuras y Comsa Concesiones. Se da la circunstancia de que a pesar de que es Macquarie, junto a InfraVia, el socio mayoritario, la presidencia de la concesionaria se deja en manos de Libusa, sociedad vinculada a Globalvia, que posee el 15% del capital social. Al frente de la entidad sigue, por tanto, Javier Pérez Fortea. La adquisición del 39,4% de las acciones que estaban en manos de Cajamar (18,86%), Cointer Concesiones (11,6%) y Sando (8,57%) quedó formalmente cerrada ante notario el pasado 1 de diciembre, tras el desembolso en un solo pago de las compradoras de 108 millones de euros y sin estar condicionada al cumplimiento de objetivo alguno. La suma duplica el valor que representa en la actualidad el porcentaje adquirido dentro de la sociedad explotadora, cuyo capital social alcanza los 136 millones. Conforme a este parámetro, ese 39,4% equivale a unos 53,5 millones de euros.

La magnitud de los números pone de manifiesto, de un lado, el negocio realizados por las tres empresas que originalmente formaron parte de la matriz del Metro, y, de otro, el peso que la infraestructura tiene cara a inversores extranjeros, que ven en el funcionamiento del ferrocarril urbano un elemento a tener en cuenta. A ello ayuda, sin dudas, las ventajosas condiciones del contrato existente entre la concesionaria y la Junta de Andalucía, según el cual, entre otros elementos, la explotadora se garantiza en todo momento un beneficio del 10% de su aportación al capital social.

El papel de la concesionaria cobra especial protagonismo en las últimas semanas, en las que la culminación de la red del ferrocarril urbano parece bloqueado en su prolongación hacia el entorno del Hospital Civil. En esta cuestión, el presidente de Metro Málaga, Javier Pérez Fortea, en una entrevista publicada por *Málaga Hoy* el pasado lunes, fue categórico al alertar del riesgo que supone para el proyecto no alcanzar este objetivo. Sobre ello, afirmó que no cumplir con este hito podría provocar la retirada de la financiación aportada hasta la fecha por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) a esta infraestructura.