CINCO DIAS
MADRID

16/07/13

Prensa: Diaria
Tirada: 42.937 Ejemplares
Difusión: 30.650 Ejemplares

Cód: 72461167

Página: 6

Sección: EMPRESAS Valor: 3.933,00 € Área (cm2): 417,1 Ocupación: 46,71 % Documento: 1/1 Autor: J. F. Magariño Madrid Núm. Lectores: 63000

ACS y Sacyr buscan comprador para el metro de Sevilla

Tienen un 78% de la concesionaria junto a Gea-21

Las empresas que construyeron la línea de metro de Sevilla, con un coste de 658 millones, están dispuestas a vender sus participaciones en la concesionaria. ACS es primera accionista con el 34%; Sacyr tiene un 32%, y Gea-21, en concurso de acreedores, controla el 11%.

J. F. MAGARIÑO *Madrid*

La explotación del metro de Sevilla puede cambiar de manos este mismo año. Los principales accionistas, ACS, Sacyr y Gea-21, con un total del 77,9% del capital, pretenden hacer caja con una infraestructura que se encargaron de construir y que lleva cuatro años en marcha. Para la más pequeña, la andaluza Gea-21, sería un balón de oxígeno en pleno concurso de acreedores. Para ACS y Sacyr, respondería a la estrategia de captar capital rotando activos concesionales en fase de maduración.

El grupo que preside Florentino Pérez tiene un 34,01% del capital, por un 32,77% en poder de Sacyr y un 11,15% de Gea-21. Fuentes cercanas a las empresas aseguran que hay conversaciones con fondos de infraestructuras en busca de una salida conjunta. Los otros accionistas de la concesionaria son el fabricante de trenes CAF (10,31%) y la propia Junta de Andalucía, a través de la Agencia de Obra Pública (11,77%).

La concesionaria del metro sevillano, en funcionamiento desde abril de 2009, cerró 2012 con 14 millones de viajeros y un beneficio de 5,7 millones. Las lluvias de Semana Santa o un menor número de partidos del Sevilla CF, al no participar en competiciones europeas, lastraron los resultados. Un año antes, la concesión rozó los ocho millones de beneficio y su nomina de usuarios era superior en casi 900.000 viajeros.

El 12 de junio tuvo lugar una junta de accionistas en la que no salió a relucir intención alguna de los partícipes de abandonar la empresa. "Tenemos un accionariado estable desde 2006 y no hay información oficial respecto a próximos cambios", comentan desde la concesionaria.

La infraestructura ha sumado su tercer año con resultado positivo y desde la Junta se asegura que los partícipes podrán rentabilizar sus inversiones a lo largo del plazo concesional. Uno de los atractivos es que la Administración paga una subvención de explotación de 48 millones anuales, supeditada al cumplimiento de las estimaciones de demanda.

La infraestructura tuvo un coste de 658 millones, incluido el material rodante (desde los 428 millones presupuestados): más de una tercera parte (260 millones) fue financiado por el BEI, los accionistas pusieron 131 millones de capital (20%), y la Junta aportó los 267 millones restantes. La concesión tiene un plazo de 30 años.

Franco ya lo intentó

La puesta en marcha del metropolitano de Sevilla es un exponente de la colaboración público-privada en este país.

El proyecto venía desde el franquismo, cuando se dio luz verde para su construcción. Tras décadas de idas y venidas, la capital andaluza se convirtió hace cuatro años en una de las contadas ciudades españolas con servicio de metro, junto a Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia y Palma de Mallorca.

El metro andaluz tiene en funcionamiento una línea –Ciudad Expo-Olivar de Quintos, de 18 kilómetros– de un total de cuatro previstas. Unos 230.000 habitantes de la ciudad tienen una de las 22 estaciones a menos de 500 metros de sus domicilios.



Tren de CAF prestando el servicio en el metro de Sevilla.

LAS CIFRAS

658

millones es lo que costó la línea 1 del metro de Sevilla, puesta en marcha en abril de 2009. El BEI prestó 260 millones.

14

millones de viajeros utilizan cada año la infraestructura andaluza. Entre semana cuenta con un grado de ocupación media superior al 70%.