

PRIMERAS JORNADAS TECNICAS sobre:

EL SUPERPUERTO Y REFUGIO DE GALICIA

Ferrol, 16, 17 y 18 de enero de 2008

Auditorio del FIMO (Feria Internacional de Muestras del Noroeste), Punta Arnela-La Malata, S/N

3ª jornada (18 de enero de 2008): “EL PROYECTO ÁRTABROS”



Mesa 10ª de las jornadas

Aspectos económicos de Ártabros



Moderador: **D. Alfonso García Ascaso** – Presidente de Ferrol Metrópoli, Presidente del Colegio de Ingenieros Navales de Ferrol, Doctor Ingeniero Naval

12,00 FINANCIACIÓN DE PUERTOS MEDIANTE PROJECT FINANCE. IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO DE ÁRTABROS



D. Pablo Amable González Taberna – BBVA Investment Banking, Infrastructure Finance. Responsable de Project Finance de Puertos

Comenzó el Sr. González Taberna hablando de las formas que existen para financiar un puerto:

- a) Financiación pública.- Forma tradicional de financiar un puerto de titularidad pública financiado con recursos públicos. Ejemplos: Puertos en Grecia (Pireo/Atenas y Tesalónica), Puerto de Hamburgo. En ocasiones un puerto de titularidad pública evoluciona y se convierte en una empresa pública gestora de terminales portuarias (PSA, Dubai World).
- b) Financiación privada.- En ocasiones se produce una Colaboración Público Privada (CPP o PPP en sus siglas en inglés – Public Private Partnership) en la gestión de infraestructuras portuarias, principalmente por dos razones:
 - El Estado no tiene suficiente dinero y/o no quiere aumentar la deuda pública. Ej. La UE determina que no existe Deuda Pública si se traslada a una entidad privada el riesgo de construcción y el de demanda/disponibilidad
 - Se entiende que el sector privado gestiona mejor

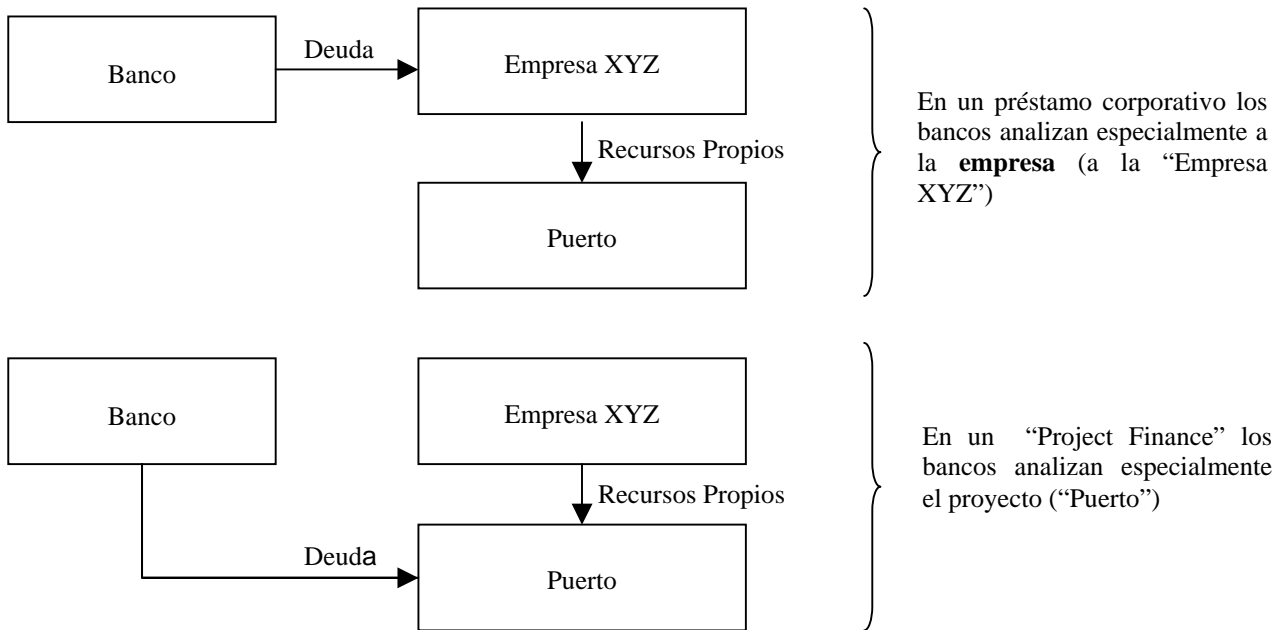
Las formas de colaboración incluyen la titularidad privada de todo el puerto con sometimiento a una determinada regulación legal (ejemplo Reino Unido) o la más habitual en la que existe una Autoridad Portuaria de titularidad pública que otorga concesiones para operar una terminal (ejemplo España). En la medida en la que interviene una empresa privada aparece la financiación privada. Algunas formas: Financiación Corporativa, Financiación de Proyectos (“Project Finance”). Emisión de Bonos, Titulización.



Puerto de Tesalónica (Grecia)

PROJECT FINANCE

La principal característica de un “*Project Finance*” es que la devolución del principal e intereses se realiza con la tesorería generada por el propio proyecto. Si el proyecto tiene problemas, el banco no puede acudir al accionista del proyecto (“sin recurso”). Un ejemplo: La empresa XYZ quiere solicitar un préstamo para construir un puerto, y las opciones que se le presentan son:



Las ventajas del Project Finance son:

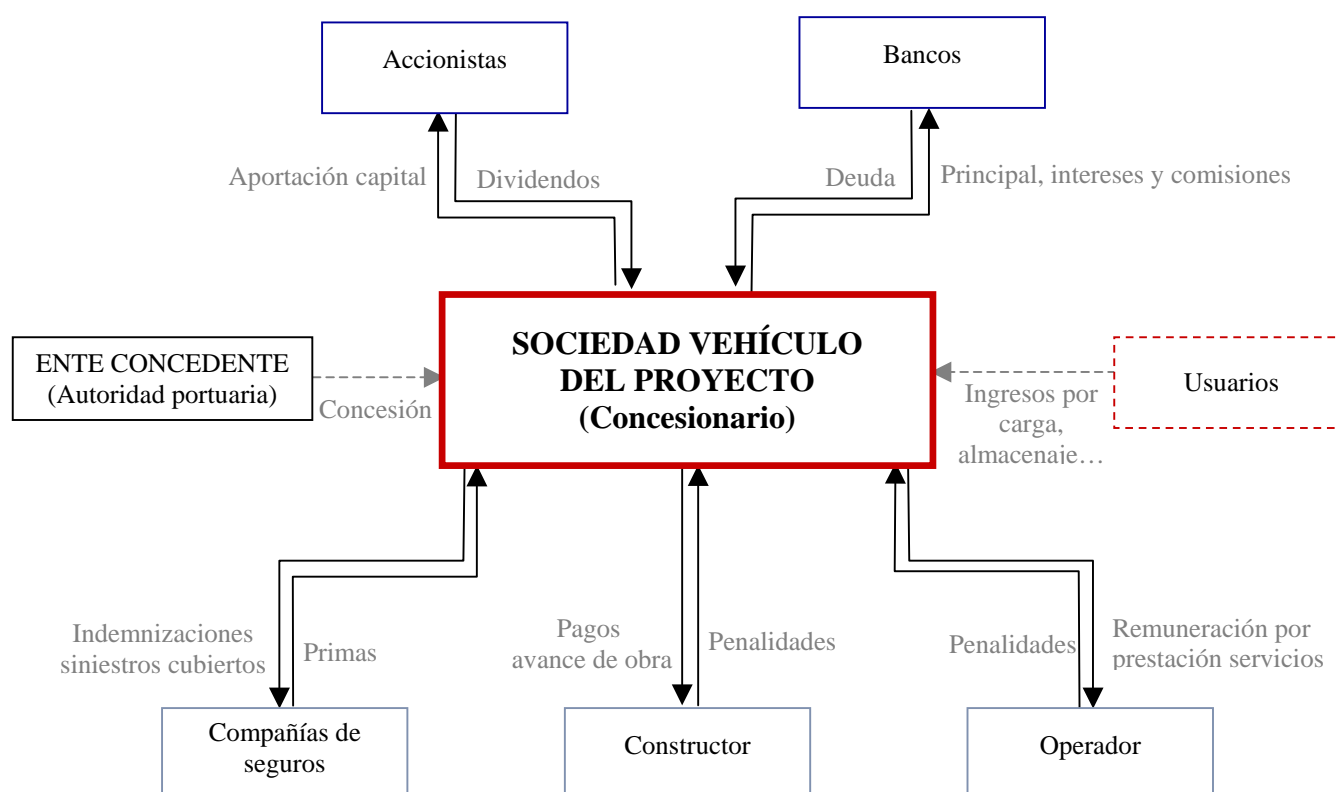
- Al acotarse y estudiarse mejor los riesgos del proyecto, se presta mayor porcentaje sobre la inversión y a plazos mayores.
- Para el accionista no implica incremento de deuda con recurso al total de la empresa.
- Más sencillo si hay varios accionistas en una única sociedad.
- PERO: tiene mayor coste y su aprobación es algo más lenta.



Puerto del Pireo (Grecia)

Algunos ejemplos de financiación con Project Finance son: Terminal de Contenedores de Bilbao (ABRA), Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB), Terminal Polivalente en Málaga (Terminales del Sudeste), Terminal de Graneles Sólidos en Santander (GSM). Algunos ejemplos de financiación corporativa (a veces complementada con leasings de grúas) son: Marítima Valenciana, Terminal de Maersk de Algeciras, Terminal de carbón en Tarragona

Una estructura típica de una financiación de terminal portuaria (préstamo “Project Finance”) con las partes que intervienen es la siguiente:



Elementos analizados por las entidades financieras en *Project Finance*

1. Proyecto: **Ingresos**:

- Demanda:
 - ¿Tráfico local?, ¿trasbordo?
 - Entender el mercado: carbón, clinker, contenedores, grano, etc, porque cada mercancía es un sector diferente
 - Clientes en el hinterland
 - Líneas navieras (especialmente en trasbordo)
 - Tipos de ingreso: carga/descarga, almacenaje, refrigerados, mantenimiento...
 - Conexiones marítimas, ferroviarias, terrestres; calado
- Tarifas
 - ¿Libres? ¿determinadas por Autoridad Portuaria?
 - Poder de negociación de las líneas navieras
- Competidores: puertos que compiten.

Costes: Productividad, costes laborales, cánones (de actividad, superficie, etc.).

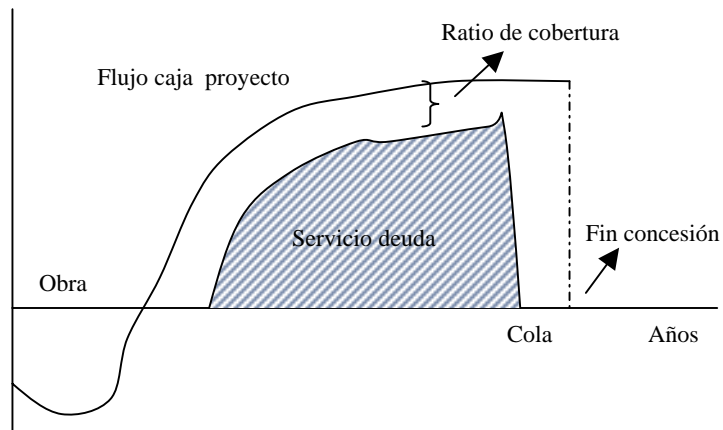
Inversiones

Impuestos

Endeudamiento: Importe, porcentaje y plazo

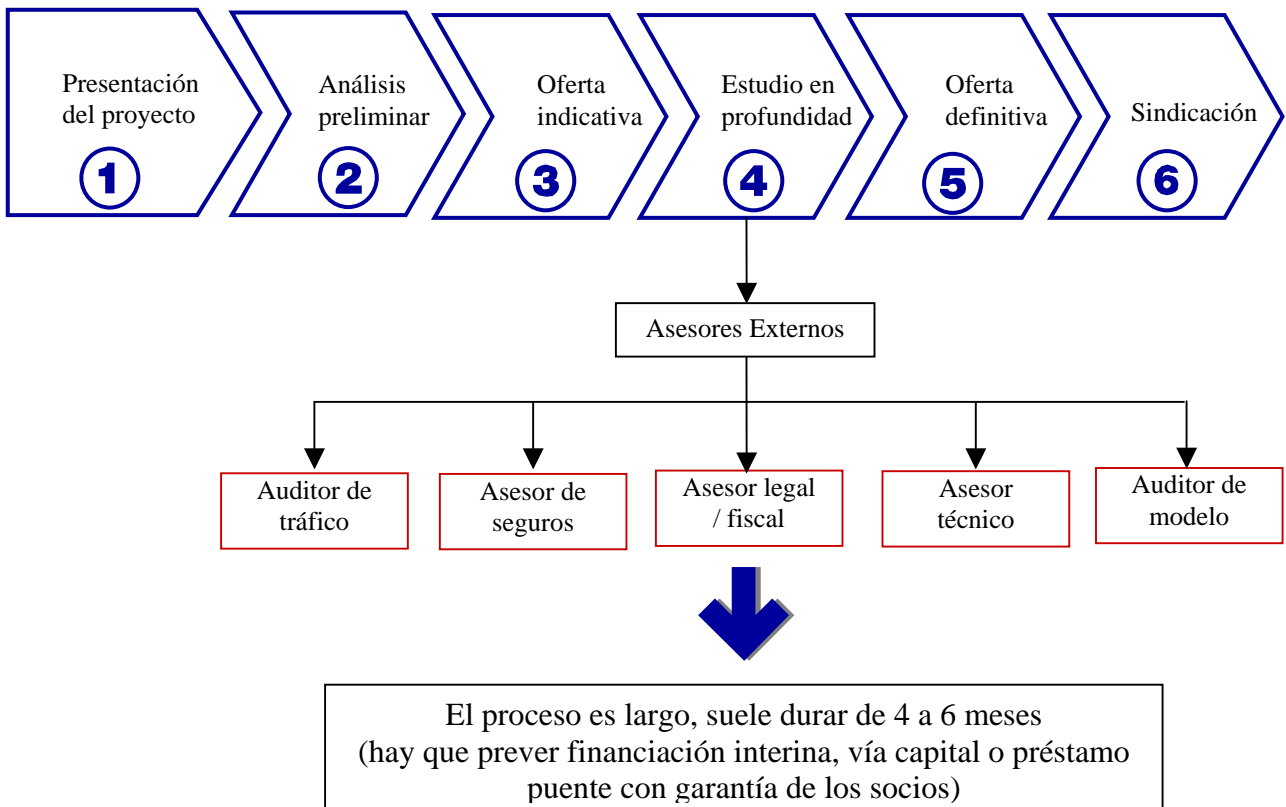
Marco legal (muy especialmente la concesión)

- 2. **Promotores:** **Experiencia y solvencia / riesgo crediticio**
- 3. **País:** **El riesgo país**, incluye los riesgos: de tipo de cambio, de transferencia, fiscal, (macro económico, político, de localización, reputacional, de know how).
- 4. **Conclusión:** El objetivo es entender bien el negocio y poder proyectar o estimar los futuros flujos de tesorería, lo cual no siempre es fácil.



Fases de estudio de un *Project Finance*

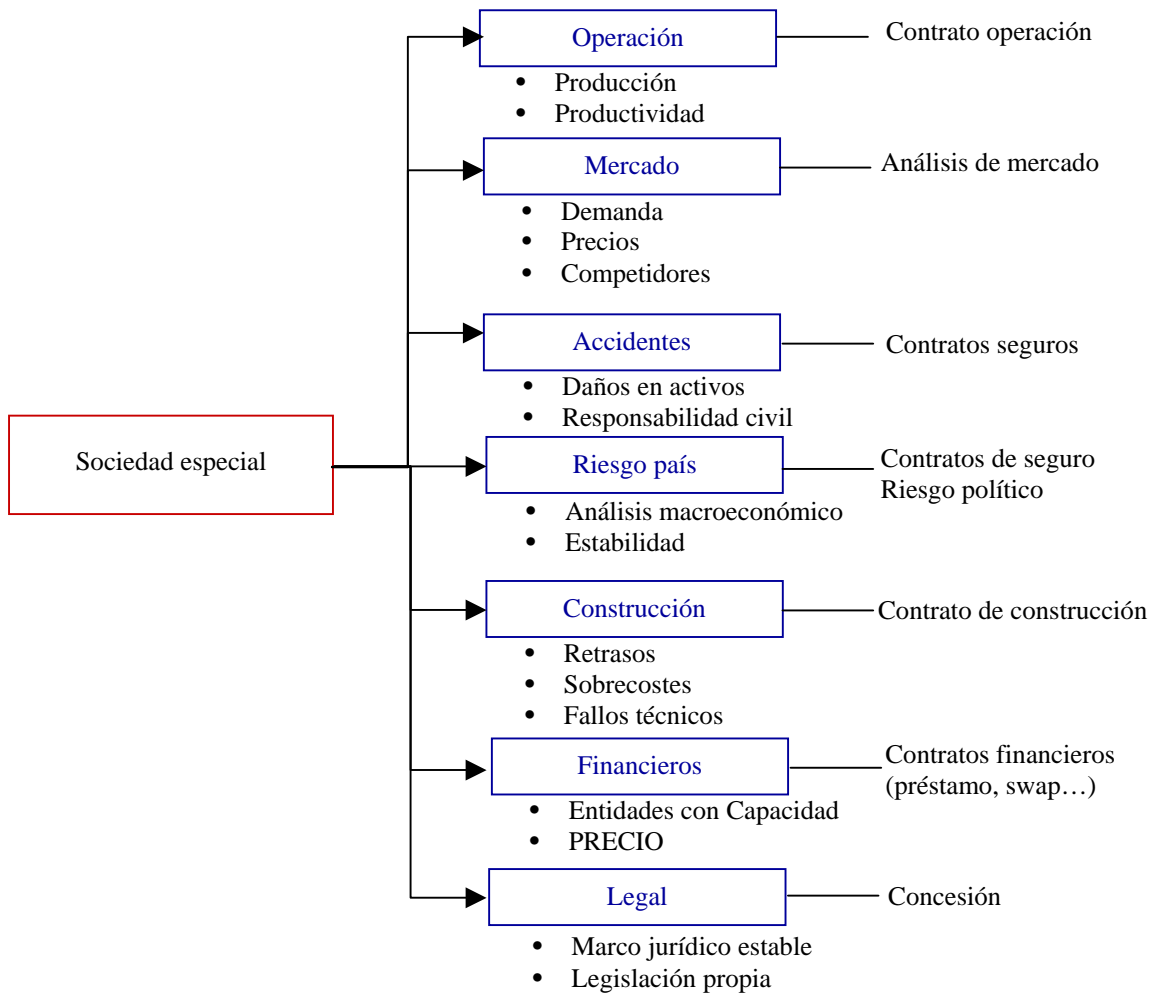
Concesión del préstamo





Bahía de Algeciras - Fuente: APBA

La clave está en analizar, acotar y asignar cada riesgo:



Puso el Sr. González Taberna un ejemplo práctico real: la financiación de la terminal de Málaga. En 2003 un consorcio formado por Dragados SPL, Romeu y Boluda solicitó financiación al BBVA para construir la terminal polivalente “Terminales del Sudeste”, enfocada principalmente a contenedores ya que Málaga carecía prácticamente de dicho tráfico. La construcción se financió gracias a un préstamo adaptado a las necesidades del proyecto (sindicado entre BBVA, Unicaja y el banco alemán KFW), siendo en la actualidad un éxito ya que se alcanzó el medio millón de TEUs en algo más de 3 años. Entre sus factores de éxito se pueden citar:

- a) Buen puerto: Terminal en buena situación para trasbordo (cerca Estrecho de Gibraltar), ciudad de tamaño relativamente importante (potencial mercado local), calado para los más grandes barcos, y terminal moderna y eficiente.
- b) Buenos socios: El consorcio está formado por empresas con conocimiento técnico (operadores portuarios) y con solidez financiera.
- c) Clientes: la terminal es capaz de captar desde el inicio a importantes líneas navieras.

Para proyectos grandes normalmente se aborda por varios bancos:

- Unos primeros bancos coordinadores que colaboran con el promotor.
- Se sindicán entre varias entidades financieras (para un proyecto de 1.400 M€ se necesitarían varios bancos).
- Se acomete el préstamo por un período normalmente largo (podría ser entorno a 20 años para un puerto con 30 años de concesión).

Finalizó deseando que Ártabros obtenga los correspondientes permisos institucionales y se convierta en ese gran puerto que necesita España.



Puerto de Málaga

Intervención de un asistente a las jornadas

¿Participa el BBVA como accionista en los proyectos que financia?

Respuesta: Normalmente no, suele ser prestamista y así actuar más activamente y libremente (limitando inversiones, reparto de dividendos, etc., en función de si el proyecto va bien o no). En la actualidad se han puesto de moda los Fondos de Inversión en Infraestructuras donde otros bancos (españoles e internacionales) participan en los proyectos.

Intervención de otro asistente a las jornadas

¿La crisis internacional ha frenado o está frenando los grandes proyectos industriales y de infraestructuras?

Respuesta: No. La desaceleración ha podido afectar al sector inmobiliario pero no a los proyectos industriales o a las infraestructuras.