



11

Informe de viabilidad económica

11. INFORME DE VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA APLICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR

La Autoridad Portuaria ha realizado el estudio financiero y socioeconómico pormenorizado de la aplicación del Plan Director del Puerto de Santander.

11.1. Análisis financiero

Para el estudio de la viabilidad financiera del PDIPS se ha realizado una previsión de tráficos partiendo del último año con estadística cerrada, 2010, y aplicando las previsiones del Plan de Empresa 2012, aprobadas por Puertos del Estado. Estas previsiones de crecimiento, que alcanzan hasta 2015, se han fijado con criterios conservadores, con base en la adversa coyuntura económica que se está afrontando en este periodo. A partir de este momento se aplican crecimientos tendenciales a los tráficos ya consolidados, con una media de un 2 % de crecimiento lineal. Para los tráficos objetivos de captación del Plan Director se han aplicado crecimientos anuales exponenciales hasta la saturación de las correspondientes terminales de granel líquido, con-ro y trailers, partiendo de una cifra mínima de explotación económica.

Con las hipótesis anteriormente mencionadas y considerando el año base 2010 se parte de un tráfico de 4 947 927 €, llegándose en los diez primeros años a 7 millones de toneladas y en 20 años a alcanzar 10 millones de toneladas. La cifra máxima de capacidad generada por el proyecto es de 19 millones de toneladas llegándose a alcanzar con las actuales previsiones 17 millones de toneladas en un plazo de unos 50 años.

Esta previsión de tráfico es la base para el cálculo de las entradas (ingresos) que generará el proyecto de ampliación de capacidad del Puerto de Santander. A partir de ahí se montan los estados contables anuales, balance y pérdidas y ganancias, para con esos datos determinar los flujos de caja generados y calcular los ratios de rentabilidad y financieros.

11.2. Inversión inicial

El Plan Director se desarrolla fundamentalmente en dos ejes de inversión:

1. Inversión en ampliación de capacidad para con-ro y líquidos 266 601 412 €

a. Dragado del canal y ampliación Raos Sur242 364 920 €

Fase 1:

1000 m lineales de nuevos muelles, desde las instalaciones de Terquisa hasta el Polígono de Actimarsa..... 84 252 000 €

Fase 2:

Dragado del canal de navegación hasta la batimétrica -13 para mejorar la accesibilidad marítima y vertido del material dragado en Raos Sur hasta la cota +4 94 783 500 €

Fase 3:

Relleno desde +4 hasta +6,50 con suelo seleccionado, capas de firme, urbanización y accesos terrestres.....63 329 420 €.

b. Obras de compensación ambiental24 236 492 €

La inversión en obra marítima lleva aparejada la inversión en las necesarias obras de compensación ambiental que se han fijado en un 10 % del presupuesto de licitación de la actuación en infraestructura portuaria.

2. Inversiones integración Puerto-Ciudad 60 000 000 €

Como se ha explicado anteriormente la operación de regeneración del Frente Marítimo Portuario de Santander es financieramente autosuficiente. Así pues, en el cómputo de sus inversiones e ingresos está incluido el producto de las enajenaciones y otros ingresos generados por los terrenos de titularidad portuaria incluidos en el proyecto y el coste de las inversiones en infraestructura portuaria que en ellos se realicen. Por ello, en el estudio de viabilidad financiera del Plan Director el coste de la inversión de la rectificación de los Muelles de Maliaño y construcción de una nueva terminal de Ferry y crucero se salda con los ingresos que el mismo proyecto genera.

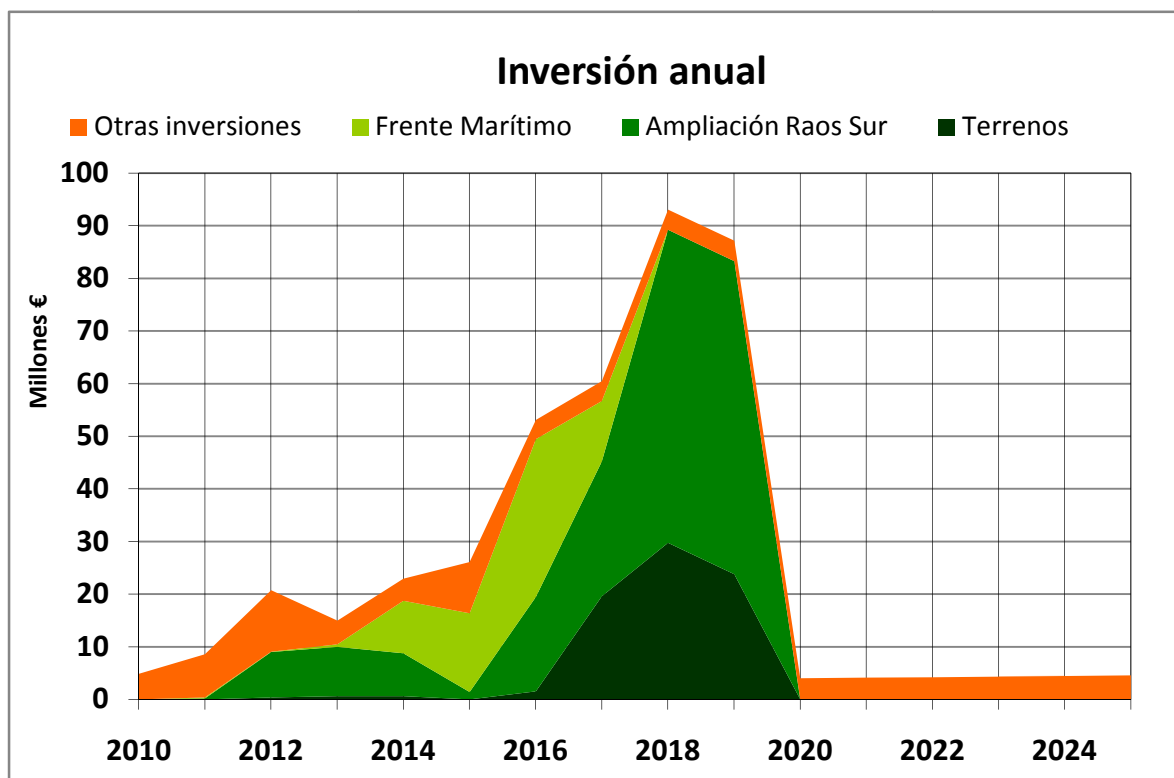


Figura 10.1. Inversión anual para el desarrollo del PDIPS.

11.2.1. Recursos y financiación

Se parte de la premisa de que la Autoridad Portuaria no debe comprometer su solvencia y liquidez, asegurándose una rentabilidad positiva del proyecto y una correcta gestión del apalancamiento financiero. Para ello, en el modelo de cálculo se asegura durante todo el periodo de estudio un fondo de maniobra positivo, con holgura suficiente para hacer frente a acreedores a corto plazo. Así mismo, al ser la autosuficiencia financiera uno de los principios rectores de la gestión portuaria, en el modelo económico no se han introducido subvenciones de dinero público.

Recursos propios

La principal fuente de recursos para hacer frente a las obras del Plan Director procederá de los recursos generados por las operaciones de tráfico portuario, es decir las tasas y tarifas generadas por el movimiento de las diferentes mercancías en el puerto y la ocupación de muelles y superficies de almacenamiento. La cifra de negocio del Puerto de Santander se ve claramente mejorada durante la vida útil del proyecto, por tanto se observa el positivo comportamiento de los ingresos de explotación. Esto se debe sobre todo a la puesta en marcha de la ampliación y al mayor peso de las mercancías con más valor añadido en el cómputo total de las mercancías medidas. Como ejemplo se parte de

que una tonelada de granel sólido mineral devenga unos ingresos de entre 0,99 y 1,36 € mientras que la tonelada movida en contenedor devenga alrededor de 2 €/ton.

Estos ingresos sirven tanto para hacer frente a la inversión inicial en obra marítima como a los intereses de deuda contraída y a las obligaciones corrientes de pago de la Autoridad Portuaria.

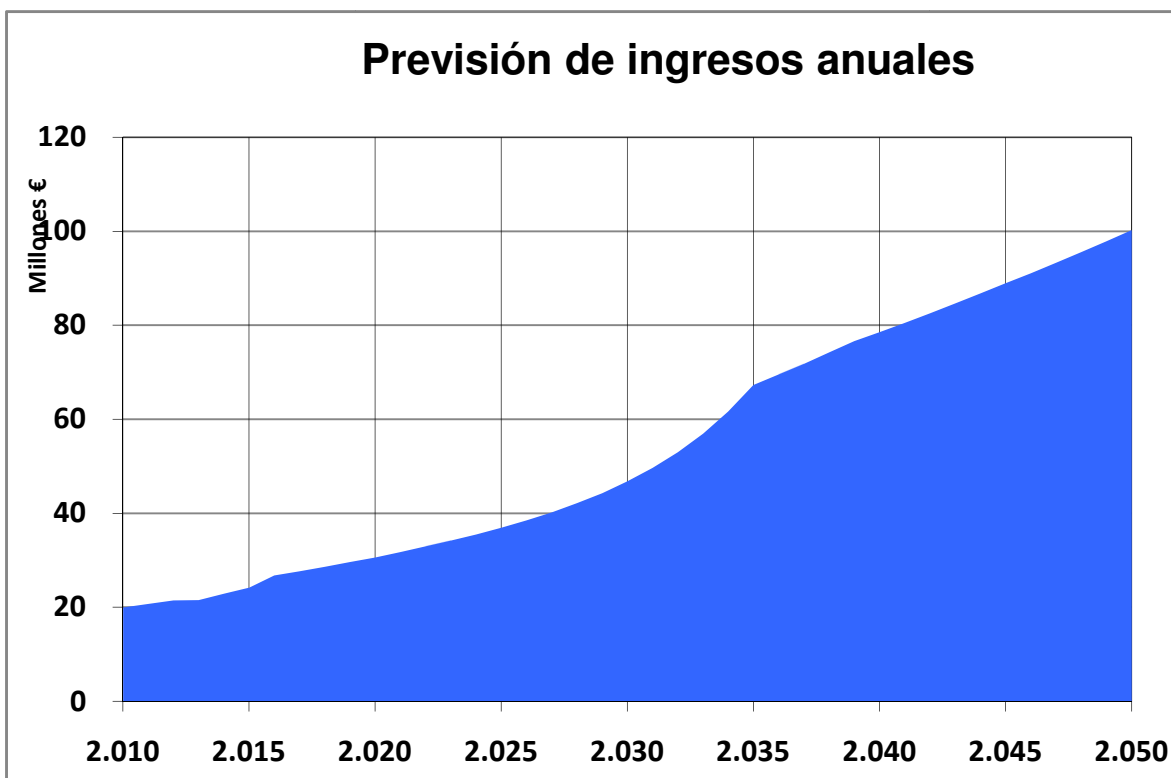


Figura 10.2. Previsión de ingresos anuales.

Los ingresos por las posibles plusvalías de la zona Maliaño-Varadero se reinvertirían íntegramente en su frente marítimo, lo que permitirá la mejora ambiental y paisajística de la fachada marítima, así como un correcto aprovechamiento de los muelles para los tráficos de mayor impacto inducido en la ciudad: ferries y cruceros. No obstante, el importe de esta inversión está condicionado a los recursos generados por la rentabilización de los terrenos.

Recursos ajenos: Endeudamiento y ayudas

A pesar de esta continua mejoría en los ingresos de explotación, en los primeros años del proyecto aparecen importantes necesidades de financiación derivadas de la fuerte inversión inicial en obra marítima. Esta necesidad de fondos puede satisfacerse bien mediante fondos públicos o mediante endeudamiento.

El modelo financiero ha optado por el endeudamiento financiero a través de una línea de crédito con la flexibilidad necesaria para hacer frente tanto a las necesidades de inversión como a los gastos financieros derivados de la deuda, permitiendo a la Autoridad Portuaria adaptar las cantidades solicitadas a los ingresos de explotación.

De las cifras de inversión necesarias y de la previsión futura de los estados financieros se desprende una necesidad máxima de endeudamiento de aproximadamente 220 millones de euros, suponiendo que se aplica un tipo de interés preferencial del 5 %.

Ayudas y subvenciones

No se consideran ingresos adicionales procedentes del Fondo de Compensación Interportuario y, por tanto, las dos únicas fuentes de financiación pública externa serían las posibles subvenciones públicas al aumento del calado del canal principal de navegación y los préstamos a largo plazo de entidades de crédito especial.

11.2.2. Rentabilidad financiera: VAN, TIR y Pay-back

Una vez definidas, cuantificadas y programadas las inversiones del Plan Director, y estimados los ingresos y vías de financiación necesarias, procede analizar la viabilidad del proyecto de inversión desde el punto de vista financiero.

Para ello se han calculado los siguientes parámetros estáticos del proyecto:

- VAN (Valor Actualizado Neto)
- TIR (Tasa Interna de Rentabilidad)
- PAY BACK (plazo de recuperación de la inversión)

Para el cálculo de estos ratios, se ha definido la tasa anual de descuento que se pedirá al proyecto y el horizonte temporal en el que se evaluará la viabilidad de la inversión.

Se ha elegido una tasa anual de descuento del 6% que refleja el objetivo mínimo de rentabilidad exigida al proyecto y el coste de oportunidad financiero que supone invertir en este proyecto en lugar de hacerlo en otros activos del mercado.

Para estimar la vida de la inversión se ha tenido en cuenta la vida contable de los activos generados, según las tablas fiscales de amortización para activos portuarios: muelles (30 años), dragado de primer establecimiento (50 años) y suelo (no amortizable), el volumen de inversión correspondiente a cada uno de los tipos de activo, y la fecha de inicio de las amortizaciones, considerando un horizonte temporal de 50 años (desde 2012 hasta 2061) con el fin de incluir también la construcción del muelle Raos 9.

Cálculo del VAN, TIR y PAY BACK

El VAN, o Valor Actualizado Neto, permite obtener el valor de todos los flujos de caja futuros, actualizados al momento inicial (euros constantes de 2011).

Realizado el estudio, se observa que la relación de ingresos y gastos, teniendo en cuenta la ampliación, es positiva. Para un periodo de explotación de 45 años (desde 2012 hasta 2056) se obtiene un **valor actual neto positivo de 20 millones de euros**.

La inversión en la ampliación del puerto supone por tanto una mejora de la competitividad que conlleva un incremento del tráfico capaz de generar, durante su vida útil, ingresos suficientes para amortizar la inversión comprometida en el proyecto y la normal gestión del puerto, obteniendo además una rentabilidad superior a la exigida a otros activos disponibles.

Tras el cálculo del VAN se ha obtenido una **tasa interna de rentabilidad del 6,59 %**, lo que muestra, en términos porcentuales, que la ejecución de la ampliación portuaria supone una rentabilidad superior al valor objetivo mínimo de rentabilidad que se había fijado para el cálculo del VAN (6%).

Como método complementario del análisis de la rentabilidad, se ha obtenido un **Plazo de Recuperación de la inversión de 45 años**. En el año 2056 se conseguiría hacer cero el VAN y se habría recuperado el desembolso inicial de la inversión, para el objetivo de rentabilidad del 6%.

11.3. Análisis de impacto económico

Los proyectos de inversión públicos se deben estudiar además, desde el punto de vista socioeconómico, ya que la generación de actividad económica a través del desarrollo de nuevas infraestructuras estratégicas produce importantes impactos positivos sociales y económicos en su región de influencia, que se traducen en incrementos en las principales variables macroeconómicas, empleo, renta y VAB.

Para este análisis, se ha partido del estudio de impacto económico del Puerto de Santander, realizado en 2005 por la Universidad de Cantabria. Este último estudio se realizó siguiendo la metodología de análisis input-output para determinar el impacto económico del conjunto del Puerto de Santander (Comunidad Portuaria y comunidad de usuarios), sobre la economía de la ciudad de Santander, Cantabria y su *hinterland* en el mencionado año, siguiéndose la metodología más ajustada y más consensuada para la medición del impacto portuario.

Para deducir el impacto que producirán las diferentes alternativas de desarrollo que propone el Plan Director se han tomado las cifras de impacto económico del Puerto del año 2005, en términos relativos, y se ha medido como variarán las principales variables económicas donde incide la actividad portuaria a través de la generación de nuevos tráficos: VAB y empleo.

11.3.1. Importancia económica del Puerto de Santander en su área de influencia

El Puerto de Santander cuenta con más de 2000 años de historia. Aunque la propia ciudad de Santander le debe su origen y prosperidad, lo cierto es que la actividad del puerto en estos momentos no es tan visible como antaño, y algunos sectores de población no perciben ninguna relación de dependencia de su propia economía doméstica respecto de la actividad generada por el puerto.

Por tanto, parece importante cuantificar el impacto socio-económico del puerto en su hinterland, y su aportación al valor añadido bruto y empleo de Cantabria y de la propia ciudad de Santander. Este tipo de valoraciones permiten estimar la riqueza que van a generar las inversiones planteadas en el Plan Director para el desarrollo del Puerto de Santander a corto y medio plazo.

En el Plan Director se incluyen además importantes inversiones en áreas que van a aliviar las tensiones puerto-ciudad, y en actuaciones de recuperación ambiental de zonas intermareales como el LIC de la Ría de Cubas, donde se recuperarán humedales de gran importancia para el mantenimiento del ecosistema de estuario.

En ambos casos, la importante inversión que se podrá destinar a estos proyectos ambientales complementarios no sería posible si no estuviera asociada a una inversión productiva como la que se propone en el Plan Director del Puerto de Santander.

11.3.2. Magnitudes de impacto económico del Puerto de Santander

La Autoridad Portuaria de Santander se ha preocupado de evaluar en la última década el alcance del impacto directo, indirecto e inducido del puerto en su hinterland, así como en la región de Cantabria y en la ciudad de Santander.

Las cifras relativas de impacto socio-económico ilustran la importancia de la actividad portuaria en su entorno (Tabla 11.1):

Hinterland	Empleos/100 t		VAB (€/t)	
Impacto directo	1,32	14%	127	26%
Impacto indirecto	6,20	66%	295	61%
Impacto inducido	1,93	20%	64	13%
Impacto total	9.45		486	

Tabla 11.1. Impacto en empleos y VAB en el Hinterland.

- El sector productivo y las cadenas logísticas de mercancías que utilizan el Puerto de Santander generan un valor añadido bruto de casi 500 € por tonelada manipulada (valor medio ajustado a la distribución del tráfico actual).
- Cada 1000 toneladas de mercancía que fluyen por el puerto permiten mantener 10 puestos de trabajo.

Si analizamos el impacto del Puerto de Santander en las diferentes regiones que forman su área de influencia veremos que este se reparte principalmente en las comunidades de Castilla y León y Cantabria. A este respecto, cabe subrayar que solo el 19% de la renta generada por las actividades dependientes del Puerto de Santander se localiza en Cantabria, lo que demuestra que el ámbito del servicio portuario comercial excede los límites regionales, justificando su condición de **puerto de interés general del Estado**.

Aún así es en Cantabria donde la actividad económica del puerto de Santander tiene un especial peso relativo. Así los diferentes estudios de impacto económico realizados desde hace más de 15 años demuestran que las empresas de la comunidad portuaria aportan el 2% del Valor Añadido Bruto de la región cántabra y la actividad del sector productivo y logístico de Cantabria, que depende del Puerto de Santander para acceder a los mercados internacionales en condiciones óptimas de competitividad aporta otro 4%. Las cifras anteriores nos llevan a deducir que el Puerto de Santander colabora activamente en la generación del **6% de la renta de Cantabria**. En cuanto al empleo de los más de 62 000 puestos de trabajo dependientes de manera directa indirecta o inducida de la actividad del Puerto de Santander, más de 11.000 se generan en Cantabria y de ellos alrededor de 8000 puestos de trabajos se localizan en el municipio de Santander, lo que supone que más de un **4,5% del empleo total de Cantabria** está ligado de una u otra forma a la actividad portuaria.

En términos relativos se obtienen los siguientes indicadores de riqueza y empleo en función de las toneladas manipuladas (Tabla 11.2):

Hinterland	Empleos/100 t		VAB (€/t)	
Impacto directo	0,38	22%	36	39%
Impacto indirecto	0,97	56%	45	48%
Impacto inducido	0,37	21%	12	13%
Impacto total	1.72		93	

Tabla 11.2. Impacto en empleos y VAB en Cantabria.

A nivel local, los estudios realizados también demuestran la enorme importancia de las empresas que componen la comunidad portuaria y la comunidad de usuarios, hasta el punto de que casi el **11% de la renta que se genera en la ciudad de Santander** está asociada al puerto. Dicho con otras palabras, de cada 100 euros de riqueza que genera la actividad económica en la ciudad de Santander, casi 11 dependen de la actividad empresarial asociada al Puerto de Santander y sus infraestructuras.

11.3.3. Impacto de la ampliación en Raos Sur

Generación de tráfico

La generación de actividad que va a suponer la inversión en la ampliación del puerto, medida en toneladas de tráfico, supondrá un incremento en las cifras anteriores de impacto, que deben tenerse en cuenta a la hora de evaluar la rentabilidad social de la inversión.

La ampliación del Puerto de Santander está fundamentalmente dirigida a los tráficos de contenedores y cargas en medios rodantes que, por el valor intrínseco de las mercancías y las necesidades de manipulación y servicios posteriores que requieren, suponen un aumento más que proporcional en el VAB.

De igual forma, se aprecia un aumento sostenido del impacto sobre el Valor Añadido Bruto y el Excedente Bruto de Explotación generado por la actividad económica del Puerto de Santander en su hinterland y en particular en el municipio de Santander y las regiones de Cantabria y Castilla-León.

La creación de nuevas terminales supone un salto importante en el número de puestos de trabajo directos, tanto en los servicios portuarios como en el transporte por carretera sobre todo. Como ya se ha apuntado, los tráficos de contenedores y ro-ro requieren gran cantidad de servicios y manipulación que se van a reflejar en la generación de empleo.

También hay que resaltar que el empleo generado es de calidad y estable en el tiempo por la previsión en constante aumento de captación de tráfico.

Impacto a corto plazo de la inversión

Además del impacto generado por el incremento del tráfico de mercancías, la ampliación portuaria, por su volumen de inversión, supone un salto cuantitativo en su impacto económico indirecto, ya que la inversión inicial en infraestructura repercute, mediante el aporte económico realizado por el puerto, en la cadena de valor generada por las inversiones y compras realizadas (construcción, adquisición de materiales, maquinaria necesaria para la ejecución de obra,...), suponiendo una inyección de riqueza palpable en el hinterland donde tiene su influencia.

En este punto hay que destacar que la Autoridad Portuaria de Santander es capaz de hacer frente al desembolso total, incluidos gastos financieros del desarrollo de infraestructuras, previsto en la alternativa de Raos Sur, por lo que la financiación de esta infraestructura no repercutirá de manera negativa en la disponibilidad de fondos públicos para otras necesidades de gasto o inversión pública.

Inversión estable en el tiempo

La ampliación portuaria va a suponer también un aporte económico posterior, derivado de la conservación de las nuevas infraestructuras, que necesitarán de una serie de inversiones periódicas para mantenerlas a pleno rendimiento. Esto pasa por una constante creación de empleo indirecto en el Puerto de Santander y un aporte monetario sobre las magnitudes económicas, tanto del puerto como de su hinterland.

Así mismo, la propia ampliación va a generar un importante volumen de inversión privada en terminales, inversión ya cuantificada en el impacto en el VAB, pero que a lo largo del tiempo va a ser clave para la competitividad del Puerto de Santander y la generación posterior de riqueza en el hinterland.

Magnitudes de Impacto económico de la ampliación de capacidad

Teniendo en cuenta que la ejecución del Plan Director incrementará la capacidad portuaria en 7 millones de toneladas aproximadamente, se puede estimar una generación anual de riqueza del conjunto del Puerto de Santander de 3400 millones €, que posibilitará mantener 66 000 puestos de trabajo en el sector productivo y logístico que utiliza el Puerto de Santander.

Si se evalúa exclusivamente el impacto socioeconómico de la ampliación de capacidad propuesta en Plan Director en Cantabria, la riqueza anual estimada será de 650 millones

€ y 12 000 puestos de trabajo, de los cuales aproximadamente el 70% se concentrará en la ciudad de Santander.

HINTERLAND	Empleos/1000 t		VAB(€/t)		VAB / Empleo
IMPACTO DIRECTO	9220,19	14%	887 319,73	26%	73 063
IMPACTO INDIRECTO	43 408,29	66%	2 065 677,61	61%	7674
IMPACTO INDUCIDO	13 490,67	20%	445 730,25	13%	17 144
Impacto total	66 119		3 398 728		5442
CANTABRIA	12 092,14	18%	653 266,24	19%	31 274
CASTILLA Y LEÓN	42 530,78	64%	2 207 180,63	65%	8 541
MADRID	7154,03	11%	331 291,06	10%	45 311
CATALUÑA	4316,89	7%	206 000,16	6%	77 379
PAÍS VASCO	25,31	0%	989,49	0%	10 810 130
Impacto total	66 119		3 398 728		5442

Tabla 11.3. Cifras de impacto total del Puerto de Santander con ampliación de capacidad

11.4. Análisis comparativo de las diferentes alternativas

11.4.1. Análisis financiero

Desde el punto de vista financiero se ha realizado una previsión de tráfico esperados ante el desarrollo de las nuevas infraestructuras portuarias. Como se ha señalado, todas las alternativas de ampliación (salvo la alternativa de no actuación) generan la misma capacidad y, por tanto, la previsión de crecimiento, tanto de los tráfico consolidados como de los potenciales es la misma. Así pues, las alternativas de ampliación 1, 2 y 3 generan los mismos ingresos durante el periodo de explotación.

Basándonos en las mismas premisas que para el análisis financiero de Raos se aplica el mismo coste de capital, 6%, y se evalúa la inversión durante el mismo periodo.

Así pues, el coste y distribución de la inversión inicial en infraestructura será el dato clave para la elección de la mejor alternativa de crecimiento desde el punto de vista

financiero. Se trata de discernir la viabilidad financiera de la inversión, teniendo en cuenta el coste de la inversión y su mantenimiento, la capacidad de la Autoridad Portuaria para hacer frente a dicha inversión con sus recursos y la rentabilidad de cada una de las alternativas analizando de manera comparativa la TIR y el VAN de cada proyecto.

Del análisis anterior se puede concluir que, desde el punto de vista financiero, la alternativa de ampliación en Raos Sur es la única viable, puesto que es capaz de financiarse a través de los ingresos generados y los recursos propios de la Autoridad Portuaria, hacer frente al endeudamiento contraído y arrojar una rentabilidad positiva superior a la requerida al proyecto.

La alternativa de Puerto Exterior, con una inversión inicial de 1800 millones de euros, repartida en un horizonte temporal de 20 años, es inasumible por la Autoridad Portuaria con el escenario de ingresos descrito y en ese plazo de explotación y presenta VAN y rentabilidad negativas.

La alternativa de ampliación en la Margen derecha de la Bahía de Santander supone una inversión en infraestructura de 468 millones de €, que se ha supuesto que se construye en el mismo periodo que se propone para Raos Sur. Esto supone más del doble de la inversión prevista en la alternativa de Raos Sur, para la generación de la misma capacidad y por tanto de los mismos ingresos, lo que empeora considerablemente el resultado financiero y hace que el proyecto no devuelva la rentabilidad requerida para este tipo de inversión, arrojando un VAN negativo y una TIR menor que el coste de capital. Respecto de la alternativa cero, "no actuación", esta no es comparable desde el punto de vista financiero por no tener inversión inicial que remunerar.

	INVERSION (millones €)	VAN (millones €)	TIR	Plazo de recuperación
No actuación	-	-	-	-
Raos Sur	266	20	>6 %	45
Exterior	1800	<0	<0	>48
Margen derecha Bahía de Santander	468	<0	<6 %	>48

Tabla 11.4. Síntesis del resultado financiero de las alternativas de ampliación

11.4.2. Análisis de impacto económico de las diferentes alternativas

Todas las alternativas de ampliación propuestas se han diseñado para alcanzar la capacidad máxima que el puerto de Santander puede llegar a alcanzar con la mejora de instalaciones y calados, teniendo en cuenta su posición geoestratégica, los mercados a

los que sirve, la situación de desarrollo de su hinterland, las tendencias del mercado internacional y su propia estrategia como ente empresarial.

Por tanto, todas las alternativas estudiadas generan la misma capacidad para los mismos tráficos objetivo, por lo que se supone que su impacto económico proveniente de la generación de tráficos es el mismo. Por lo tanto, no será un dato de peso para la elección entre una alternativa de ampliación u otra.

Por el contrario, si es un dato a tener en cuenta a la hora de comparar la situación con proyecto, es decir la ampliación de capacidad con la situación actual (alternativa 0).

Esta alternativa supone renunciar a la captación de 7 millones de toneladas de tráfico de alto valor añadido y con un mínimo impacto medioambiental en su manipulación y transporte: cargas ro-ro en líneas de transporte marítimo de corta distancia, contenedor y granel líquido (biocombustibles en su mayor parte).

En el siguiente cuadro se realiza la comparación entre la generación de impacto económico, medido en empleo y riqueza que puede generar la alternativa 0 respecto de la alternativa de ampliación (Tabla 10.4):

	Tráfico máximo Miles toneladas	Empleos Empleos/t	VAB €/t
IMPACTO EN EL HINTERLAND		9,45	486
Alternativa 0	12 000	113 347	5 826 390 153
Alternativa 1, 2, 3	19 000	179 466	9 225 117 743
	Diferencial de impacto económico	66.119	3.398.727.590

Tabla 10.4. Comparación del impacto económico entre las alternativas estudiadas

Como se puede observar, optar por la no ampliación de capacidad supone renunciar a la creación de 66 000 empleos de calidad y a la generación de más de 3.000 millones de euros de valor añadido bruto para el conjunto del área de influencia del Puerto de Santander.

Por otro lado, y si estudiamos estas variables en Cantabria, que es la región donde se concentran los impactos medioambientales negativos, la no ampliación del Puerto de Santander supondría la no creación de alrededor de 12 000 empleos y 650 000 millones de euros de riqueza en la región. De estos empleos generados un 40% sería empleo directo en el sector portuario, lo cual compensaría con creces las posibles pérdidas de empleo en el sector primario que se pudieran producir por la construcción de la infraestructura portuaria.

A nivel local, se perdería la oportunidad de la regeneración del frente marítimo portuario de la ciudad de Santander, una actuación que por sí sola va a generar un impacto socioeconómico de enorme entidad. Por último, no hay que olvidar que todas las actuaciones de ampliación de capacidad conllevan una inversión del 10% de la cifra total de obra en infraestructura dedicada a actuaciones de compensación ambiental y que en el caso de Raos Sur supone unos 24 millones de €. Dicha cifra comprende y mejora las necesidades de compensación ambiental propuestas en este informe.

Hay que resaltar respecto de los *efectos indirectos* provenientes de la inversión inicial y de mantenimiento de las diferentes alternativas de ampliación, que además de tener en cuenta el efecto positivo de las inversiones y compras de la Autoridad Portuaria y de la Comunidad Portuaria en la economía, hay que tener en cuenta la capacidad del Puerto de Santander para hacer frente a estas inversiones con recursos propios. Si esta inversión requiere ser financiada vía presupuestaria mediante subvenciones públicas, el impacto indirecto positivo se ve compensado por el coste de oportunidad de destinar dinero público a esta partida y no a otras inversiones de carácter público. Por todo ello, la alternativa de Raos Sur vuelve a ser desde este punto de vista preferible a otras alternativas no viables financieramente para la Autoridad Portuaria.

Por último, se debe tener en cuenta la necesidad adicional de inversión pública para la creación de acceso viario y ferroviario, que por no ser competencia de la Autoridad Portuaria de Santander no han sido incluidos en el modelo financiero, pero que a la postre serán una de las variables a tener en cuenta para la elección de una alternativa de ampliación u otra.

11.5. Conclusión

- ❑ Alternativa 0. No supone inversión en ampliación de capacidad portuaria ni en mejora de acceso terrestre, por lo que no es comparable financieramente con el resto de alternativas de ampliación. Desde el punto de vista de impacto económico supone la pérdida de la oportunidad de crear 66 000 empleos y 3400 millones de euros de VAB, directo, indirecto e inducido. Por tanto, se descarta esta alternativa por no cumplir el objetivo de incrementar el impacto económico del Puerto de Santander en su entorno.

- ❑ Alternativa 2 y 3. Puerto Exterior y Margen derecha de la Bahía de Santander. Ambas alternativas suponen cifras de inversión en infraestructura portuaria muy altas, prefiriéndose la alternativa de Pedreña a la del Puerto Exterior dado que con menor coste se consigue la misma capacidad. Desde el punto de vista de la inversión pública en infraestructuras de acceso terrestre, ambas suponen la necesidad de crear nuevos accesos tanto viarios como ferroviarios, para el servicio de las nuevas ubicaciones del

puerto de Santander, incrementando la necesidad de dinero público del proyecto. Financieramente ninguna de ellas es viable en el periodo estudiado, con el escenario de generación de ingresos supuesto. Por lo tanto, se descartan desde el punto de vista financiero, al ser inversiones que ofrecen una rentabilidad nula en el caso del Puerto Exterior, o muy inferior a la ofrecida por el mercado en el caso de la ampliación en la margen derecha de la Bahía de Santander. Por otro lado, desde el punto de vista de su impacto económico ambas ofrecen una generación de empleo y riqueza similar entre ellas y a la alternativa de ampliación en Raos Sur, sin que este dato sirva para elegir una u otra. Por tanto, se descartan estas alternativas por ser financieramente no viables y exigir una mayor inversión pública para alcanzar la misma capacidad.

- **Alternativa 1. Raos Sur:** Supone una inversión en capacidad portuaria de 266 millones de euros. Esta alternativa minimiza la necesidad de inversión pública en accesos terrestres ya que no precisa de nuevas vías de acceso viario y ferroviario sino de incrementos en la capacidad de las actuales. Así mismo, la Autoridad Portuaria de Santander es capaz de asumir el coste de la ampliación con recursos propios generados por el propio proyecto sin necesidad de acudir a subvenciones públicas. De esta manera, el proyecto arroja una cifra de rentabilidad del 6,59%, positiva y superior a la rentabilidad mínima requerida por el mercado (6%). Así pues, se prefiere esta alternativa al resto por ser la única financieramente viable y generar el mismo impacto económico positivo en su área de influencia que el resto de alternativas de ampliación sin necesidad de acudir a financiación pública.

Alternativas	Inversión inicial portuaria	Inversión en infraestructura de acceso terrestre	Viabilidad financiera Con recursos propios	Impacto económico en el empleo	Impacto económico en la generación de riqueza
	Mill. €		TIR VAN	Nº empleos	€
0. No ampliación	0	No requerida	0	113 000	5 800 000
1. Raos Sur	266	Mejora de acceso actual	TIR: 6,59% VAN: 20 mill. €	179 000	9 200 000
2. Puerto Exterior	1800	Necesidad de nuevo acceso ferroviario y viario	TIR<0 VAN<0	179 000	9 200 000
3. Margen derecha bahía	468	Necesidad de nuevo acceso ferroviario y viario	TIR<6,00 % VAN<0	179 000	9 200 000

Tabla 11.5. Síntesis de las inversiones y el impacto económico de las alternativas estudiadas.