

## **EL INSTRUMENTO DE GARANTÍA DE PRÉSTAMOS PARA PROYECTOS DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE**

### **Ficha descriptiva**

#### **¿Qué es el LGTT?**

LGTT es la denominación abreviada en inglés del Instrumento de Garantía de Préstamos para Proyectos de la Red Transeuropea de Transporte, un innovador instrumento financiero desarrollado y lanzado conjuntamente por la Comisión Europea y el Banco Europeo de Inversiones (BEI) con el fin de estimular una mayor participación del sector privado en la financiación de infraestructuras de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T).

#### **¿Cuál es la finalidad perseguida por LGTT?**

Este nuevo instrumento pretende fomentar la intervención del sector privado en la financiación de las infraestructuras europeas esenciales de transporte, las cuales tropiezan a menudo con dificultades para obtener recursos del sector privado a causa del riesgo relativamente elevado de fluctuación negativa de los ingresos durante la fase inicial de la explotación. El LGTT, que forma parte integrante del programa de la Red Transeuropea de Transporte y de la Iniciativa de Crecimiento del BEI, cubrirá parcialmente dicho riesgo reforzando así la viabilidad financiera de los proyectos. Cuenta con un capital de 1 000 millones de EUR, constituido conjuntamente por la Comisión y el BEI, que posibilitará hasta 20 000 millones de EUR de deuda preferente. El LGTT estimulará la inversión en proyectos de RTE-T incrementando la capacidad del prestatario para atender al servicio de la deuda preferente durante el período inicial de la explotación del proyecto (“fase de aceleración”) mientras no se haya estabilizado el nivel de ingresos. Ha sido concebido para mejorar la calidad de crédito global del proyecto y justificar una reducción de los márgenes de riesgo aplicados a los préstamos prioritarios. Este ahorro será normalmente mayor que el coste irrogado al prestatario por la garantía, lo que reportará al proyecto un valor añadido financiero.

#### **¿Qué proyectos de transporte pueden acogerse al LGTT?**

Aquellos proyectos (o partes de un proyecto) de interés común en el sector del transporte que respondan a los criterios enunciados por la Decisión No. 1692/96/CE (“proyectos de RTE-T”), que sean acordes con la legislación comunitaria y cuya viabilidad financiera dependa total o parcialmente de la percepción de tasas, peajes u otros derechos pagaderos por los usuarios.

#### **¿Qué volumen de financiación podrá aportar el LGTT?**

Por regla general, el importe de la línea de liquidez contingente garantizada por el LGTT estará limitada al 10% de la cuantía total de la deuda preferente, llegando hasta el 20% en supuestos excepcionales, vgr. cuando la volatilidad del tráfico se mantiene elevada durante la “fase de aceleración” pero cabe pronosticar su estabilización a más largo plazo con alcanzamiento de una capacidad aceptable de servicio de la deuda. El importe de la garantía no rebasará un tope de 200 millones de EUR por proyecto, en consonancia con las normas del Instrumento de Financiación Estructurada del BEI, que es el principal mecanismo utilizado por el BEI para incrementar su asunción de riesgos y fue creado con la finalidad específica de favorecer a los proyectos de interés europeo (incluidas las grandes iniciativas infraestructurales).

#### **¿Qué riesgos asume el BEI en el marco del LGTT?**

El LGTT permite al BEI asumir niveles de riesgo superiores a los considerados aceptables en el curso normal de sus operaciones de préstamo. En efecto, si al término del período de disponibilidad los proveedores de la línea de liquidez contingente invocaran la garantía del BEI, entonces el BEI

reembolsaría a los proveedores y quedaría frente al proyecto en la posición de un acreedor subordinado, es decir que las sumas adeudadas en el marco del LGTT serían satisfechas antes de cualquier distribución de dividendos o similares, pero sólo después de atender al servicio de la deuda preferente. Al aceptar este riesgo de subordinación a través de la garantía del LGTT, el BEI ayudará al prestatario a neutralizar el riesgo de fluctuación negativa de los ingresos durante los primeros años de explotación confiando en las perspectivas de viabilidad financiera del proyecto a más largo plazo.

### ¿Cómo se define el período inicial de la explotación o “fase de aceleración”?

La finalidad perseguida por el LGTT es incrementar la capacidad del prestatario para atender al servicio de la deuda preferente durante la fase temprana de la explotación del proyecto (“fase de aceleración”), independientemente del nivel inicial de los ingresos de tráfico. En otras palabras: la garantía LGTT y la correspondiente línea de liquidez contingente permanecerán en vigor durante cinco años (hasta siete años en casos especiales) a contar desde el final de la fase de construcción del proyecto, que podrá ser por ejemplo la fecha en que el proyecto es declarado abierto al tráfico según lo estipulado en el contrato de concesión o bien la fecha en que el consejero técnico de los prestamistas certifica su conformidad con las pruebas de recepción del proyecto.

### ¿Cómo pueden los promotores solicitar una financiación del LGTT?

Para solicitar una financiación del LGTT no se requiere cumplimentar ninguna formalidad ni rellenar impreso alguno. Los promotores pueden acudir directamente a la sede central del BEI en Luxemburgo o a alguna de sus oficinas exteriores en Europa (ver las direcciones web indicadas).

### ¿Cómo funciona el LGTT?

El LGTT es un instrumento de garantía del BEI y se nutre de la dotación de capital riesgo que ha sido aportada conjuntamente por la Comisión Europea y el propio BEI. La garantía será otorgada a ciertos bancos comerciales que concederán con cargo a sus recursos propios una línea de liquidez contingente (LLC) paralelamente a los instrumentos habituales de financiación de proyectos. Dicha LLC garantizada por el BEI tendrá un período de disponibilidad de hasta 7 años, pero sólo podrá ser utilizada durante la fase inicial de explotación inmediatamente siguiente a la puesta en servicio de la infraestructura de transporte. En caso de disminución imprevista de los ingresos de tráfico de la infraestructura durante esta “fase de aceleración”, la empresa explotadora podrá echar mano de la LLC para cubrir el servicio de la deuda preferente. En principio y siempre a reserva de las necesidades del montaje financiero específico, los saldos de tesorería sólo podrán ser asignados al reembolso de los importes utilizados de la LLC después de atender al servicio de los préstamos prioritarios (que es justamente lo que se trata de asegurar). Al término del período de disponibilidad, los bancos proveedores podrán invocar la garantía LGTT con respecto a los importes utilizados y aún no reembolsados de la LLC (intereses, intereses vencidos y principal), en cuyo caso el BEI reembolsará a los bancos proveedores y pasará a ocupar frente al proyecto la posición de un acreedor subordinado. Una vez que el BEI se haya convertido en acreedor, las sumas adeudadas en el marco del LGTT seguirán supeditadas al servicio de la deuda preferente y se reembolsarán, bien mediante asignación de los saldos de tesorería que queden disponibles tras cubrir dicho servicio (solución por defecto), bien con arreglo a un programa predeterminado de amortización de la deuda LGTT. En el diagrama que reproducimos bajo estas líneas se describe la estructura contractual.

Instrumento de Garantía de Préstamos para Proyectos de RTE-T (LGTT)

