

Expansión

DE LA ACTUALIDAD ECONÓMICA DIARIA

MARTES 11 de septiembre de 2007 Año XXI nº 6.437

1,50 euros

SEGUNDA EDICIÓN

Typsa participará en la ampliación del Canal de Panamá

Typsa ha logrado un contrato para la ampliación del Canal de Panamá. La norteamericana CH₂M Hill ha elegido al grupo español de ingeniería Typsa y a la holandesa DHV para colaborar en el proyecto, que tiene un presupuesto de 3.807 millones de euros y que finalizará en 2014. **Pág. 4. LA LLAVE**

LA LLAVE

ABN Amro, más complicado

Antes del verano, parecía que todo marchaba viento en popa para el consorcio integrado por Royal Bank of Scotland, Banco Santander y Fortis en su oferta por ABN Amro. Pero la crisis que ha sacudido a los mercados este verano va a traer complicaciones para todos los implicados, incluido Barclays. Aunque Bob Diamond, uno de los máximos ejecutivos de Barclays, reconocía ayer que la oferta del trío podría superar la del banco británico, eso no es ninguna novedad. Siempre ha sido así. Valorada en 71.600 millones de euros, la opa del consorcio, que se paga íntegramente en efectivo, sigue siendo mucho más elevada que la de Barclays, cifrada en 59.100 millones de euros y abonada en su mayor parte en acciones. Esa diferencia entre acciones y efectivo, que antes de la crisis y el endurecimiento del crédito era claramente una ventaja para el consorcio, puede convertirse ahora en un hándi-

mond tiene razón cuando reconoce que la opa del trío puede superar la de Barclays, pero también cuando enumera los complejos condicionantes que tiene por delante la propuesta liderada por Royal. Habrá que estar muy atentos, porque ninguno de los contrincantes lo tiene fácil. Ni para ganar por goleada ni para tirar la toalla, porque se han jugado mucho en unas opas que ya están en marcha y en las que los accionistas tienen la última palabra.

BANCA ESPAÑOLA

Es cierto que la banca española no se ha visto muy afectada por la crisis de las hipotecas de alto riesgo en Estados Unidos. Pero que no tengan que asumir pérdidas porque no habían invertido en las emisiones de deuda *subprime* no quiere decir que la crisis vaya a pasar de largo por su puerta. Como las entidades de todo el mundo, sufrirán la derivada de la crisis: el encarecimiento del crédito. Bancos y cajas pondrán tipos más realistas a los créditos que concedan, pero a ellos también les costará más el dinero que tomen prestado en el mercado, ya sea por emisiones de deuda a corto plazo -pagarés-, a largo -obligaciones subordinadas o preferentes- o las llamadas titulizaciones. Dicho de otra manera, se va a encarecer el coste del pasivo de la banca. Los que obtengan más recursos baratos, es decir, más depósitos a través de libretas de ahorro o cuentas corrientes, se verán menos afectados en sus márgenes. Con este telón de fondo, quizá este año algunos no esperen a la cercanía de las Navidades para empezar la campaña de regalos por hacer depósitos o domiciliar las nóminas.

TYPSA Y CANAL DE PANAMÁ

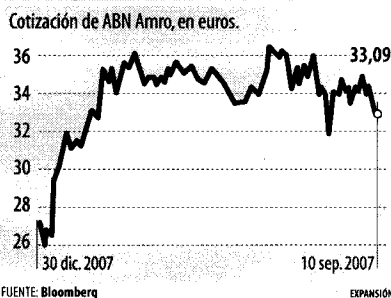
Aunque no sea el aroma preponderante, la ampliación del Canal de Panamá tendrá algo de sabor español. La empresa Typsa, especializada en consultoría en ingeniería civil, arquitectura y medio ambiente, junto con la holandesa DHV, son los dos socios internacionales que integraban el consorcio liderado por la empresa norteamericana CH2M Hill, la compañía realmente vencedora del concurso que abrió hace tiempo la Autoridad del Canal de Panamá para ayudarle a administrar el programa. Los profesio-

nales de CH2M Hill, Typsa y DHV supervisarán todo el proyecto, programarán las sucesivas licitaciones -construcción de las nuevas esclusas y excavación y ensanche de los cauces- y supervisarán la marcha de las obras. Si todo sigue su curso, el nuevo Canal de Panamá debería estar completado en 2014, coincidiendo con su centenario. Pero hay algunos retos en el horizonte. Uno, que las obras se desvíen del presupuesto, cifrado en 5.250 millones de dólares. Y dos, la financiación, porque las autoridades tenían previsto que la obra se autofinancie con mayores peajes para los barcos y una emisión de deuda apoyada en los ingresos futuros esperados, es decir, lo que en la jerga financiera se conoce como titulización. Y, desde la crisis de las hipotecas *subprime*, los inversores no se sienten muy atraídos por este tipo de emisiones. Claro que la emisión del Canal tardará en salir al mercado, y quizá para entonces el sentimiento haya cambiado.

LLADRÓ SALA

La tradición es el mejor apoderado de la firma de moda sevillana El Caballo. Quizás por eso y porque la empresa de la familia Rodríguez Pineda se ha reorganizado y enfocado hacia el negocio del lujo, ha atraído a los valencianos Lladró Sala para comprar el 20% de la enseña andaluza. En el mundo de la moda, la creación y la distinción de una marca reconocida es imprescindible, como bien sabe José Rodríguez Pineda, actual presidente de la firma. Igual de importante es no quedarse atrapado en las raíces. Por ello, y a pesar de los esfuerzos que supone para una empresa mediana, han contratado a un director creativo que ha trabajado para modistos de renombre como Christian Lacroix, Jean Paul Gaultier o Givenchy, entre otros. Se trata de Nicolás Vaudelet, un francés de 31 años, quien ayudará a El Caballo a conseguir uno de sus objetivos primordiales: posicionarse a nivel internacional como una marca de lujo. Los directivos de la compañía creen que va a ser más fácil fuera que dentro, por eso de que a veces se valora más aquello que viene de lejos. De momento, desde la empresa no se aventuran a decir qué repercusiones económicas tendrá su proyecto, pero está claro que las ambiciones son grandes.

A la espera



cap. Porque para llevar a cabo la compra de ABN Amro, el trío tiene que hacer emisiones de deuda en unos mercados ahora mucho más exigentes a la hora de demandar rentabilidades. En otras palabras, que es más que probable que al consorcio le resulte más difícil y, sobre todo, más caro obtener la financiación que necesita para comprar ABN Amro. Ahora bien, las cosas no sólo se han complicado para el trío. También para Barclays, cuya cotización ha caído en torno a un 20% desde que en julio estalló la crisis de los mercados. A su favor juega el hecho de que los inversores ven con menos recelo las acciones que las emisiones de deuda. En su contra, que como su oferta está formulada en un 63% en acciones, cuanto más caiga su valor en bolsa, menos vale su opa por ABN Amro. Las cosas están complicadas para ambos. Dia-

LA AMPLIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA ALCANZA LOS 3.807 MILLONES DE EUROS

Ingeniería española al servicio del Canal de Panamá

Typsa participará en la gestión del proyecto, cuya finalización está prevista para 2014 y que supondrá una de las mayores obras civiles de los próximos años.

J.M. SEPÚLVEDA. Madrid

Typsa ha logrado un contrato para la ampliación del Canal de Panamá, vía de navegación situada en el punto más angosto entre el Mar Caribe y el Océano Pacífico y que permite el comercio marítimo a través de Centroamérica.

El pasado 15 de agosto, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) adjudicó a la empresa norteamericana CH2M Hill el contrato de apoyo a la administración del programa de ampliación del canal. El grupo español de ingeniería Typsa y la holandesa DHV han sido las elegidas para colaborar con CH2M Hill en el proyecto, que supone, según Pedro Bueno, consejero delegado de Typsa, "la mayor obra pública que se va a realizar en el mundo en los próximos años".

La ampliación tiene un presupuesto de 5.250 millones de dólares (3.807 millones de euros) y está previsto que se finalice en el año 2014, coincidiendo con el centenario de la finalización del canal original, aunque este plazo puede ampliarse hasta el año 2016.

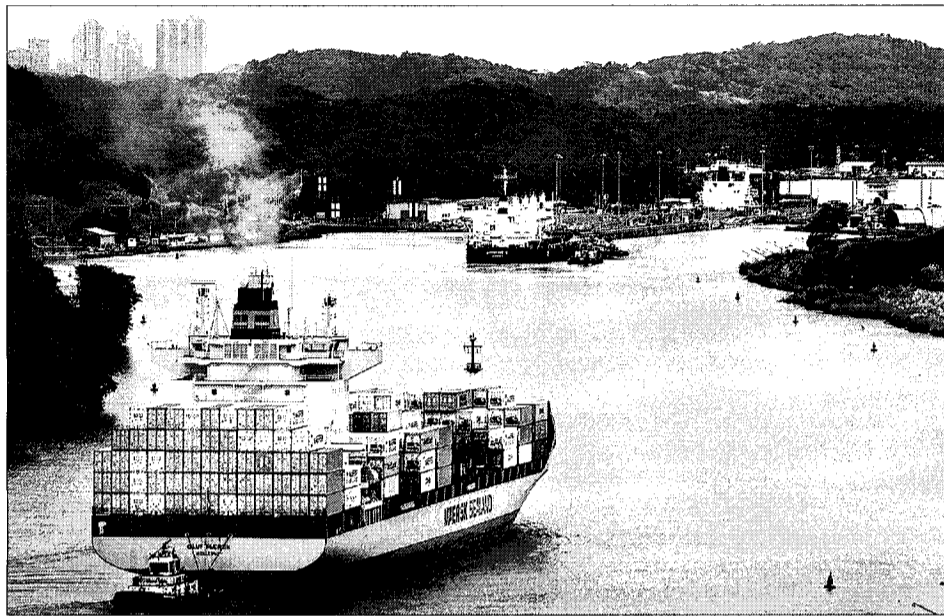
El objetivo del proyecto es que barcos más grandes puedan atravesar Centroamérica

"Muy pocas empresas constructoras reúnen las características exigidas para este gran proyecto", asegura Bueno, que considera que colaborar con la ACP es un paso adelante para Typsa, ya que supone entrar en contacto con un nuevo cliente, además de un gran inversor.

Paso necesario

Esta ampliación está destinada a que "navíos mayores puedan atravesar el canal, fundamentalmente, barcos de contenedores", asegura Bueno. El tráfico de esta infraestructura alcanzó en 2005 los 100 millones de toneladas y, para el año 2025, se prevé que esta cifra se multiplique por tres.

El canal de Panamá, que actualmente "está trabajando casi al límite de sus posibilidades", afirman desde Typsa, registró el año pasado 14.194 tránsitos (el 4% del comercio marítimo mundial) a través de sus 80 kilómetros de longitud. Sin embargo, cuando la obra se finalice, los



La unión de dos océanos

El Canal de Panamá ha sido, desde su creación, uno de los referentes del comercio mundial y una vía de tránsito corta y barata entre dos grandes océanos, el Atlántico y el Pacífico. Patrimonio de la nación de Panamá, el Gobierno debe garantizar unas condiciones mínimas, para que se mantenga al servicio de la comunidad marítima y del comercio internacional.

279,1 millones de toneladas transportadas el año pasado podrán alcanzar los 600 millones, al permitir el paso de buques *postpanamax*, que hasta ahora no podían circular por el canal debido a su gran tamaño, y capaces de transportar unos 12.000 contenedores, mientras que un *panamax* tan sólo puede cargar con 4.500, lo que reduce en gran medida el potencial de comercio marítimo.

Se prevé que, en los próximos seis años, la flota de portacontenedores *postpanamax* aumentará más de un 50%, hasta las 667 unidades.

Ahorro de agua

El de Panamá es un canal de esclusas, que funcionan como elevadores de agua, aupando a los buques desde el nivel del mar hasta el del lago Gatún, para permitir el

Sin estrecheces

- Se construirán dos nuevos grupos de esclusas en los océanos Atlántico y Pacífico. Las dimensiones serán 427 metros de longitud y 55 de anchura.
- Se procederá a la profundización y ensanche de los canales de entrada, tanto en el lado del océano Pacífico como en el del océano Atlántico.
- Uno de los tramos críticos para el tránsito de los barcos, Corte Culebra, también se hará más profundo y ancho, al igual que el canal del lago Gatún.

cruce a través de la Cordillera Central.

La construcción de las esclusas permitirá la optimización de los recursos hídricos, ya que, hasta ahora, el sistema utilizado en el canal para hacer pasar las embarcaciones consume aproximadamente 400 millones de litros de agua dulce del lago Gatún en cada operación, que después son vertidos al océano.

El lago tiene una doble función: almacenar el agua que permite el funcionamiento de las esclusas y ser la vía acuática por la que navegan las embarcaciones, situación que obliga a que el nivel del lago se mantenga constantemente por encima de una determinada altura para asegurar el calado necesario a las embarcaciones.

Pág. 2 LA LLAVE

De Nicaragua a Dubai

El Grupo Typsa, con cuatro décadas de actividad, ha logrado contratos en cincuenta países de todo el mundo y, actualmente, cubre todos los campos de la ingeniería civil, medio ambiente, arquitectura y mobiliario urbano. La compañía centra un 30% de toda su actividad fuera de España. Otros de los proyectos que ha conseguido recientemente ha sido la adjudicación de un contrato para la realización de estudios y anteproyectos constructivos en doce carreteras secundarias de Nicaragua a través de su filial Aztec. Además, lidera el consorcio de ingenierías europeas especializadas en grandes túneles para la elaboración del anteproyecto y el estudio de impacto ambiental del túnel ferroviario bajo el Estrecho de Gibraltar, de 38,7 kilómetros de longitud, del que se estima que 500 metros discurren por debajo del nivel del mar. Typsa también está realizando el proyecto de ejecución de una gran parte del complejo *Dubai Health Care City*, de 15 millones de metros cuadrados, en la zona de Ras Al Khor.



Pablo Bueno.