

Una Segunda Opinión (SPO) de S&P Global Ratings incluye la opinión de S&P Global Ratings sobre si la documentación de una transacción financiera, instrumento, marco o programa de financiamiento sostenible se alinea con ciertos principios de financiamiento sostenible publicados por terceros. Ciertas SPO también pueden proporcionar nuestra opinión sobre cómo el financiamiento aborda los factores de sostenibilidad más sustanciales del emisor. La SPO brinda una opinión en un momento específico, que refleja la información que se nos proporcionó en el momento en que se creó y publicó la SPO, y no recibe vigilancia. No asumimos ninguna obligación de actualizar o complementar la SPO para reflejar cualquier hecho o circunstancia que pueda llamar nuestra atención en el futuro. La SPO no es una calificación crediticia y no considera la calidad crediticia ni se incorpora en nuestras calificaciones crediticias. Consulte nuestro [Enfoque Analítico: Segundas Opiniones: Uso de los Fondos](#).

Segunda Opinión

Marco de Financiamiento Azul de Los Cipreses S.A. (Buquebus)

14 de agosto de 2024

Ubicación: Argentina y Uruguay

Sector: Transporte

Alineación con los principios

Alineado = Alineado conceptualmente = No alineado =

Principios de Financiamiento para Proyectos Verdes, LMA/LSTA/APLMA, 2023

Consulte más detalles en nuestra [Evaluación de alineación](#)

Contacto analítico principal

Víctor Laudisio

Sao Paulo

victor.laudisio

@spglobal.com

Verde oscuro

Actividades que corresponden con la visión de largo plazo de un futuro LCCR.

Nuestro [Enfoque analítico: Evaluaciones Shades of Green](#) >

Fortalezas

Al promover la transición de ferries propulsados por diésel a ferries eléctricos (e-ferries), Buquebus va más allá de los estándares internacionales y regionales y contribuye a la transición energética del sector del transporte, al tiempo que reduce otros contaminantes del aire. La electrificación del sector transporte en América Latina es baja, dada la falta de infraestructura. Las emisiones cero directas son esenciales para promover todos los modos de transporte limpio en 2050.

Las salvaguardias ambientales y sociales de Buquebus se basan ampliamente en convenios y marcos internacionales específicos de la industria. Esta alineación mejora las prácticas de mitigación de riesgos ambientales y sociales de la empresa, que incluyen consideraciones de gestión de residuos, biodiversidad, seguridad y cadena de suministro.

Debilidades

Sin debilidades que reportar.

Áreas por observar

El e-ferri se cargará desde la red, que en Argentina tiene 65% de capacidad instalada no renovable. El despliegue de fuentes alternativas de energía sostenible para abastecer las estaciones de carga en Buenos Aires podría mejorar aún más los beneficios ambientales del proyecto.

El e-ferri también transportará vehículos, en su mayoría automóviles, furgonetas y motocicletas con motor de combustión interna (MCI). Aunque el e-ferri representa un modo de transporte menos intensivo en comparación con el uso de las autopistas, aún destacamos que el e-ferri desempeñará un papel en el transporte de vehículos propulsados por combustibles fósiles.

La estrategia de sostenibilidad e identificación de riesgos climáticos físicos de Buquebus está en una etapa inicial. El emisor aún no ha formalizado el análisis de escenarios climáticos ni los planes de adaptación. Dicho esto, la empresa demuestra conciencia sobre los riesgos climáticos físicos, y la Corporación Financiera Internacional (CFI) ha realizado análisis específicos para el proyecto a financiar. Aun así, tenemos una visibilidad limitada sobre la disposición de la entidad para abordar posibles interrupciones relacionadas con el clima y la sostenibilidad.

Resumen de la evaluación de proyectos verdes elegibles

Los proyectos elegibles bajo el marco de financiamiento azul del emisor se evalúan en función de sus beneficios y riesgos ambientales, utilizando la metodología Shades of Green.

Embarque sostenible

 **Verde oscuro**

Adquisición de embarcaciones eléctricas.

Instalación de infraestructura asociada necesaria para las operaciones de embarcaciones eléctricas (por ejemplo, infraestructura de carga, modernización de terminales, líneas de transmisión)

Operaciones y mantenimiento de embarcaciones eléctricas.

Para conocer más detalles, consulte el [Análisis de proyectos elegibles](#).

Contexto de sostenibilidad del emisor

Esta sección proporciona un análisis de la gestión de sostenibilidad del emisor y la integración del marco de financiamiento en su estrategia general.

Descripción de la empresa

Buquebus es un operador de transporte privado que se fundó en Uruguay en 1979. Actualmente, opera una flota de tres buques que conectan Argentina y Uruguay a través de la vía fluvial del Río de la Plata. La empresa se ha consolidado como único proveedor de la ruta Montevideo (Uruguay) – Buenos Aires (Argentina) y conserva más de la mitad de la participación de mercado de la ruta Colonia del Sacramento (Uruguay) – Buenos Aires. Los buques transportan vehículos y pasajeros. Buquebus también opera una flota de 36 autobuses, ocho microbuses y una camioneta, además de terminales de pasajeros y servicios de alquiler de automóviles.

Factores importantes de sostenibilidad

Riesgo de transición climática

El transporte representa aproximadamente una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) a nivel mundial, ya que 95% de la energía del transporte en el mundo todavía proviene de combustibles fósiles, según las Naciones Unidas. Aunque los vehículos y los barcos no queman combustible con tanta intensidad por peso transportado como los aviones, su número total es mucho mayor. Por tanto, los modos de transporte de superficie representan la mayor parte de las emisiones de este sector. La regulación de la eficiencia del combustible o de las emisiones ha comenzado a surgir en algunos mercados y puede ser más estricta para abordar los objetivos climáticos. Esto podría generar costos regulatorios más altos y requerir inversiones en nuevas tecnologías de motores, así como el uso de combustibles alternativos más costosos (como gas natural licuado, hidrógeno verde y biocombustibles), o nueva infraestructura de apoyo.

Riesgo climático físico

Las operaciones de Buquebus se encuentran en países con exposición mapeada a eventos climáticos agudos, como sequías, lluvias intensas e inundaciones. Esto podría eventualmente plantear riesgos para las operaciones e inmovilizar activos, incluidos, pero no limitado a, los buques. Los fenómenos meteorológicos agudos también pueden limitar el acceso a la infraestructura esencial, incluidas carreteras, puertos y depósitos, y aumentar el riesgo de accidentes. Con el tiempo, tanto los riesgos agudos como los crónicos (cambiar los patrones de precipitación, por ejemplo) podrían acortar la vida útil de los vehículos y la infraestructura. Las implicaciones para las partes interesadas podrían extenderse a la región o área de servicio de la infraestructura dañada (o más allá), lo que suspendería el transporte de pasajeros e interrumpiría las cadenas de suministro. Uruguay está expuesto a peligros climáticos, como sequías e inundaciones, mientras que las inundaciones, las olas de calor y las precipitaciones extremas son los peligros de mayor inquietud identificados por el gobierno argentino, según el Banco Mundial. La cuenca Paraná-La Plata, que desemboca en el río donde opera Buquebus, recientemente enfrentó la peor sequía desde 1944.

Contaminación

La contaminación en el sector del transporte marítimo puede adoptar múltiples formas: emisiones en el aire (como óxidos de nitrógeno y hollín), derrames accidentales, contaminación del suelo en instalaciones como gasolineras y ruido excesivo. Estos tienen efectos graves, especialmente para las personas que viven cerca de las principales rutas de transporte marítimo, fluvial o por carretera. La contaminación del aire y del agua provocada por el transporte marítimo crea riesgos regulatorios y de reputación, y la regulación se ha vuelto más estricta en los últimos años. Por ejemplo, en 2020, la Organización Marítima Internacional (OMI) redujo el contenido máximo permitido de azufre para el aceite combustible de buques a 0,5% de 3,5%. La contaminación también genera inquietudes durante el desmantelamiento. El desguace de buques plantea riesgos ambientales, incluida la liberación de sustancias peligrosas que ya no están permitidas. La industria ha logrado algunos avances hacia la reducción de la contaminación a través de la regulación; mejoras del motor; procesos seguros; y, en algunos casos, cambios de

equipamiento. Los buques de transporte pueden enfrentar derrames accidentales y descargas periódicas de petróleo, aguas residuales que contienen especies invasoras u otras sustancias tóxicas, o contaminación acústica.

Salud y seguridad laboral

La salud y la seguridad de los empleados y pasajeros son fundamentales, dado que la industria del transporte sufre incidentes y accidentes con regularidad, especialmente en las carreteras. Los incidentes en el lugar de trabajo pueden provocar lesiones y muertes, lo que también puede afectar las operaciones, la exposición legal y la reputación de las empresas. También existen riesgos relacionados con las cadenas de suministro, por ejemplo, en la producción de nuevas tecnologías de motores y combustibles. La producción de baterías para vehículos eléctricos implica la minería, fundición y refinación de materias primas, a menudo en regiones donde los riesgos de violaciones de derechos humanos y riesgos de seguridad son altos.

Acceso y capacidad de pago

La infraestructura de transporte permite viajar por motivos de trabajo, atención médica, educación y un movimiento confiable de mercancías. Dada la naturaleza esencial de la infraestructura de transporte, el acceso y la asequibilidad de los servicios son muy importantes, ya que podrían afectar el poder adquisitivo de los hogares, el acceso a medios de vida o a servicios esenciales y limitar la actividad económica. Los proyectos que amplían o mejoran los servicios de transporte para comunidades seleccionadas, aunque potencialmente aíslan a otras, pueden generar oposición pública; se trata de cuestiones regionales y pueden tener graves efectos adversos en las poblaciones vulnerables. Los aumentos de tarifas para el transporte masivo están sujetos a una estricta supervisión regulatoria y, si se consideran excesivos, podrían generar una fuerte oposición de los usuarios o comunidades, así como acciones regulatorias o políticas que reduzcan la demanda. Esto también podría limitar la capacidad del proveedor de infraestructura para realizar inversiones continuas para mantener un servicio confiable.

Análisis de emisor y contexto

Los proyectos elegibles tienen una conexión directa con la mitigación de la exposición de Buquebus a los riesgos de la transición climática, al mismo tiempo que abordan aspectos de contaminación, que son factores importantes de sostenibilidad para la empresa. Considerando que actualmente 99% de la flota marítima internacional depende de combustibles fósiles, según la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA), Buquebus está promoviendo esfuerzos hacia la descarbonización del transporte marítimo en la región reemplazando dos buques existentes propulsados por diésel por un ferri eléctrico (e-ferri). Además, dada su conexión directa con el negocio principal de la empresa, los buques generan una parte importante de sus emisiones de Alcance 1 y 2. La entidad planea continuar con el reemplazo del resto de su flota propulsada por diésel con tecnologías más limpias, aunque no estamos seguros de cuándo ocurrirá esto.

Además de las políticas existentes sobre gestión de riesgos ambientales y sociales que se alinean con las regulaciones locales, la empresa se compromete a desarrollar un Procedimiento Operativo Ambiental y Social (ESOP) para el financiamiento. Esto incluirá políticas y procedimientos ambientales y sociales adicionales, el seguimiento de indicadores clave de desempeño y objetivos de desempeño basados en las Normas de Desempeño de la CFI y los lineamientos del Grupo del Banco Mundial. Se realizarán periódicamente auditorías internas para verificar el cumplimiento y el presidente de Buquebus supervisará de manera regular el desempeño ambiental y social. Consideramos que esto respaldará aún más la gestión de la contaminación del aire y el agua por parte de la empresa, así como los riesgos de pérdida de biodiversidad.

La estrategia de sostenibilidad de Buquebus es relativamente emergente, pero los acontecimientos recientes demuestran avances. En 2022, la empresa lanzó su estrategia corporativa de sostenibilidad, basada en una revisión integral de áreas de oportunidad y definió tres pilares centrales orientados a reducir las emisiones de GEI, la generación de residuos sólidos y el consumo de electricidad. En nuestra opinión, estos pilares son consistentes con los factores de sostenibilidad más importantes que enfrenta la industria. La entidad ha adoptado una serie de acciones, como la instalación de paneles solares para alimentar su terminal de Buenos Aires y

Segunda Opinión: Marco de Financiamiento Azul de Los Cipreses S.A. (Buquebus)

estaciones de carga para vehículos eléctricos de pasajeros. Además, la empresa estableció prácticas de reciclaje y compostaje (es decir, a través del reciclaje de botellas de plástico en la cooperativa “El Ceibo”) y comenzó a utilizar productos biodegradables y compostables. Sin embargo, observamos que la falta de prácticas públicas de presentación de informes de sostenibilidad limita nuestra visibilidad en otros indicadores, objetivos e iniciativas. Además, el historial actual en la ejecución de esta estrategia es corto.

El proyecto apoya la ambición de Uruguay de alcanzar la neutralidad en carbono para 2050.

Una primera etapa de transición más enfocada en la electricidad verde ha dado como resultado una generación promedio de energía renovable de 97% entre 2017 y 2020 en el país. Como siguiente paso, el gobierno se ha esforzado en reducir las emisiones de GEI de los sectores industrial y de transporte, enfocándose en la electrificación. Esto se alinea con la estrategia de Buquebus de invertir en un ferri con emisiones cero directas y la infraestructura asociada, con el objetivo de ofrecer una vía navegable respetuosa con el medio ambiente a los modos de transporte por carretera y aéreo.

Buquebus demuestra conciencia de los riesgos climáticos físicos, pero adoptar un enfoque sistemático para identificar y gestionar estos riesgos fortalecería los procesos de gestión de riesgos de la empresa.

Aunque algunos análisis de riesgo climático físico relacionados con el riesgo de aumento del nivel del río se realizaron según los requisitos de financiamiento y no revelaron una exposición significativa, no encontramos evidencia de una evaluación de vulnerabilidad y riesgo climático de toda la empresa. La empresa aún tiene que implementar escenarios climáticos o estrategias y medidas de adaptación y resiliencia.

Las medidas para prevenir y mitigar la contaminación, el ruido y la alteración de la biodiversidad van por buen camino.

La introducción de un ferri eléctrico permitirá a la empresa reducir las emisiones de partículas (PM), óxidos de nitrógeno (NOx) y óxidos de azufre (SOx). También se reducen los niveles de ruido, lo que genera menos perturbaciones en el hábitat acuático. Además de seguir el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques (MARPOL), especialmente en términos de contaminación por hidrocarburos, aire y aguas residuales, Buquebus ha adoptado un plan de gestión de residuos y ha implementado mejoras relacionadas con reciclaje, aunque no se han comprometido a operaciones descarga cero todavía. Además, todos los buques desmantelados deben seguir los lineamientos de la Organización Marítima Internacional (IMO) sobre reciclaje de buques. El desguace de barcos se realizará localmente. Además, las baterías al final de su vida útil y defectuosas seguirán un proceso de logística inversa al fabricante, lo que consideramos una fortaleza.

Existen salvaguardas sociales para garantizar la seguridad del usuario y de la tripulación. El e-ferri estará equipado con procedimientos de seguridad y contra incendios, que un tercero verificará anualmente. Las salvaguardas incluyen un mecanismo para purgar el oxígeno de la cabina en caso de incendio, simulacros regulares para probar las alarmas y comunicación de planes de evacuación de emergencia a los pasajeros, que están en línea con las prácticas de la industria y con la política de seguridad de la empresa.

Las acciones de Buquebus destinadas a mejorar el acceso y la asequibilidad aún deben mejorar.

Es el único proveedor de este tipo de transporte en la ruta Buenos Aires-Montevideo, que atiende a pasajeros que visitan a sus familiares o realizan viajes de negocios, además de turistas. Si bien los clientes frecuentes pueden obtener descuentos, la entidad no aplica descuentos a grupos de población vulnerables o de bajos ingresos. Sin embargo, es positivo que Buquebus planee bajar los precios del transporte de vehículos eléctricos (EV). Además, el e-ferri está adaptado y su tripulación está capacitada para apoyar a personas con discapacidad, especialmente durante emergencias.

El marco hace referencia específica a los Lineamientos para las Finanzas Azules de la CFI.

De acuerdo con los lineamientos, la categoría elegida de transporte marítimo sostenible tiene el mayor impacto en la prevención y el control de la contaminación de los Principios de Préstamos Verdes, así como en las categorías de mitigación del cambio climático. Consulte nuestras Consideraciones analíticas para conocer nuestra perspectiva sobre los beneficios ambientales del financiamiento.

Evaluación de alineación

Esta sección proporciona un análisis de la alineación del marco con los Principios de Préstamos Verdes.

Alineación con los principios

Alineado = Alineado conceptualmente = No alineado =

✓ Principios de Financiamiento para Proyectos Verdes, LMA/LSTA/APLMA, 2023

✓ Uso de los fondos

La categoría de proyectos verdes del marco tiene una tonalidad de verde y el emisor se compromete a asignar los fondos netos emitidos bajo el marco exclusivamente al financiamiento o refinanciamiento de proyectos verdes elegibles. Consulte la sección Análisis de proyectos elegibles para obtener más información sobre nuestro análisis de los beneficios ambientales del uso esperado de los fondos.

✓ Proceso para la evaluación y selección del proyecto

Buquebus identifica objetivos relevantes para todos los proyectos verdes elegibles. El Comité de Finanzas Azules de Buquebus, compuesto por gerentes de finanzas y sostenibilidad, es responsable de evaluar y determinar si una inversión es elegible bajo el marco de finanzas azules de la entidad y asignar los fondos a proyectos seleccionados. Los proyectos elegibles están alineados con las políticas corporativas de Buquebus, incluida su política ambiental, de seguridad, mantenimiento y reparación. Además, el marco excluye a los buques que funcionan exclusivamente con combustibles fósiles, los que superan los límites de emisiones de NOx y SOx o los que no cumplen el Convenio sobre gestión del agua de lastre de la IMO, lo que consideramos positivo.

✓ Administración de los fondos

Buquebus se compromete a realizar un seguimiento y asignar los fondos netos bajo un Registro de Proyectos Azules. La entidad tiene la intención de asignar una cantidad igual a los fondos netos de cualquier emisión bajo el marco a proyectos elegibles. Se espera que los fondos se asignen de inmediato. En caso de que un proyecto elegible se venda o pierda la elegibilidad, los fondos se colocarán temporalmente en la cuenta de liquidez general de Buquebus hasta su reasignación a otros proyectos elegibles.

✓ Presentación de informes

Buquebus se compromete a presentar informes anuales, a través de un Informe de Asignación e Impacto, que incluirá el monto restante de activos, el tamaño agregado de los proyectos financiados, la distribución entre proyectos nuevos y refinanciados, así como los fondos no asignados. Además, ejemplos de indicadores de impacto que pueden incluirse son las reducciones anuales de emisiones de GEI, NOx y SOx. Un tercero externo auditará el informe. Consideramos positivo que el emisor se comprometa a alinear sus prácticas de presentación de informes, cuando sea relevante, con el Marco Armonizado para Informes de Impacto de ICMA.

Análisis de proyectos elegibles

Esta sección proporciona detalles de nuestro análisis de proyectos elegibles, en función de sus beneficios y riesgos ambientales, utilizando la metodología Shades of Green.

Buquebus y sus subsidiarias esperan destinar el 100% de los ingresos netos, o un monto igual, exclusivamente para financiar la adquisición de los ferris eléctricos, costos de mantenimiento futuros y financiar o refinanciar gastos relacionados con la instalación de infraestructura asociada.

Evaluación general de Shades of Green

Con base en las tonalidades de verde de la categoría de proyecto que se detallan a continuación y la consideración de las ambiciones ambientales reflejadas en el Marco de Financiamiento Azul de Buquebus, evaluamos el marco como Verde oscuro.



Actividades que corresponden con la visión de largo plazo de un futuro LCCR.

Nuestro [Enfoque analítico: Evaluaciones Shades of Green](#) >

Categorías de proyectos verdes

Embarque sostenible

Evaluación

Verde oscuro

Descripción

- Adquisición de embarcaciones eléctricas.
- Instalación de infraestructura asociada necesaria para las operaciones de embarcaciones eléctricas (por ejemplo, infraestructura de carga, modernización de terminales, líneas de transmisión)
- Operaciones y mantenimiento de embarcaciones eléctricas.

Consideraciones analíticas

- Las emisiones cero directas son esenciales para promover todos los modos de transporte limpio en el futuro de 2050. Las inversiones en la electrificación del transporte fluvial de pasajeros apoyan la descarbonización del sector de transporte y generan mayores beneficios climáticos derivados de las ganancias de eficiencia que promueve este modo en comparación con las del transporte aéreo y por carretera. Al sustituir dos buques existentes propulsados por diésel por un e-ferri, Buquebus pretende contribuir a la mitigación del cambio climático mediante la prevención de 37.545 toneladas de emisiones de dióxido de carbono al año.
- Está previsto que el e-ferri de Buquebus realice tres viajes completos de ida y vuelta al día en un tramo de 50 kilómetros de la hidrovía del Río de la Plata, entre Buenos Aires (Argentina) y Colonia del Sacramento (Uruguay), con capacidad para transportar 2.100 pasajeros y 225 vehículos por viaje, que incluirán en su mayoría vehículos MCI. A pesar de transportar vehículos MCI, en nuestra opinión, Buquebus está teniendo un impacto positivo al ofrecer una alternativa de transporte de agua fluvial con cero emisiones directas a personas y vehículos que de otro modo utilizarían carreteras o aviones en distancias más largas.
- El e-ferri estará propulsado por un sistema integrado de almacenamiento de energía compuesto por más de 5.000 baterías de iones de litio que se recargarán en aproximadamente 80 minutos en dos estaciones de carga, una en cada puerto. Durante la noche se podrá utilizar la carga lenta en el puerto de Buenos Aires. Según los requisitos locales y por razones de seguridad, el e-ferri estará equipado con un generador diésel de respaldo, que se utilizará únicamente con fines de emergencia para garantizar que los sistemas esenciales funcionen correctamente. Consideramos positivo que el e-ferri cuente con sistemas de apoyo para ahorrar energía, como un sistema de navegación que ajusta el rumbo en respuesta a las olas, las corrientes de los ríos y las condiciones del viento, así como iluminación, calefacción y aire acondicionado de bajo consumo. Observamos que la extracción de litio, cobalto y otras materias primas necesarias para producir baterías puede tener importantes impactos ambientales y sociales adversos.

Segunda Opinión: Marco de Financiamiento Azul de Los Cipreses S.A. (Buquebus)

- En la producción del e-ferri, el acero fue sustituido por un casco de aluminio, un material más ligero y con mayor resistencia a la corrosión, lo que se traduce en una menor demanda energética y una reducción de la contaminación en las operaciones del buque. Además, la sustitución de motores a diésel por eléctricos reduce significativamente las emisiones de NOx, SOx y PM, al tiempo que contribuye a la reducción de los niveles de ruido. Sin embargo, todavía destacamos que la producción de aluminio tiene una alta intensidad de emisiones y no encontramos evidencia de umbrales de emisiones de GEI para los proveedores de aluminio. Sin embargo, como alternativa al acero, su aplicación aporta aspectos positivos, como una mayor tasa de reciclabilidad y durabilidad. Es favorable que Buquebus se comprometa a revelar las reducciones reales de emisiones de NOx, SOx, PM y GEI derivadas del proyecto en su informe de impacto anual a los prestamistas.
- Buquebus se asegurará de que las aguas residuales sean descargadas en la terminal y de que los residuos de alimentos se conviertan en abono. Se dispondrá de un plan de gestión de residuos, con recogida y eliminación de residuos peligrosos por parte de terceros autorizados. Además, consideramos positivo que Buquebus haya establecido contacto con los patrocinadores y administradores de la Reserva Ecológica Costanera Sur, adyacente a la terminal de Buenos Aires, para coleccionar percepciones sobre cualquier alteración de la biodiversidad a partir del proyecto. Además, al operar bajo bandera uruguaya, el e-ferri estará sujeto a inspecciones periódicas de terceros para garantizar el cumplimiento de las normas pertinentes, como los Lineamientos de la IMO sobre reciclaje de buques, los Anexos I (contaminación por hidrocarburos), IV (contaminación por aguas residuales), VI (contaminación del aire) de MARPOL y los Lineamientos sobre medio ambiente, salud y seguridad para el transporte marítimo y la transmisión y distribución de energía eléctrica del Grupo del Banco Mundial.
- Buquebus no ha desarrollado una evaluación interna de riesgo y vulnerabilidad climática para sus operaciones. Dicho esto, debido a los requisitos de financiamiento del proyecto, el riesgo de inundaciones y otros riesgos físicos, la CFI evaluó la exposición. Según el emisor, se podría esperar una elevación del nivel del río de 60 centímetros, pero no pondría en peligro las estructuras flotantes de Buquebus. Los impactos relacionados con las olas tampoco fueron significativos. De manera similar, los riesgos de intrusión de agua de mar no representan un impacto potencial sobre el material debido a la resistencia del aluminio a la corrosión. Sin embargo, todavía nos falta visibilidad sobre cómo se gestionarían las sequías prolongadas. Si bien estos han sido comunes en las partes altas de la cuenca de La Plata, considerando que las operaciones de Buquebus están situadas en la confluencia del Río de la Plata y el Océano Atlántico, el riesgo de sequía no ha sido habitual en esta ubicación.
- El proyecto también incluye financiamiento para la ampliación de líneas de transmisión para suministrar energía a la terminal de la empresa en Buenos Aires y al puerto de Colonia. La construcción de una línea de transmisión de 8 kilómetros desde la subestación Colonia hasta el puerto requerirá autorización previa del gobierno local y supervisión de Buquebus. La empresa contratará un consultor para verificar el cumplimiento de los requisitos contractuales ambientales y sociales. Valoramos positivamente que la energía provenga de la red uruguaya, que funciona más de 90% con energía renovable. Por otro lado, la ampliación de la línea de transmisión de 600 metros en Argentina estará a cargo de la energética local, con supervisión limitada de Buquebus, y utilizará energía de la red nacional, que tiene aproximadamente 65% de capacidad instalada no renovable. En nuestra opinión, esto no limita nuestra evaluación, dado que las líneas de transmisión se dedicarán exclusivamente a suministrar energía para cargar el e-ferri, lo que permitirá la transición a la movilidad eléctrica.
- Además, Buquebus no gestionará las emisiones incorporadas (es decir, todo el dióxido de carbono emitido al producir materiales de construcción o al utilizar equipos que funcionan con combustibles fósiles) procedentes de la construcción de las líneas de transmisión. Sin embargo, en nuestra opinión, dado que se trata de una construcción a pequeña escala, los posibles impactos negativos derivados de estas actividades serán insignificantes.
- Buquebus evaluó a todos los proveedores de este proyecto según su Código de Ética, al tiempo que les exige contractualmente que cumplan con un Código de Conducta de Proveedores específico. El proveedor de baterías para el e-ferri cuenta con sus propias salvaguardas en la cadena de suministro, como auditorías in situ y procesos de debida diligencia para garantizar la trazabilidad y la alineación con sus procedimientos de mitigación de riesgos ambientales y sociales, al mismo tiempo que monitorea y divulga la información requerida por la Iniciativa de Minerías Responsables. Al final de su ciclo de vida de 10 años o cuando estén defectuosas, el fabricante recolectará y reemplazará las baterías.

Shades of Green de S&P Global Ratings

Evaluaciones					
 Verde oscuro	 Verde medio	 Verde claro	 Amarillo	 Naranja	 Rojo
Descripción					
Actividades que corresponden con la visión de largo plazo de un futuro LCCR.	Actividades que representan pasos significativos hacia un futuro LCCR, pero requerirán mejoras para convertirse en soluciones LCCR de largo plazo.	Actividades que representan pasos de transición en el corto plazo que evitan emisiones bloqueadas, pero no representan soluciones LCCR de largo plazo.	Actividades que no tienen un impacto importante en la transición a un futuro LCCR o, Actividades que tienen cierta inconsistencia potencial con la transición a un futuro LCCR, aunque moderado por las medidas de transición existentes.	Actividades que actualmente no son consistentes con la transición a un futuro LCCR. Estas incluyen actividades con potencial moderado de emisiones bloqueadas y riesgo de activos obsoletos.	Actividades que son inconsistentes con, y probablemente impidan, la transición requerida para lograr el futuro LCCR de largo plazo. Estas actividades tienen la más alta intensidad de emisiones con el mayor potencial de emisiones bloqueadas y riesgo de activos obsoletos.
Ejemplos de proyectos					
 Plantas de energía solar	 Edificios eficientes en energía	 Vehículos híbridos	 Servicios de cuidado de la salud	 Producción convencional de acero	 Nueva exploración

Nota: Para que consideremos el uso de los fondos como alineado para un proyecto verde, requerimos que las categorías de los proyectos que reciban fondos directamente del financiamiento tengan una de las tres tonalidades (Shades) de verde.

LCCR--Resiliente al cambio climático con bajas emisiones de carbono. Un futuro LCCR es un futuro alineado con el Acuerdo de París; donde el aumento de la temperatura media global se mantiene por debajo de los 2 grados Celsius (2 C), con esfuerzos para limitarlo a 1.5 C, por encima de los niveles preindustriales, al tiempo que se construye resiliencia ante el impacto adverso del cambio climático y se logran resultados sostenibles tanto en el clima como en los objetivos ambientales no climáticos. Largo plazo y corto plazo: para los fines de este análisis, consideramos que el largo plazo es más allá de mediados del siglo XXI y el corto plazo es dentro de la próxima década. Bloqueo de emisiones: cuando una actividad retrasa o impide la transición a alternativas bajas en carbono al perpetuar activos o procesos (a menudo el uso de combustibles fósiles y sus correspondientes emisiones de gases de efecto invernadero) que no están alineados con un futuro LCCR o no pueden adaptarse a él. Activos varados: Activos que han sufrido amortizaciones, devaluaciones o conversiones a pasivos imprevistas o prematuras (según lo define la Universidad de Oxford).

Correlación de los objetivos de desarrollo Metas de desarrollo

Cuando la documentación de financiamiento hace referencia a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), consideramos a cuál de los ODS contribuye. Comparamos las actividades financiadas con la correlación de los ODS de la Asociación Internacional de Mercados de Capital (ICMA) y describimos los vínculos previstos dentro de nuestro análisis en la SPO. Nuestra evaluación de la correlación con los ODS no tiene un impacto en nuestra opinión de alineación.

Este marco pretende contribuir a los siguientes ODS:

Uso de los fondos

SDG

Embarque sostenible



13. Acción climática



14. Vida bajo el agua

*Las categorías de proyectos elegibles se vinculan a estos ODS en la correlación con ICMA.

Artículos Relacionados

- [Enfoque Analítico: Segundas Opiniones: Uso de los fondos](#), 27 de julio de 2023.
- [Enfoque Analítico: Evaluación de Shades of Green](#), 27 de julio de 2023.
- [Preguntas Frecuentes: Aplicación de nuestro enfoque analítico integrado para las Segundas Opiniones de Uso de los Fondos](#), 27 de julio de 2023.
- [S&P Global Ratings ESG Materiality Map](#), 20 de julio de 2022

Contactos analíticos

Contacto analítico principal

Víctor Laudisio

Sao Paulo
victor.laudisio
@spglobal.com

Contactos secundarios

Deborah Siqueira

Sao Paulo
deborah.siqueira
@spglobal.com

Annia Mayerstein

Ciudad de México
Annia.mayerstein
@spglobal.com

Rafael Janequine

Sao Paulo
rafael.janequine
@spglobal.com

Tim Axtmann

Oslo
tim.axtmann
@spglobal.com

Bryan Popoola

Washington D.C.
bryan.popoola
@spglobal.com

Segunda Opinión: Marco de Financiamiento Azul de Los Cipreses S.A. (Buquebus)

Standard & Poor's Financial Services LLC o sus afiliadas (colectivamente, S&P) reciben honorarios por la provisión del producto Segunda Opinión (Producto). S&P también puede recibir honorarios por calificar las transacciones cubiertas por el Producto o por calificar al emisor de las transacciones cubiertas por el Producto. El comprador del Producto puede ser el emisor.

El Producto no es una calificación crediticia y no considera la calidad crediticia o se incorpora en nuestras calificaciones crediticias. El Producto no considera, declara ni implica la probabilidad de finalización de ningún proyecto cubierto por una financiación determinada, o la finalización de un financiamiento propuesto. El Producto incluye Segundas Opiniones del Uso de los Fondos y Segundas Opiniones Vinculadas a la Sostenibilidad. Una Segunda Opinión del Uso de los Fondos de S&P Global proporciona una opinión sobre el instrumento, programa o marco de financiamiento sostenible de un emisor, y considera el financiamiento en el contexto de los factores de sostenibilidad más sustanciales del emisor, la gestión por parte del emisor de factores de sostenibilidad adicionales relevantes para el financiamiento sostenible y proporciona una opinión sobre la alineación con ciertos principios de financiamiento sostenible publicados por terceros ("Principios"). Una Segunda Opinión Vinculada a la Sostenibilidad considera las características de una transacción de financiamiento y/o un marco de financiamiento y brinda una opinión con respecto a la alineación con Principios relevantes. Para obtener una lista de los Principios que aborda el Producto, consulte el Enfoque Analítico, disponible en www.spglobal.com. El Producto es una declaración de opinión y no es una verificación ni una certificación. El Producto es una evaluación en un momento específico que refleja la información que se nos proporcionó en el momento en que se creó y publicó el Producto, y no recibe vigilancia. El Producto no es un informe de análisis y no está diseñado como tal. Las calificaciones crediticias, opiniones, análisis, decisiones de reconocimiento de calificaciones de S&P, cualquier opinión reflejada en el Producto y el resultado del Producto no constituyen asesoramientos de inversión, recomendaciones con respecto a decisiones crediticias, recomendaciones para comprar, mantener o vender valores o tomar decisiones de inversión, una oferta para comprar o vender o la solicitud de una oferta para comprar o vender cualquier valor, avales de la idoneidad de cualquier valor, avales de la exactitud de cualquier dato o conclusión proporcionada en el Producto, o verificación independiente de cualquier información en la cual se basa el proceso de calificación crediticia. El Producto y las presentaciones asociadas no tienen en cuenta los objetivos financieros, la situación financiera, las necesidades o los medios de ningún usuario, y los usuarios no deben confiar en ellos para tomar decisiones de inversión. El resultado del Producto no reemplaza el juicio independiente y la experiencia del usuario. El resultado del Producto no constituye un asesoramiento financiero, fiscal o legal profesional, y los usuarios deben obtener asesoramiento profesional independiente según lo determinen como necesario.

Aunque S&P ha obtenido información de fuentes que considera confiables, no realiza labores de auditoría ni asume la tarea de revisión o verificación independiente de la información que recibe.

S&P y todos sus proveedores, así como sus directivos, funcionarios, accionistas, empleados o agentes (colectivamente, las Partes S&P) no garantizan la exactitud, integridad, puntualidad o disponibilidad del Producto. Las Partes de S&P no son responsables de ningún error u omisión (negligente o no), independientemente de la causa, de los resultados obtenidos a partir del uso de información en el Producto o de la seguridad o mantenimiento de cualquier información transmitida por Internet, o de la exactitud de la información en el Producto. El Producto se ofrece sobre una base "COMO ESTÁ". LAS PARTES S&P NO HACEN REPRESENTACIÓN NI GARANTÍA, EXPRESA O IMPLÍCITA, INCLUIDA PERO NO LIMITADA A LA EXACTITUD, RESULTADOS, PUNTUALIDAD, INTEGRIDAD, COMERCIABILIDAD O IDONEIDAD PARA CUALQUIER PROPÓSITO EN PARTICULAR CON RESPECTO AL PRODUCTO O POR LA SEGURIDAD DEL SITIO WEB DESDE EL CUAL SE ACCEDA AL PRODUCTO. Las Partes S&P no son responsables de mantener o actualizar el Producto o de proporcionar correcciones, actualizaciones o lanzamientos relacionados con el mismo. Las Partes S&P no son responsables de la precisión, puntualidad, confiabilidad, rendimiento, disponibilidad continua, integridad o demoras, omisiones o interrupciones en la entrega del Producto.

En la medida en que lo permita la ley, en ningún caso las Partes S&P serán sujetos de demanda por terceros derivada de daños, costos, gastos, comisiones legales o pérdidas (incluyendo, sin limitación, pérdidas de ingresos o de ganancias y costos de oportunidad o pérdidas causadas por negligencia) directos, indirectos, incidentales, punitivos, compensatorios, ejemplares, especiales o consecuenciales en conexión con cualquier uso del Producto incluso si se advirtió de la posibilidad de tales daños.

S&P mantiene una separación entre actividades comerciales y analíticas. S&P mantiene algunas actividades de sus unidades de negocios independientes entre sí a fin de preservar la independencia y objetividad de sus respectivas actividades. Como resultado de ello, algunas unidades de negocio de S&P podrían tener información que no está disponible a otras de sus unidades de negocios. S&P ha establecido políticas y procedimientos para mantener la confidencialidad de la información no pública recibida en conexión con cada uno de los procesos analíticos.

Solo para República Popular China: Cualquier "Segunda Opinión" o "evaluación" asignada por S&P Global Ratings: (a) no constituye una calificación crediticia, calificación, verificación, valoración, certificación o evaluación del marco de financiamiento sostenible como lo exigen las leyes o regulaciones correspondientes de la República Popular China, y (b) no puede incluirse en ningún memorando de oferta, circular, prospecto, documento de registro o cualquier otro documento presentado a las autoridades de la República Popular China o para satisfacer cualquier propósito regulatorio de la República Popular China; y (c) no está destinado a ser utilizado dentro de la República Popular China para ningún propósito que no esté permitido según las leyes o regulaciones pertinentes de la República Popular China. A los efectos de esta sección, República Popular de China se refiere a su parte continental, excluyendo Hong Kong, Macao y Taiwán.

Sólo para la India: Cualquier "Segunda Opinión" o "evaluación" asignada por S&P Global Ratings a emisores o instrumentos que cotizan en el mercado de valores de la India no están destinadas a ser utilizadas por ningún usuario ubicado en la India.

Copyright © 2024 por Standard & Poor's Financial Services LLC. Todos los derechos reservados.