

Cómo se articula un contrato PPP: el caso práctico del Metro Ligero de Tenerife



El Proyecto: Metro Ligerero

- Similar al de Barcelona
- 12,4 Km de vía doble segregada salvo los cruces.
- Trazado en superficie sin túneles.
- 22 paradas a una distancia media de 560m.
- Renovación de la urbanización de las calles.
- 20 vehículos Alstom de piso bajo, 32m de longitud, 2.4m de ancho.
- Velocidad comercial 20Km/h.
- 44.000 pasajeros día

La Línea



Cronología

- Primeros estudios de viabilidad: 1998
- Aprobación Proyecto Constructivo: 2002
- Tramitación Urbanística y Medioambiental: 2003
- Entrada del socio Privado: Dic 2003
- Firma de la financiación: Dic 2003
- Adjudicación Concursos de Obra y Material Movil: Feb 2004
- Comienzo de las obras: Abr 2004
- Comienzo del servicio comercial: Mar 2007

La decisión de una PPP

El Cabildo decide emplear el modelo PPP y no el modelo 100% público ni 100% privado (concesión) por:

- No disponer de suficientes recursos presupuestarios.
- No consolidación de la deuda.
- Obtener el know how del sector privado.
- No perder el control de un servicio publico estratégico.

El modelo PPP

- El Cabildo de Tenerife (CIT) es el promotor.
- Metropolitano (MTSA) es la sociedad que construye y explota. No se subcontrata la explotación.
- Metropolitano es una sociedad mixta: 80% pública y 20% privada.
- La relación entre CIT y MTSA es a través de un Contrato (Contrato de Gestión).

Composición del capital social de MTSA

	Capital suscrito	Porcentaje
Cabildo de Tenerife	40.000.000	80,00%
Tenemetro, S.L.	7.000.000	14,00%
CajaCanarias	3.000.000	6,00%
TOTAL	50.000.000	100,00%

¿Como se da entrada al socio privado?

El Cabildo (el promotor) constituye una sociedad vehículo (Metropolitano de Tenerife SA).

Saca una Oferta Publica de Ampliación de Capital. Las Bases:

- Limitado a socios tecnológicos; operadores de Metros Ligeros que pueden venir acompañados de socios financieros.
- Se licita el 20% del Capital social (KS=50mill€).
- Los criterios de adjudicación están centrados en transferencia de know how como operador de Metros.

El concurso lo gana: Transdev-Somague-Ineco

El socio Privado: Tenemetro

- Ostenta el 14% del Capital Social de MTSA
- Formado por: **Transdev – Ineco – Somague.**
- Liderado por Transdev (Principal Operador privado de Metros Ligeros en el Mundo).
- Aporta personal y know how y obtiene una remuneración vía dividendos y vía el cobro de un 20% del pago por disponibilidad.
- Comparte el riesgo de demanda y de costes de explotación.

Las Obras

La construcción se divide en 6 lotes:

- Obra Civil en Santa Cruz
- Obra Civil en La Laguna
- Talleres y Cocheras
- Material Móvil
- Electrificación
- Sistemas Ferroviarios

Licitación de las Obras

- Se sigue la Ley 48/1998 que traspone la Directiva 93/38/CEE y 92/13/CEE.
- Se realiza una precalificación previa (pasan unas 10 empresas por contrato).
- Se establecen fuertes garantías y avales.
- Se incluyen requerimientos de interfaces entre Contratos.

Contrato Cabildo-MTSA

- MTSA es un sociedad mixta participada mayoritariamente por el Cabildo. CIT en adelante (80%).
- El Cabildo es el promotor y la Administración competente en FFCC.
- El Contrato esta regulado por la ley de Contratos del Estado.
- Regula la relación entre CIT y MTSA.
- CIT se obliga a desembolsar subvenciones o capital social con fondos propios y del Gobierno de Canarias y de los Ayuntamientos: 64% del coste total del proyecto.
- MTSA se obliga a endeudarse por el 36% restante, construir la línea de acuerdo al proyecto aprobado y a explotar el servicio de acuerdo a parámetros de calidad prefijados.
- CIT se obliga a pagar 3,5 millones de euros anuales máximos a MTSA si la calidad del servicio es la acordada. En caso contrario se reducen esos pagos de acuerdo a la Matriz de pagos por disponibilidad.

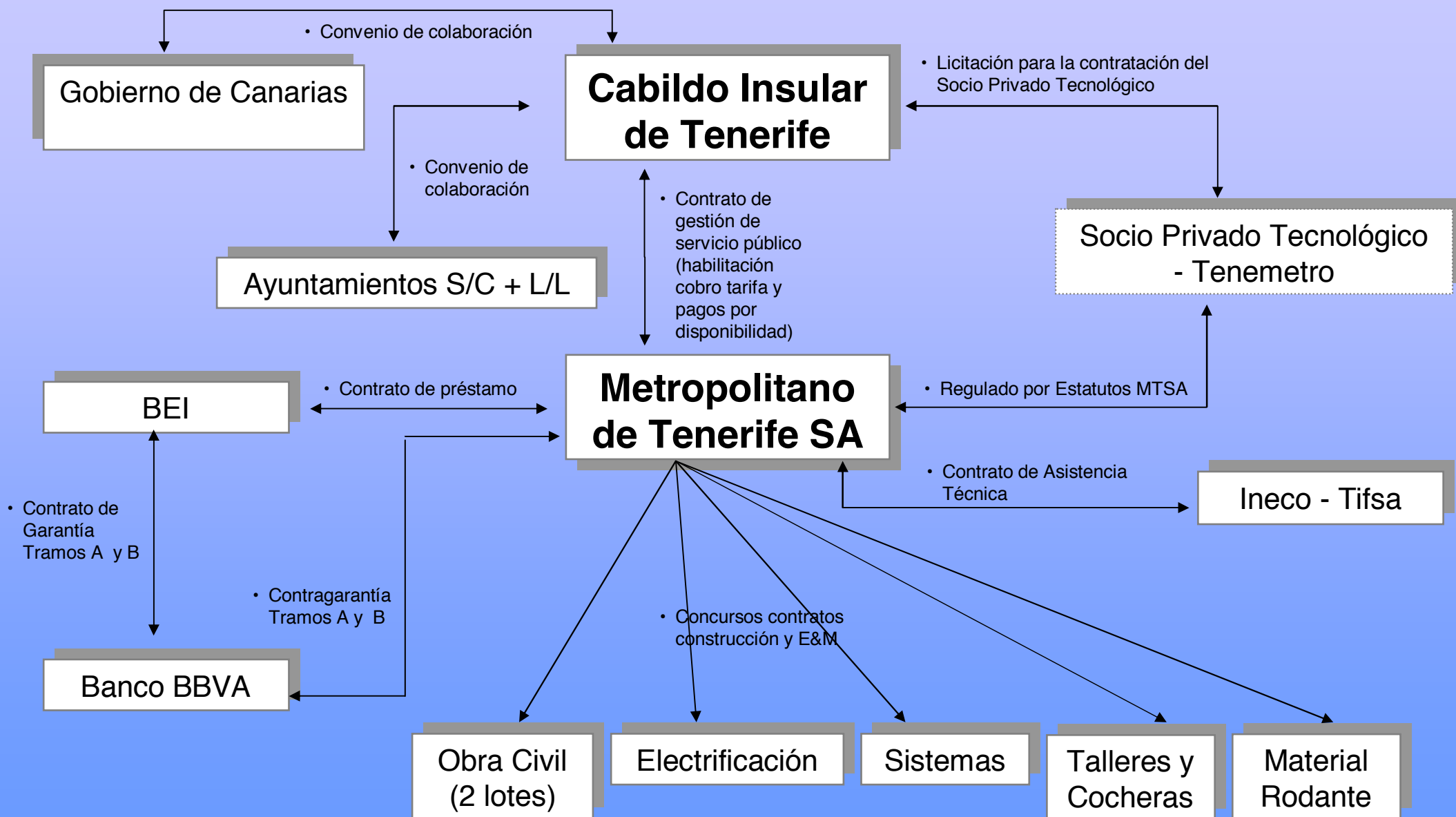
- El 64% del presupuesto se cubre con aportaciones de las Administraciones.
- El 36% (82 mill. €) restante se cubre con prestamos del BEI (tramo B) a largo plazo (30 años).
- El BEI presta 45 mill. adicionales (tramo A) a corto plazo (7 años) para prefinanciar las aportaciones del Gobierno de Canarias.
- La garantía ante el BEI la aporta un sindicato bancario, liderado por BBVA

Garantía y Contragarantía

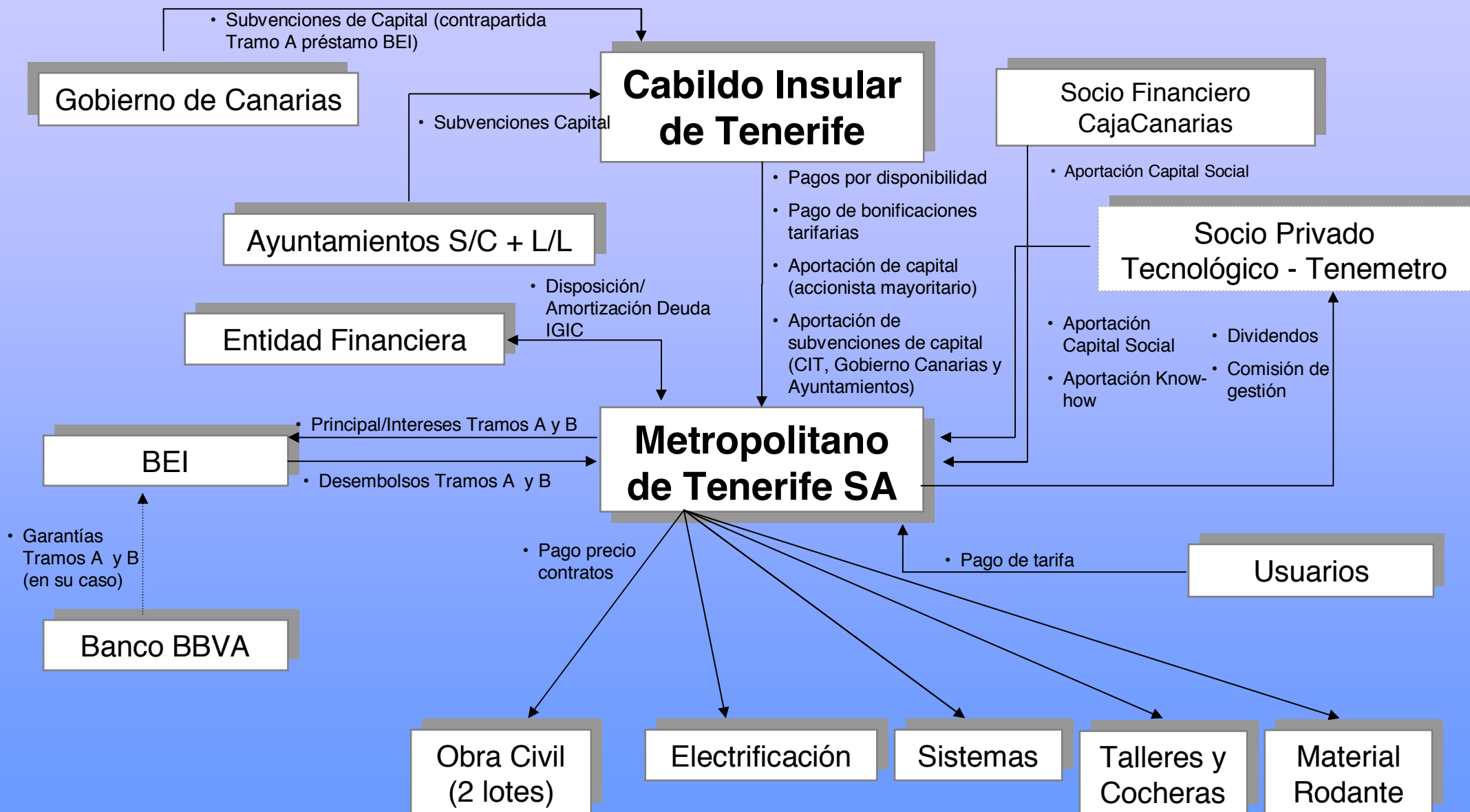
- Se organizó un concurso para contratar al Banco que emitiera la garantía ante el BEI y con el que MTSA firmaría un contrato de contragarantía, del que resultó ganador el BBVA
- Después de un proceso de negociación se acordaron las comisiones y condiciones de los contratos.
- Finalmente el BBVA sindicó la garantía con otros Bancos.



Relaciones contractuales entre participes.



Relaciones financieras entre partícipes



Presupuesto del Proyecto

<i>Descripción</i>	<i>Adjudicatario</i>	<i>Importe (euros)</i>
Obra Civil Tramo 1	DRAGADOS-TECSA-PDL	20.375.857
Obra Civil Tramo 2	COMSA-PPL-NECSO-TOP	48.906.478
Talleres y Cocheras	FCC-SYOCSA-VVO	19.025.546
Electrificación	EFACEC	10.673.454
Sistemas	IKUSI-EFACEC	12.856.345
Material Movil (20)	ALSTOM	49.800.000
Expropiaciones		17.689.413
TOTAL contratado		179.327.095
Contingencias		16.395.990
Estudios, Proyectos y Dirección de Obra		12.705.791
Financiación, Intereses y Cash Flow		19.468.015
TOTAL Proyecto		227.897.890

Financiación (en euros)

<i>Entidad</i>	<i>Aportación durante construcción 2003-2006</i>	<i>Aportación diferida 2008-2007-2011</i>	<i>Total</i>	<i>% del total</i>
Gobierno de Canarias	14.515.939	45.102.813	59.618.752	26%
UE Fondos FEDER	12.000.000	0	12.000.000	5%
Ayuntamientos	6.100.000	0	6.100.000	3%
Socio Privado (Tenemetro + CajaCanarias)	10.000.000	0	10.000.000	5%
Cabildo de Tenerife	58.000.000	0	58.000.000	25%
Endeudamiento de Metropolitano a 30 años	82.179.138	0	82.179.138	36%
Total			227.897.890	100%

Reparto de riesgos

- Riesgo de construcción: De los contratistas a través de los contratos de construcción (20% de retención y avales en los E.S.&M.M. y 9% en los de OC) y de MTSA. De CIT como último recurso.
- Riesgo de Explotación (Demanda y costes): de MTSA y del Banco Garante BBVA.
- Riesgo de sobrecostes por modificaciones requeridas por Ayuntamientos: Cabildo de Tenerife



Fin de la presentación



METROPOLITANO DE TENERIFE

www.tranviatenerife.com



Plan de Transporte Público FFCC de Tenerife.

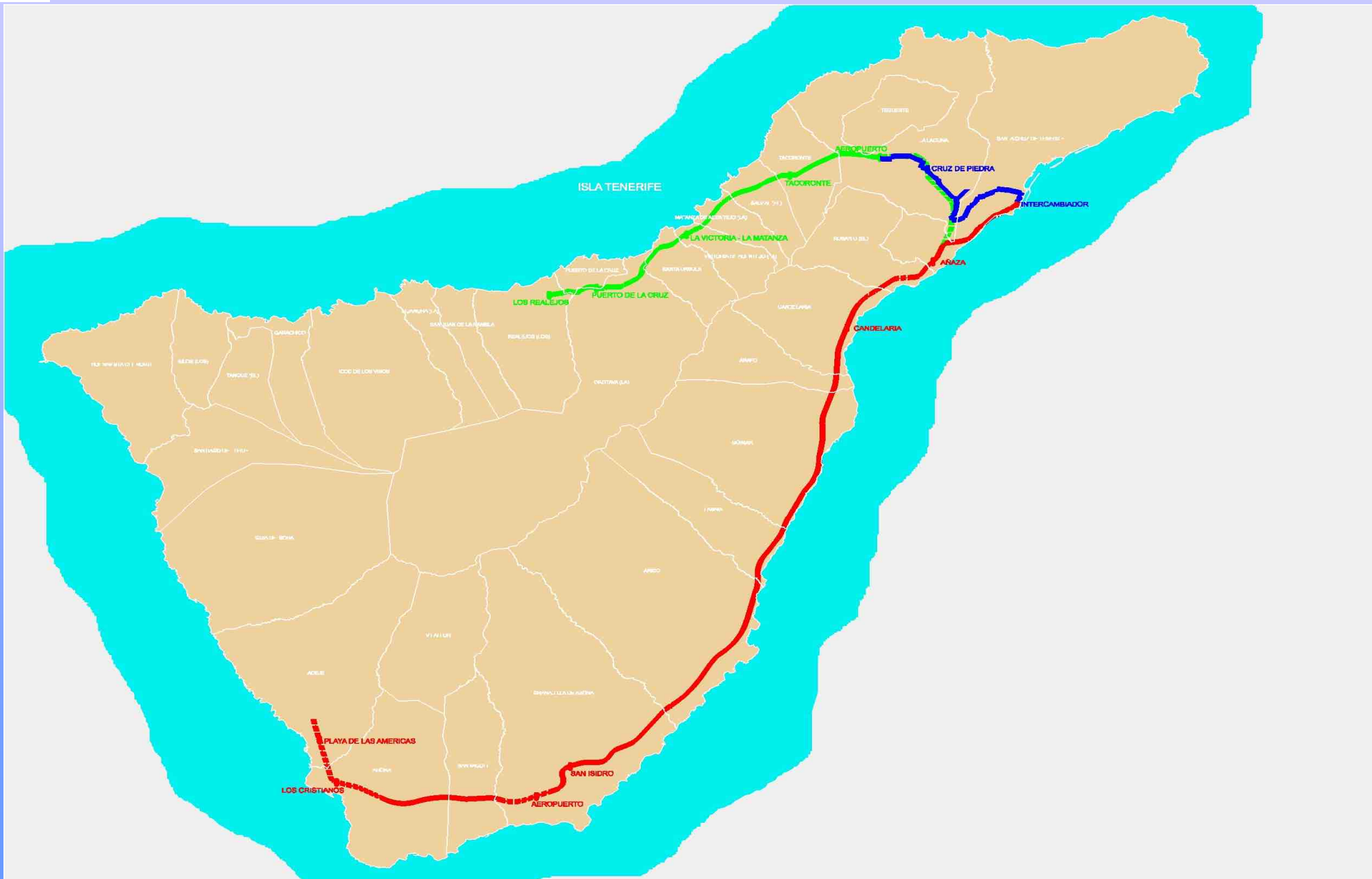
CABILDO INSULAR DE TENERIFE



Planeamiento Insular

- El PIOT establece que se desarrollen Planes Especiales de Infraestructuras de:
 - Metro Ligero Metropolitano (Aprobado)
 - Tren del Sur (Aprobado inicialmente)
 - Tren del Norte (en redacción)
- Estas infraestructuras conformarán una red ferroviaria que ofrezca una alternativa rápida, de calidad y con capacidad que ayude a reducir el colapso del viario, dinamice la economía insular y una los mercados de empleo y servicios del Sur y del Norte de la Isla

Líneas Ferroviarias en Tenerife



La Red Ferroviaria: Trenes del Sur y del Norte

SUR

NORTE



La Red Ferroviaria: Trenes del Sur, del Norte y Metro Ligero

SUR

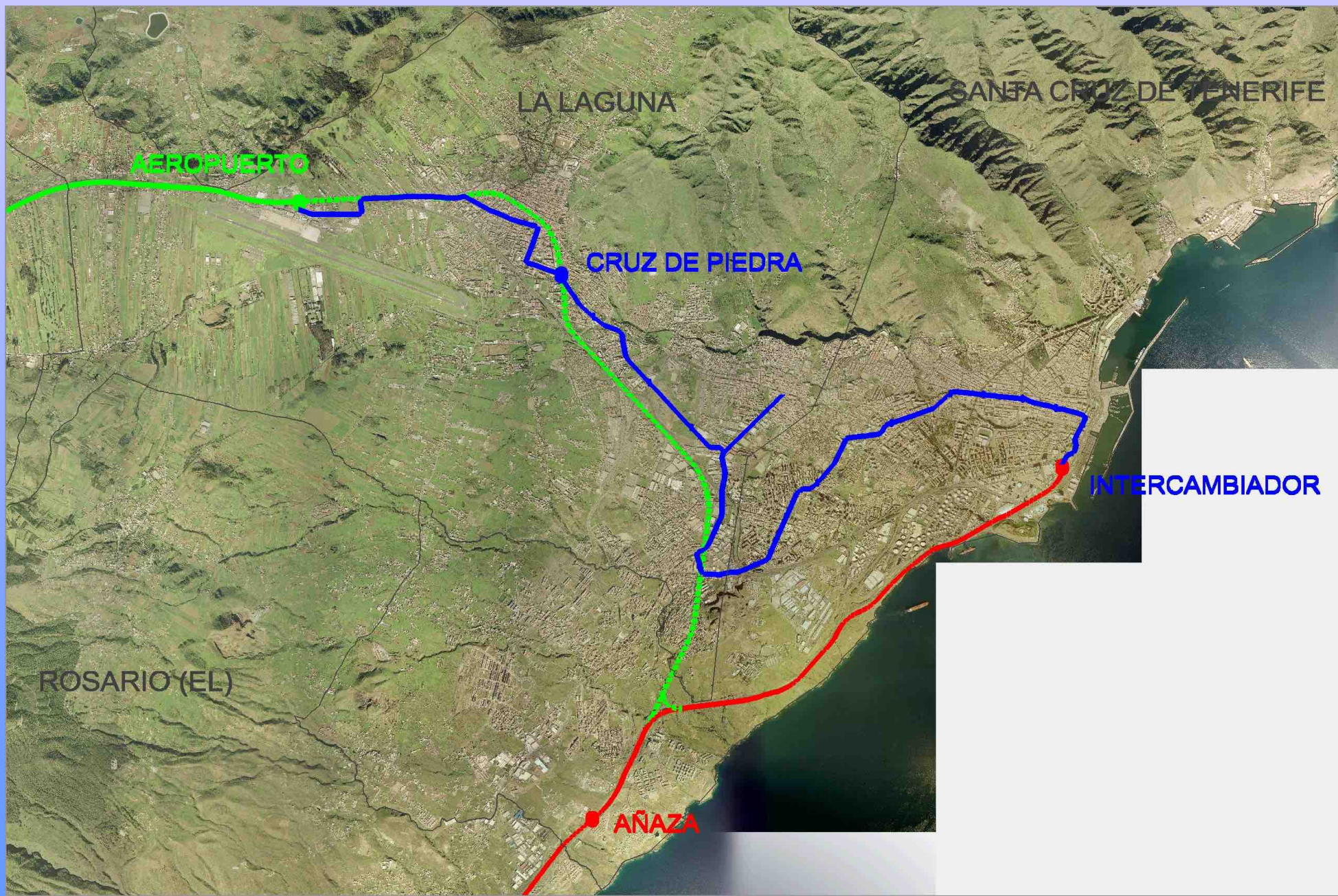
NORTE



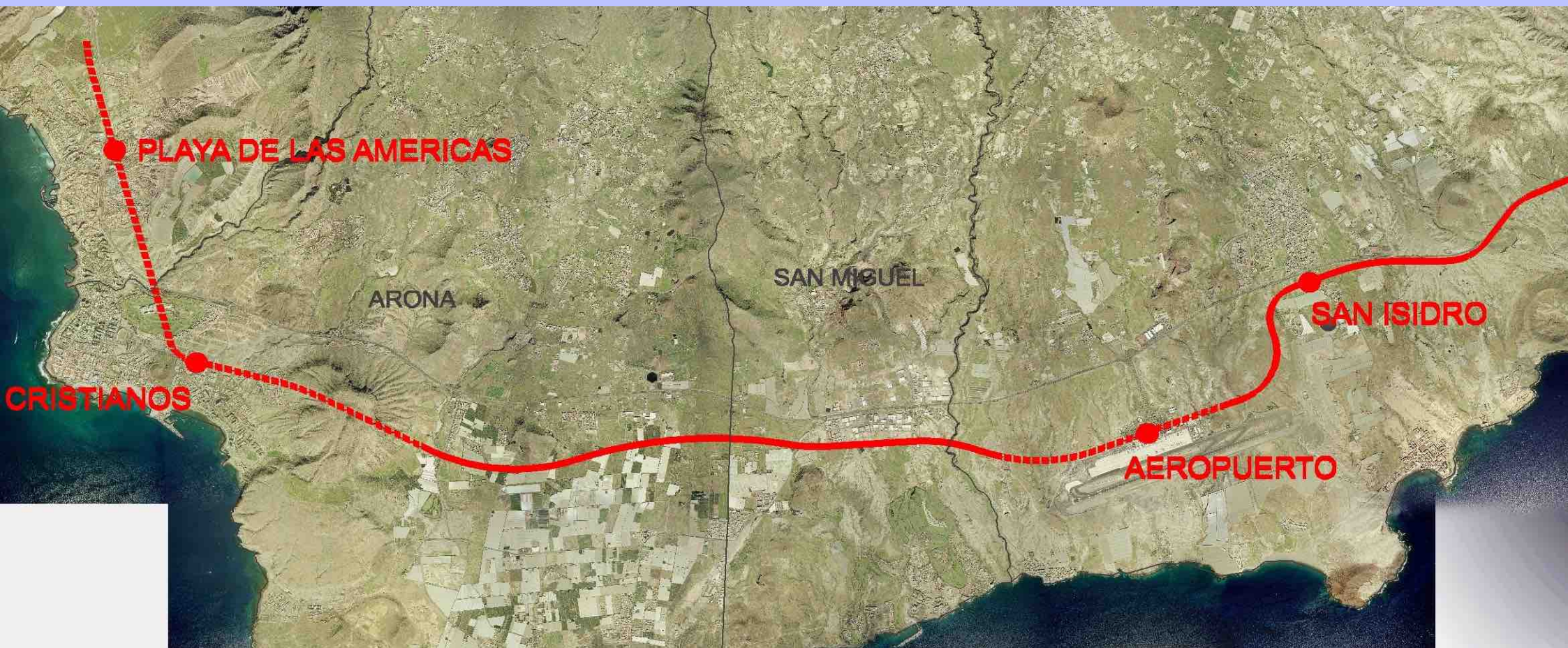
Objetivos: tiempos de recorrido

- Santa Cruz – Las Americas: 45 minutos.
- Santa Cruz – Los Realejos: 35 minutos.
- Los realejos – Las Americas: 70 minutos.
- Santa Cruz – Aeropuerto Sur: 30 minutos.
- Aeropuerto Sur – Aeropuerto Norte: 30 minutos.

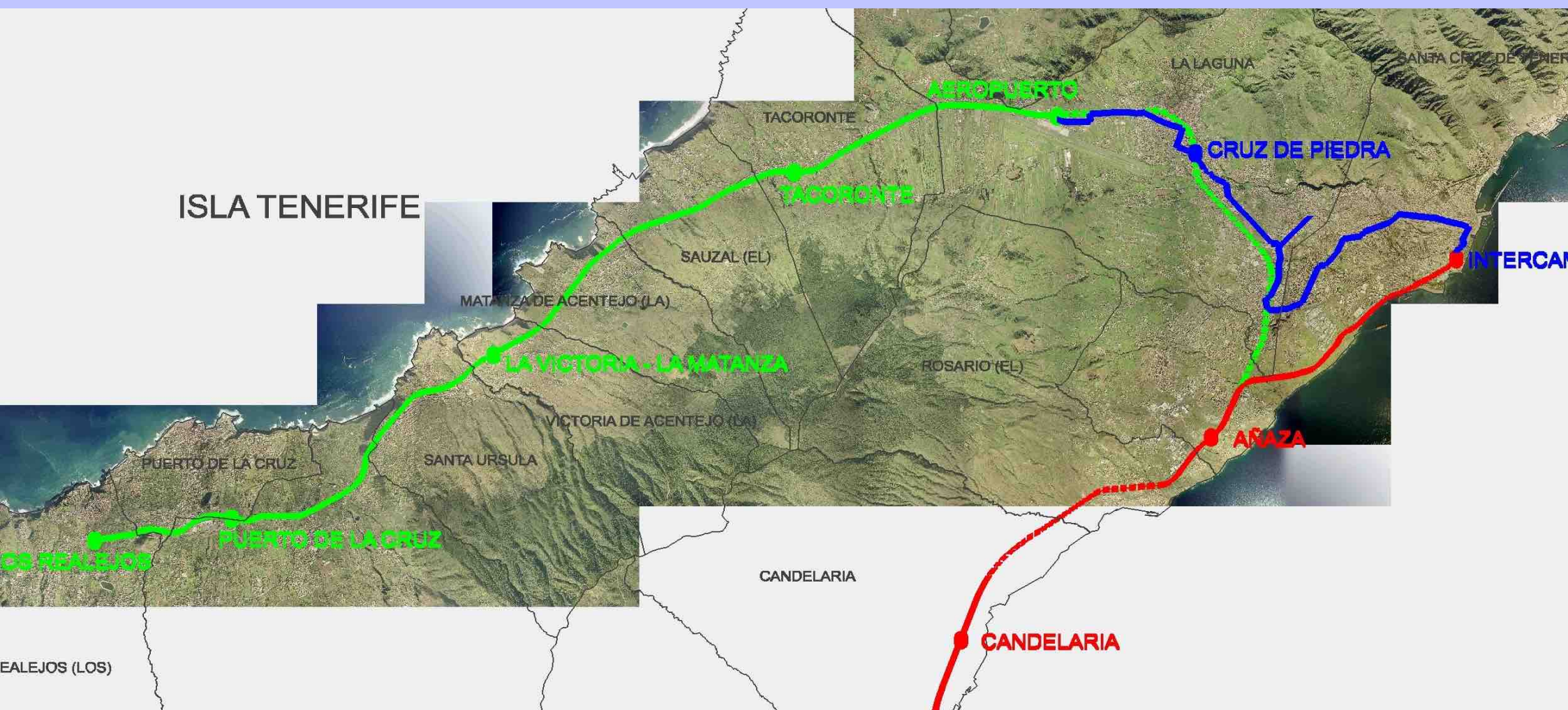
Área Metropolitana



Sur de la Isla



Norte de la Isla



Características Técnicas: Tren del Sur

- Longitud: 80Km
- Paradas: 7
- Plataforma rígida de 14m ancho UIC
- Velocidad de servicio: 220Km/h
- Túneles en el 25% del recorrido.
- Demanda estimada: 30.000 pax./día.
- Frecuencia en hora punta: 15 minutos.
- Trenes de 100m de longitud (4 coches).
- Coste de ejecución (año 2006): 1.200 millones de €(15mill.€/Km.).

Características Técnicas: Tren del Norte

- Longitud: 38Km
- Paradas: 7
- Plataforma rígida de 14m ancho UIC
- Velocidad de servicio: 220Km/h
- Túneles en el 50% del recorrido.
- Demanda estimada: en estudio.
- Frecuencia en hora punta: 15 minutos.
- Trenes de 100m de longitud (4 coches).
- Coste de ejecución (año 2006): 850 millones de € (22mill.€/Km.).

Características: Metro Ligero Fase 1

- Longitud: 12,3 Km.
- Paradas: 21
- Plataforma rígida de 6,5m ancho UIC
- Velocidad de servicio: 50Km/h
- Demanda estimada: 42.000 pax./día.
- Frecuencia en hora punta: 5 minutos.
- Trenes de 33m de longitud (1 coches de 5 módulos).
- Coste de ejecución (año 2006): 305 millones de € (24mill.€/Km.).



Gracias por su atención

