

Viaducto de Millau*



*connectedthinking

“El Viaducto de Millau es un magnífico ejemplo, en la larga y fantástica tradición francesa de audaces obras de arte...”

Jacques Chirac, Presidente de Francia

“Este trabajo ejemplar - es- un logro arquitectónico... y también una hazaña para las limitaciones medioambientales, y sobretodo, para el desarrollo económico y turístico. El puente será un éxito clave para la región”.

Jean-Claude Gayssot, Ministro Francés de Infraestructuras, Transporte y Vivienda

Cuando se inauguró el 17 de diciembre de 2004, el espectacular Viaducto de Millau estableció nuevos estándares en la planificación del diseño y la construcción y estableció el récord como el puente atirantado más largo de Europa.

El proyecto, de cerca de 400 millones de euros, implicaba la construcción de una sección de peaje de 2.46 km de la autopista A75 entre Clement-Ferrand y Beziers. A 270 metros por encima del río Tarn en su punto más alto, el Viaducto de Millau cruza un valle de 2km en la zona de montañas del Macizo Central y forma el tramo final en la autopista A75 de Paris a Barcelona. El puente fue diseñado por el arquitecto británico Lord Norman Foster y construido por el contratista francés Eiffage en menos de tres años.

El proceso formal de oferta para este proyecto de diseño-construcción-financiación-explotación (DBFO) se inició a principios del 2000 basándose en la concesión de un verdadero peaje autónomo, siguiendo el enfoque de Estándares Franceses de la “Délégation de Services Publics”. El licitador elegido- Eiffage- se anunció en Marzo del 2001 y el acuerdo de concesión se firmó en Mayo del 2001. La construcción empezó en diciembre del 2001 y finalizó en Mayo del 2004. La explotación

comenzó solo cuatro años después del inicio de la oferta pública.

PricewaterhouseCoopers actuó como asesor financiero del Ministerio francés de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, ayudando en la preparación de documentos de la oferta; selección de los licitadores precalificados; negociación entre el Gobierno y los licitadores; selección del licitador preferido; negociación y redacción del acuerdo de concesión.

Los ofertantes podían proponer la duración del periodo de concesión, con el objetivo de minimizar el Valor Actual Neto de los pagos del gobierno y los recibos del peaje. La oferta se otorgó a Eiffage basándose en la concesión de un peaje puro de 75 años sin subvención del gobierno, y una estructura *on balance* sin precedentes, que tienen la intención de refinanciar sobre el 2007. El riesgo de demanda se transfirió totalmente al operador privado, basándose en las previsiones de tráfico y peaje de Eiffage.

El Viaducto de Millau es un ejemplo no sólo de un proyecto desarrollado a tiempo por el sector privado, sino también de la estructuración de un proyecto para conseguir una transferencia de riesgos óptima sin coste significativo para el sector público.

Contactos:

Guillermo Massó
Tel.: +34 915 684 353
guillermo.massó@es.pwc.com