

# La colaboración público-privada resurge como vía para la inversión en infraestructuras. Seis especialistas que abarcan desde el mundo académico hasta el financiero, legal y de las empresas han sido convocados por EL PERIÓDICO para debatir el modelo que requiere una regulación más clara, estable y transparente.



RICARD FADRIQUE

Lo recuerda también el director de concesiones de Acciona, quien asegura que desde algunos ámbitos se ve el modelo público-privado como «más caro», lo cual rechaza y destaca que sin el mismo «muchas infraestructuras no se podrían hacer».

## FORMACIÓN

### Administraciones poco preparadas

A juicio del directivo de Acciona, además de una mejor planificación y el «reparto equilibrado de los riesgos», uno de los retos es mantener el modelo o, si se hace una nueva regulación, respetar las reglas anteriores para los contratos en vigor, es decir, evitar los efectos de la retroactividad.

Y es que un principio esencial es que «el marco jurídico del contrato es la ley de contratos públicos del momento en el que se hizo la licitación», destaca Brieria. Es por ello que reclama «más formación por parte de las administraciones». En caso contrario se da un desequilibrio del que se pueden aprovechar, para su beneficio, los adjudicatarios. «Se pueden aprovechar, pero matan el sistema», alerta Gómez. Por eso aboga por una agencia u organismo que sea el interlocutor y regulador del sector, como en otros países.

En esa situación desequilibrada vivieron algunas empresas que se han acostumbrado al «sobrebienestar», recuerda Ramió, quien recurre al informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) que cifró en 48.000 millones de euros, el 4,5% del PIB, los sobrecostes de las contrataciones públicas en España.

Esa cantidad es el equivalente a lo que el país requeriría anualmente de inversión en infraestructuras (entre 38.000 y 54.000 millones), según un estudio de la consultora A.T. Kearny que cita el directivo de Acciona.

Ramió destaca que el poder público «actúa de forma reactiva. En ningún caso lo hace por mayor eficiencia». Y, al final, «es el mercado el que impone sus normas».

## RESPONSABILIDAD

### Unas reglas estables y sin retroactividad

Clavería recuerda que con el modelo de colaboración se transfieren riesgos, como los de expropiaciones, construcción o ingresos, al sector privado. Es lógico, por tanto, que tenga una rentabilidad. A su juicio, con un bono a 30 años entorno al 1,90%, «el coste no debería situarse más allá del 3% o 3,5% neto».

El representante del Sabadell insiste en la importancia de un marco legal

## PARTICIPANTES

**JUAN JOSÉ CLAVERÍA**  
DIRECTOR DE CONCESIONES DE ACCIONA



«La colaboración público-privada permite anticipar inversiones que si no no se podrían hacer»

**JOAQUIM LLANSÓ**  
PRESIDENTE DE CAMBRA DE CONTRACTISTES



«La Administración se ha olvidado de un sector que fue motor tras las crisis de los 80 y los 90»

**FRANCISCO GÓMEZ**  
VICEPRESIDENTE DEL FORO PPP



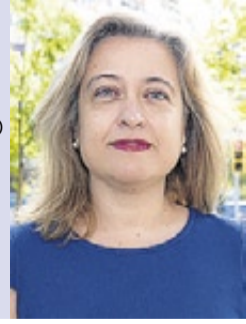
«En todos los países se cometen errores, pero se estudian, se extraen conclusiones y se corrigen»

**RUBÉN MARTÍNEZ**  
RESPONSABLE FINANCIACIÓN DE PROYECTOS BANC SABADELL



«Los proyectos siempre deben ser viables, no solo social sino económicamente, a largo plazo»

**CARME BRIERIA**  
DIR. DERECHO ADMINISTRATIVO CLIFFORD CHANCE BCN



«Desde la última ley de contratos públicos del 2011 se han producido más de 15 modificaciones»

**CARLES RAMIÓ**  
CATEDRÁTICO CIENCIA POLÍTICA UPF



«El poder público actúa de forma esquizofrénica, con una cabeza política y otra técnica, cada una con su discurso»

«estable y a largo plazo» porque este tipo de inversiones lo son. Y recuerda que los proyectos «han de ser viables no solo social sino económicamente a largo plazo».

Es algo en lo que está de acuerdo el representante de los contratistas. A su entender, ha llegado el momento de acometer «solo los proyectos que tengan un alto retorno económico y social». De los 100 que la Cambra de Contractistes ha identificado como imprescindibles para Catalunya en los próximos años, en los últimos 12 meses solo se ha acometido uno, afirma.

## RETOS

### Planificación y mantenimiento

Según Clavería, una de las asignaturas pendientes es una mejor planificación. «En el modelo anglosajón se lleva a cabo un trabajo previo. En una reciente adjudicación de Acciona en Australia tuvimos que dedicar 14 meses a esa fase en vez de los 52 días que nos dan en España», explica Clavería.

Y es que en el sistema anglosajón se parte de «un buen proyecto, más detallado, y una buena transferencia de riesgos, lo que abarata todo el proceso». Los costes están más acotados desde el inicio.

La representante de Clifford Chance entiende que «la Administración pública pretende trasladar riesgos al sector privado sin analizar muchas veces quién debería asumirlos». Y, desde la otra perspectiva, «el sector privado debe asumirlos por mera necesidad presupuestaria pública», agrega.

Otro de los retos es el mantenimiento de las infraestructuras existentes. La licitación para ello ha caído un 63% en España, advierte el directivo de Acciona. Eso las deteriora.

Según el vicepresidente del Foro PPP, se requiere un organismo de la Administración «con profesionales capacitados y una interlocución clara con Bruselas, que sea un sistema automejorable».

Según Llansó, hasta ahora se han hecho las obras a la espera de una demanda futura, lo que ha llevado a aeropuertos o trenes vacíos. Y debería ser a la inversa. Y las administraciones, además, deben dejar de adjudicar «mirando el factor precio, por debajo del mercado». El representante de los contratistas se pregunta: «¿Por qué no operan constructoras extranjeras aquí si las españolas están en lo alto del ranking mundial?» Según Ramió, se han convertido «en campeones internacionales» en parte porque durante años ganaron mucho dinero en casa. Si ahora aplican en España esa competitividad que les ha catapultado en el exterior eso es positivo, concluye. ■

## EL MODELO

### EL SISTEMA RIESGO COMPARTIDO

### Vía para eludir la estrechez de las cuentas públicas

La colaboración público-privada es la fórmula mediante la que las Administraciones desarrollan infraestructuras y servicios públicos de la mano de la empresa privada. El riesgo debe ser compartido. Evita que las restricciones presupuestarias supongan un freno al desarrollo de equipamientos. Otras fórmulas de colaboración son la externalización de servicios, donde las Administraciones asumen todo el riesgo; o la privatización, en la que, a diferencia de la colaboración público-privada, la titularidad de los activos pasa a ser privada.