

Un viaje a Rusia (2)

En un artículo anterior comenté el Congreso sobre Colaboración Público Privada convocado por la Organización de las Naciones Unidas, UNECE, en Moscú a finales de octubre, e hice referencia especialmente al desarrollo del programa concesional en Rusia. La reunión citada ha servido también como escaparate de la situación

del oficio en Europa. La importancia del país que nos acogía y el nombre de la organización convocante tenían atractivo suficiente para que en la conferencia hayan participado las principales entidades públicas y privadas que atienden al desarrollo de la infraestructura mundial mediante la Colaboración Público Privada. Desde instituciones financieras multilaterales, como el Banco Mundial, el Banco Europeo de Inversiones y el Banco Europeo para Reconstrucción y Desarrollo, hasta el Presidente del Consejo Nacional sobre "PPPs" de Estados Unidos, allí estaba lo más grande del colectivo interesado en esta disciplina.

Me quiero detener en este artículo en dos asuntos particulares: por una parte comentar la presencia de numerosas "PPP Units" y en particular aprovechar la ocasión y la información recibida para describir, tal como nos las transmitieron sus responsables directos, las decisiones de la Administración Alemana sobre la aplicación de la Colaboración Público Privada utilizando los ingresos derivados del cobro de la viñeta sobre los vehículos de transporte, para el mantenimiento y la mejora de la red viaria de su país.

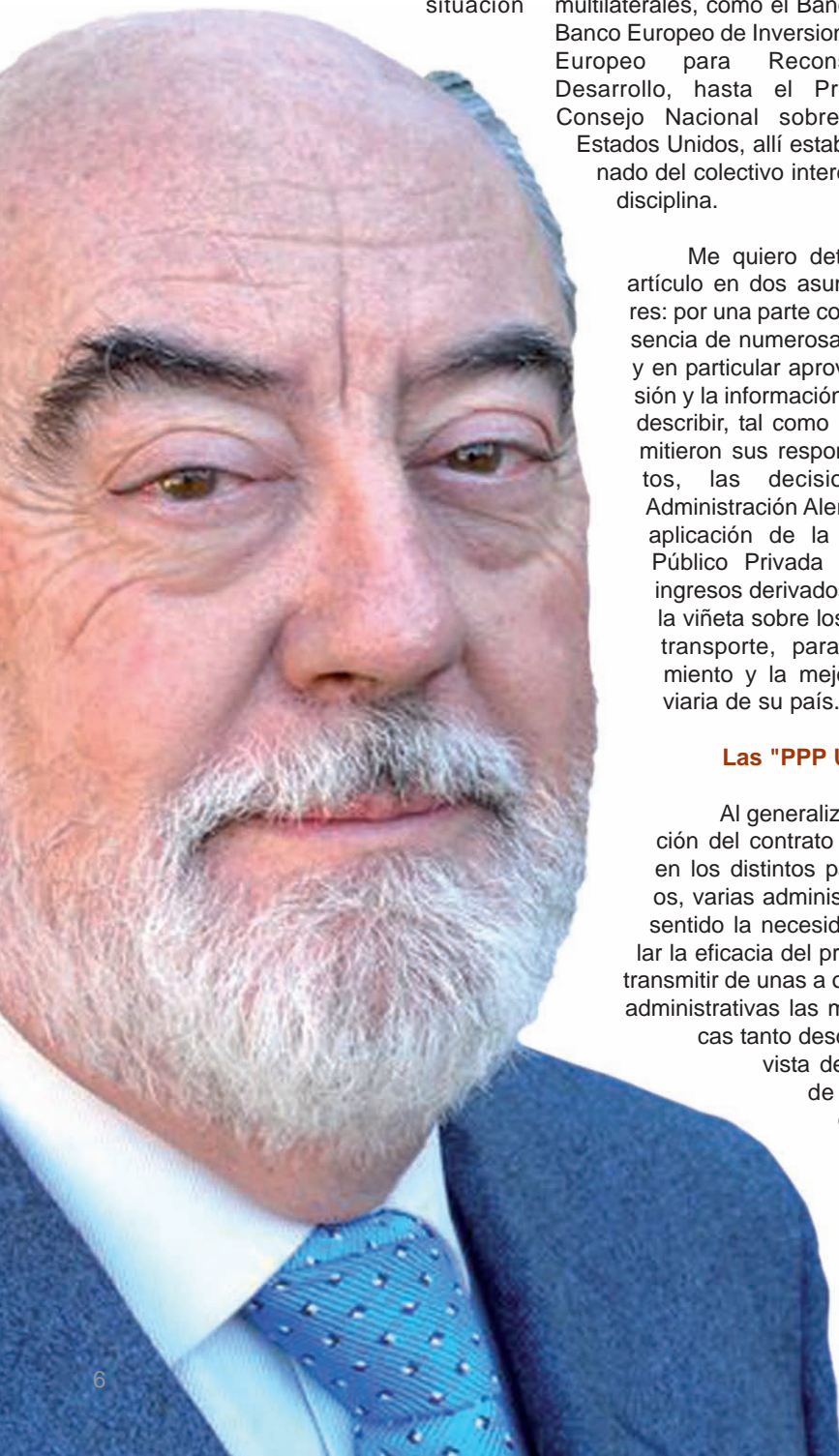
Las "PPP Units"

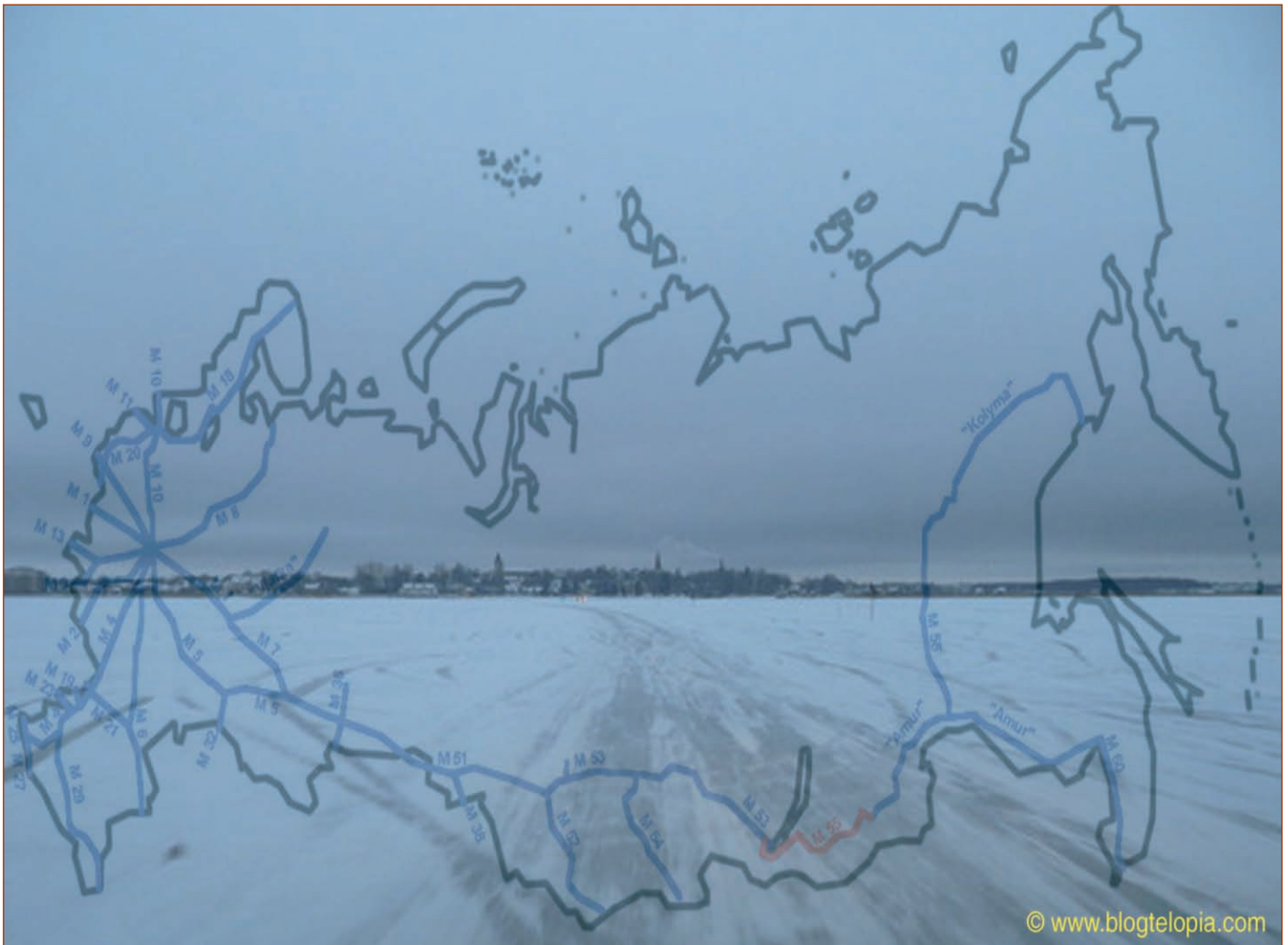
Al generalizarse la utilización del contrato de concesión en los distintos países europeos, varias administraciones han sentido la necesidad de controlar la eficacia del procedimiento y transmitir de unas a otras unidades administrativas las mejores prácticas tanto desde el punto de vista de la redacción de los pliegos como de la comprobación en el desarrollo del contrato real de la

eficacia de las opciones elegidas para la construcción y operación posterior. La primera entidad así creada fue la inglesa, que se instituyó como una asociación público privada en dos vertientes, una como consultor sistemático de los distintos niveles de la Administración Inglesa para la transmisión y actualización de sus mejores prácticas, y otra como promotor en los mercados mundiales del modelo inglés de desarrollo concesional, modelo que, dicho sea de paso, es mucho más complicado y lento que la práctica habitual española. Sobre la importancia de su actividad baste decir que en este momento emplea a más de 60 profesionales. En la reunión de Moscú han estado presentes representantes del centro citado de Inglaterra, y asimismo de los centros de Holanda, Estados Unidos, Francia, Alemania e incluso de algún país para nosotros exótico como Kazajstán.

La aplicación de los contratos de Colaboración Público Privada en Alemania

El representante del centro alemán ha hecho una detallada exposición de cómo este país, después de larga reflexión y de la puesta en aplicación de dos contratos a título de ensayo, ha decidido desarrollar progresivamente la Colaboración Público Privada y aplicarla a distintos sectores de la economía, y en particular al sector transporte. Desde el año 2003 se han concursado un total de 107 proyectos CPP. A finales del año pasado en Alemania se habían firmado contratos por un importe total de aproximadamente 1.300 millones de euros en proyectos de construcción de carreteras y 3.000 millones de euros más en otros proyectos de ingeniería civil. El centro PPP para la Colaboración Público Privada en el desarrollo del transporte tiene el complejo nombre de "Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH", caritativamente abreviado a VIFG. La agencia así creada depende directamente del Ministerio de Transporte como un organismo independiente de las tres otras organizaciones que dependen del mismo, las carreteras federales, los ferrocarriles federales y la agencia para el transporte fluvial y marítimo. La nueva





agencia tiene dos tareas específicas, una función financiera que consiste en suministrar capital para nuevas inversiones, haciendo uso de los recursos que se obtienen por aplicación de la viñeta sobre el transporte pesado por carretera, con lo que se recauda un importe cercano a los 4.000 millones de euros por año, y apoyar el desarrollo de nuevos proyectos en colaboración público privada en el sector de transporte, actuando como centro de mejora, lo que incluye la tarea de evaluar la eficacia y factibilidad de los nuevos modelos de contratos que van apareciendo en el mundo y su posible aplicación al caso alemán, en resumen lo que ya va constituyendo la tarea clásica de los "PPP Units".

El hábito de la reflexión sobre lo llevado a cabo para mejorar los sistemas futuros de actuación parece una práctica recomendable a título personal y a título de país, sobre todo cuando se extiende la aplicación de lo que en principio era un modelo limitado para autopistas de peaje a un conjunto más amplio de actividades, como ha ocurrido con nuestro contrato de concesiones. Desde el año 2003

hasta la actualidad los tres niveles de la Administración Española han aplicado los preceptos de la nueva ley a más de 300 contratos, con inversiones superiores a 30.000 millones de euros. La importancia de las cifras parece requerir una puesta en común de las experiencias obtenidas, y una serie de acuerdos sobre cómo mejorar las prácticas contractuales. Salvo las frecuentes conferencias de un día sobre la evolución del asunto, organizadas en su mayoría por instituciones privadas, no ha existido por parte de la Administración un deseo claro de estimular esta puesta en común de experiencias. Es cierto que a iniciativa del Colegio de Ingenieros de Caminos, y con el apoyo del Ministerio de Fomento se ha creado el Centro de Excelencia para la Colaboración Público Privada, pero en ningún caso la determinación de actuar en colaboración con el mismo para la mejora del sistema tiene parangón con la práctica inglesa. Parece como si en este país lo supiésemos todo al respecto y no necesitásemos mejoras en base a la experiencia, aunque los que día a día observamos el mundo de la contratación pública apreciamos numerosas incerti-

dumbres e ineficacias fiscales, jurídicas y técnicas a las que convendría poner coto. Por otra parte no cabe duda que el papel predominante que tienen nuestras empresas concesionarias en el ámbito internacional debe surgir de su experiencia inicial en nuestro mercado. Tal vez sea ese el objetivo, entrenar nuestras fuerzas en las dificultades del ámbito casero, para poder salir al mercado internacional convencidos de nuestra capacidad para superar cualesquiera dificultades e inconvenientes, teniendo en cuenta la experiencia vivida en nuestros propios lares. Pero hablando en serio, y volviendo a la situación económica actual, no es difícil suponer que una vez que se establezca y si Dios quiere mejore el entorno de crisis económica, el déficit público que arrastrarán los países europeos impulsará sin duda a la búsqueda de fórmulas de Colaboración Público Privada para intentar mantener la inversión pública, y todos deberíamos poner en común nuestras ideas y experiencias para mejor aplicar y gestionar los contratos futuros.

Fernando Gutiérrez de Vera ■