

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



