

MESA REDONDA: LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA. UN MODELO PARA SALIR DE LA CRISIS

# El plan privado de Blanco siembra dudas financieras

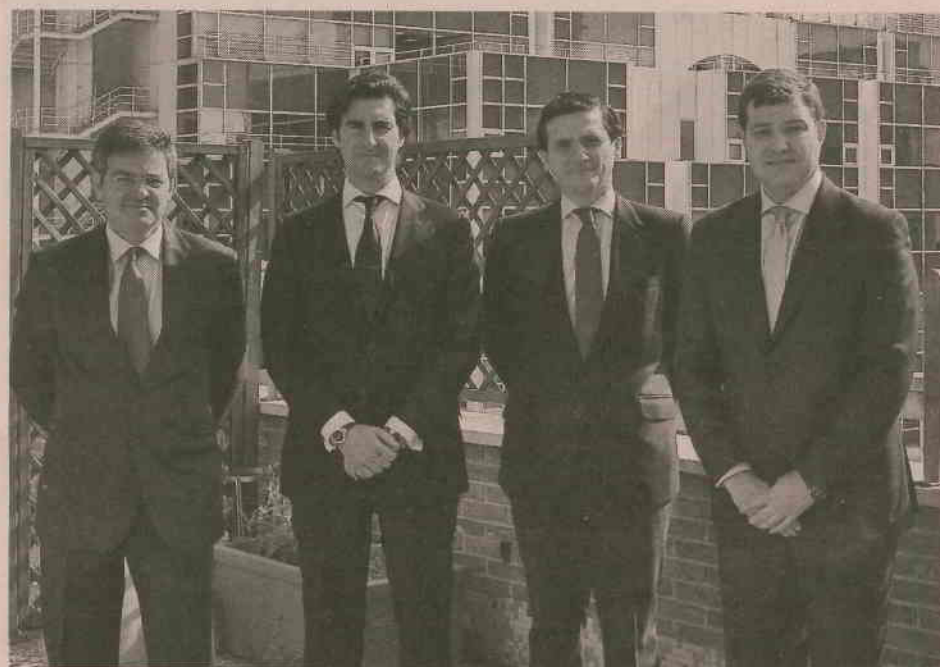
Los expertos creen que la banca recela del programa de concesiones de Fomento. Y alertan de que el rigor de los pliegos es la clave para pasar el filtro de Eurostat.

M.A.Caro/V.M.Vares, Madrid  
El éxito del Plan de Infraestructuras (PEI) presentado el pasado mes de abril por el Ministerio de Fomento dependerá del rigor técnico con que se redacten los pliegos de los contratos y si éstos logran convencer a Eurostat de que no computarán como deuda. En la mesa redonda organizada por Wolters Kluwer *La colaboración público-privada. Un modelo para salir de la crisis*, los expertos afirmaron que Eurostat (oficina estadística de la Comisión Europea) va a endurecer los criterios para evitar que los contratos de colaboración público-privada se consoliden como deuda.

Alberto Dorrego, socio director de Eius Abogados, resalta que tiene que haber un "sistema completamente objetivo" de transferencia de riesgos, un sistema que mida la seguridad y la calidad en la puesta a disposición de la infraestructura. El Gobierno ha obligado, para evitar problemas en Eurostat, a someter los contratos a un informe previo y preceptivo y vinculante de Economía. "Hay que afinar mucho en la redacción de los pliegos y prescripciones técnicas del contrato porque si no no pasará esos filtros".

Por su parte, Javier Manchado de Armas, asociado de Garrigues, apunta que los pliegos tendrán que salir a la luz en el segundo semestre de este año y, en ellos, "debería quedar perfectamente patente y reflejada la transferencia del riesgo de disponibilidad al concesionario".

Todos los expertos participantes en el encuentro manifestaron que el gran problema o estigma del Plan de Infraestructuras es la financiabilidad del proyecto. "Veo complicado que los bancos, al menos



En la imagen, Javier Galindo, José Luis Almazán, Alberto Dorrego y Javier Manchado.

## Colaboración público-privada, modelo a reforzar

El modelo de colaboración público-privada se está intentando potenciar para distintos tipos de servicios. "Nos podemos concienciar de que hay que construir un modelo español de colaboración público-privada. Tenemos que ser muy prácticos y tomar conciencia de que estamos ante la oportunidad de concretar un modelo español más rápido y más barato del que existe en Reino Unido", destaca el director Financiero de Ferrovial Agromán, Javier Galindo. Además de para infraestructuras, este modelo de colaboración es extrapolable a multitud de servicios, como los energéticos o las concesiones hospitalarias. Según explica José Luis Almazán, en el Puerto de Melilla se está desarrollando una terminal de contenedores de transbordo con este modelo.

en una fase inicial no se muestren reticentes con el PEI", subraya Manchado, insistiendo en que las reticencias de la banca unidas a la bajada de la calificación del rating al Estado español son los principales inconvenientes que habrá que salvar.

Dorrego afirma que el PEI "no es planificación de infraestructuras sino estrategia de financiación". Asimismo, destaca que su valoración del Plan es positiva pero que tiene dos condicionantes, uno jurídico y otro económico: que haya una correcta transferencia de riesgos y que las infraestructuras no sean coyunturales sino que generen valor añadido.

Por su parte, Javier Galindo, director financiero de Ferrovial Agromán, destaca que "las reglas del juego tienen que quedar claramente establecidas y va a requerir un sentido práctico por parte de todos, para poder tener proyectos avanzados que nazcan con adecuados pliegos para que los bancos financien". Asimismo afirmó que los promotores están dispuestos a invertir "pero hay que tener

presente que todavía no está del todo claro el porcentaje que va a suponer la obra presupuestaria en la colaboración público-privada".

Si bien el plan es estatal, los expertos señalaron que es importante ver la repercusión que tendrá a nivel autonómico y local. "Un aspecto que hoy en día no está claro y que con el impulso del PEI se debe lograr es que las comunidades autónomas tengan por fin una referencia válida y concreta y un modelo al cual sumarse".

El director general del Puerto de Melilla, José Luis Almazán, apunta que "no hay otra alternativa que tratar de incorporar la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de terminales portuarias". Asimismo, subrayó que "echa de menos" que no haya una partida específica para puertos en el PEI. No obstante, destaca que si hay una parte recogida en el plan que afecta a los puertos, que son los accesos ferroviarios.

Página 30 / Blanco retrasa el plan de concesiones

## OPINIÓN

Eduardo Ortega Figueiral

## La verdadera reforma laboral

Es absolutamente irremediable. Hasta el Gobierno ha debido reconocer que es necesario proceder a una profunda renovación y modificación de nuestro marco normativo laboral. Si bien desde el Ministerio de Trabajo siempre se ha tratado de buscar esta reforma mediante el consenso de los agentes sociales a través de la denostada mesa del diálogo social -¿recuerdan cuanto tiempo llevan sentados, con interrupciones, sin avances significativos?- por primera vez se plantea aprobar la misma a través de Decreto-Ley. Estas próximas semanas se prevén decisivas.

Ante el temor de esa reforma unilateral por parte del ejecutivo los sindicatos redoblan sus contactos con la patronal tratando de buscar ese acuerdo. Durante los últimos días han presentado una propuesta de reforma que denominan de "dos tiempos". En primer lugar proponen pactos bilaterales con la representación empresarial en cuestiones tales como la penalización del absentismo buscando el incremento de la productividad en las empresas o la flexibilización de las condiciones laborales internas en las empresas. En un segundo estadio, logrado este primer acuerdo que evitaría un decreto del Ejecutivo, se abordarían medidas coyunturales para fomentar el empleo juvenil, combatir el paro de larga duración y potenciar la reducción de jornada a través de la incentiación del trabajo a tiempo parcial para facilitar o, mejor dicho, repartir, el empleo. ¿No les suena a más de lo mismo? ¿Nos podemos permitir continuar 'mareando la perdiz' sin tomar medidas relevantes que ayuden de verdad a las empresas que, recordémoslo, son las que tienen que crear empleo?

Nos encontramos ante un momento histórico para llevar a cabo, por fin, una profunda y verdadera reforma de nuestro obsoleto marco de relaciones laborales que flexibilice y aclare muchos conceptos oscuros de nuestra normativa. Centrémonos en dos pilares fundamentales. Incluso hasta sin modificar el coste del despido ni recortar derechos sociales y contentiendo el gasto público.

Primero: olvidémonos ya de continuar con esa política del incentivo para tratar de fomentar la contratación. Se ha demostrado con el paso de los años que no ha funcionado. No hay mejor forma de potenciar la entrada en el mercado laboral que clarificar la salida. Por lo tanto es imprescindible una reordenación de la figura de la extinción contractual por causas objetivas aclarando, de verdad, que debe entenderse por causas económicas, organizativas y productivas. Las empresas deben saber a qué atenerse si les vienen mal dadas y que mecanismos pueden utilizar, con plenas garantías, para reestructurarse en un momento determinado. No podemos continuar con la actual incertidumbre judicial por falta de unos criterios claros y homogéneos que genera, en muchos casos, que las empresas opten por acudir al despido improcedente pagando la indemnización legal máxima que aunque cara les soluciona de forma ágil la cuestión. Ello, sin duda, es un freno para la contratación.

En segundo lugar debemos modificar radicalmente la negociación colectiva para acercarla más a las empresas flexibilizándola al máximo. El actual modelo está anticuado y no soluciona los problemas del día a día. Existencia de convenios marco a nivel sectorial, de acuerdo, pero a partir de ahí el detalle de la letra pequeña debe dejarse a los verdaderos protagonistas en las empresas y éstos no son otros que las direcciones y los representantes de los trabajadores. Es el momento y el tiempo se acaba. Éstas y otras medidas similares en la misma línea son claves si se quiere adoptar, por fin, una verdadera reforma. Si no, la criba de empleos continuará.

Socio. Ortega-Raich Abogados

## Los expertos opinan sobre el Plan Estatal de Infraestructuras

**JOSÉ LUIS ALMAZÁN**  
Dtor. del Puerto de Melilla  
"Hay que incorporar financiación privada a terminales portuarias. Echamos de menos esto en el Plan aunque sí se incluyen accesos ferroviarios".

**JAVIER GALINDO**  
Dtor. financiero de Ferrovial Agromán  
"El Plan exige caja, los promotores queremos invertir, pero aún no sabemos el porcentaje que supondrá la obra presupuestaria".

**ALBERTO DORREGO**  
Socio de Eius Abogados  
"Es importantísimo que las infraestructuras generen valor añadido y no sean de pura coyuntura o simplemente para generar actividad".

**JAVIER MANCHADO**  
Asociado de Garrigues  
"El gran estigma del Plan es la financiabilidad del proyecto. Los acuerdos con las instituciones financieras no dejan de plantear dificultades".

Este suplemento ha sido elaborado por:  
Victoria Martínez-Vares [mvmartinez@wke.es](mailto:mvmartinez@wke.es)  
María Álvarez Caro [malvarez@wke.es](mailto:malvarez@wke.es)  
Mercedes Serraller [mercedes.serraller@expansion.com](mailto:mercedes.serraller@expansion.com)  
José María López Agúndez [jmllopeza@expansion.com](mailto:jmllopeza@expansion.com)

Publicidad: 91 443 56 19