



ENTREVISTA A ROSA VIDAL, SOCIA DE BROSETA

"Los puertos han de tener un papel principal en el desarrollo del Corredor Mediterráneo"

[Xavi Moret](#)

CORREDOR MEDITERRÁNEO



Rosa Vidal, socia directora del área de Derecho Público de Broseta

Vidal, socia directora del área de Derecho Público de Broseta, expondrá los modelos contractuales para el desarrollo del Corredor Mediterráneo en el encuentro empresarial e institucional sobre esta infraestructura

8/10/2015 - VALENCIA. Rosa Vidal, socia directora del área de Derecho Público de Broseta, es una de las expertas que el próximo 14 de octubre participará en el [encuentro empresarial e institucional sobre el Corredor Mediterráneo](#) organizado por Valencia Plaza con el patrocinio de Broseta y la colaboración del ForoPPP. Vidal, que participa en una [mesa redonda](#) sobre modelos contractuales para la ejecución y desarrollo del Corredor Mediterráneo. En esta entrevista, da algunas pinceladas sobre el potencial de la colaboración público privada en la financiación de esta infraestructura.

-¿Qué ideas prevé exponer en el encuentro?

-A la vista de la situación actual del corredor, del tipo de proyecto tal y como se plantea y cómo se preve la financiación, vinculada al modelo europeo y el Plan Juncker, mi idea es hablar de la doble posibilidad de financiación, del modelo de financiación en parte privado y en parte público. Se trata de exponer las vías para obtener financiación para infraestructuras de titularidad pública. En este proyecto habrá una parte de financiación pública en distintas modalidades. Una de ellas es una concesión a cambio de un canon.

-Plan Juncker, fondos FEDER, eurobonos,... ¿Cuál considera que es la alternativa más viable para la financiación de este proyecto?

-A la luz del régimen presupuestario europeo y de las ideas de la UE, cuando estamos hablando ya de una unión fiscal y presupuestaria, no sólo económica, no creo que la línea vaya por los eurobonos. No creo que vayan a titularizar otra vez porque hay que tener en cuenta que el origen de la crisis actual fue el gran fraude de Lehman Brothers. Creo que se va a recurrir al Plan Juncker porque se basa en que, cuando la administración apuesta por un proyecto y pone financiación público, eso genera un efecto multiplicador que supone un incentivo para la entrada de capital privado. Esa es la idea que hay detrás del plan, aunque a día de hoy aún no se ha acabado de definir. España va a poner 1.500 millones de euros, pero está por decidir cómo se vaya a estructurar.

-¿Hasta qué nivel llega ese efecto multiplicador?

-La idea del Plan Juncker surge del modelo económico en el que las administraciones públicas tienen que generar efectos amplificadores y multiplicadores para que más administraciones entren y que el sector privado entienda que va a poder obtener beneficios al haber participación pública. La aportación europea van a ser 20.000 millones y Juncker dice que se van a movilizar 300.000. En Europa ha habido otros planes que han fracasado, pero en este caso se considera que saldrá adelante porque la esencia está en elegir proyectos estratégicos y controlarlo desde la UE. El cálculo se basa en las experiencias con el Banco Europeo de Inversión (BEI), que cada vez que ha hecho un plan de esta naturaleza ha movilitado en el sector privado el doble de cada euro prestado.

Lo que falta en todo esto es la estructuración jurídica, si se va a hacer en forma de fondo de inversión, o como un vehículo europeo, pero canalizado a través de vehículos nacionales, como el ICO. Lo más probable parece esto último. Lo de los eurobonos ya está bastante olvidado. Además, Juncker está intentando que entre el gobierno chino y parece que ya hay acuerdo para que aporte capital.

-¿Es viable la implicación de los futuros operadores en la financiación de la infraestructura?

-El modelo contractual que voy a exponer parte de esa idea. Lo que voy a plantear deriva de estudios del sector ferroviario en España, donde la mayoría de comunidades autónomas y el propio Estado separaron la titularidad de la infraestructura de la operación. Creo que pretender financiar toda la infraestructura con dinero privado podría llegar a fracasar, por eso creo que los modelos actuales van hacia la financiación mixta. Las infraestructuras son de tal envergadura que no pueden llegar a ser financiadas del negocio que deriva de la operación, pero sí se puede aspirar, por ejemplo, a que la financiación del material rodante venga del sector privado. Hoy por hoy, los proyectos que han fracasado del modelo de colaboración público privada han sido los que pretendían que se financiaran infraestructuras inviables. Cada uno de los *stakeholders*, desde el titular de la infraestructura hasta quien la opera, fabrica las vías o aporta el material rodante pueden asumir una parte del riesgo, el que se puede recuperar.

LOS OPERADORES PRIVADOS PUEDEN ASUMIR LOS COSTES DE MANTENIMIENTO DE LA LÍNEA

-¿Qué fórmulas de colaboración público privada pueden explorarse en un proyecto de estas características?

-El modelo del que más voy a hablar es de la concesión de obra pública y, dentro de ese modelo, existen varias opciones. Desde el canon de demanda, es decir, que la administración tenga que abonar alguna cantidad al operador en función del número de mercancías; hasta el canon de disponibilidad, que la administración tenga que abonar algún canon por mantener la infraestructura en condiciones de operatividad. Los números no encajan si el operador tiene que construir la infraestructura, pero otra cosa es el mantenimiento y esto sí que podría asumirlo.

-¿Puede ser una oportunidad de negocio?

Confiamos en que sí. Cuando hablamos del corredor mediterráneo lo planteamos desde la oportunidad del transporte de mercancías. La administración debe estar donde no llega el sector privado. Si hay una línea en la que puede operar el privado sin ayudas, perfecto. Siempre con control, por supuesto.

-La nueva Ley del Sector Ferroviario concede más control a los recintos portuarios sobre la operación ferroviaria, ¿cree que debe aumentar la implicación de los puertos en el desarrollo de estas infraestructuras?

-Claramente creo que sí. Los puertos tienen que tener una participación principal en todo esto, han de ser uno de los principales artífices y uno de los principales beneficiados. El gran problema de todas las empresas que se quieren instalar en ellos es el transporte, la intermodalidad. Creo que son los grandes beneficiados y en el modelo que se monte deben tener una participación directa. Con el Corredor Mediterráneo debe ser posible cargar un contenedor en Hamburgo y llegar con él hasta el Puerto de Valencia. Y tiene que llegar directamente porque la legislación lo permite.