



Asociaciones Público Privadas



Profesor. Ignacio de la Peña Zarzuelo
Marzo 2021



Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos / Universidad Politécnica de Madrid

Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)



POLITÉCNICA

Concepto, Definición, Justificación y Antecedentes



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Concepto

No existe una definición comúnmente aceptada

“Una forma de colaboración entre los sectores público y privado con el propósito de desarrollar, construir, explotar y financiar, consignada por una serie de acuerdos interrelacionados entre los agentes público y privado por los que se definen sus respectivos derechos y obligaciones según la configuración legal y política existente” (Naciones Unidas).

Acrónimos por las que suele venir referida

Asociación (o alianza) Pública Privada	APP
Colaboración Pública Privada	CPP
Iniciativa Pública Privada	IPP
Public Private Partnership	PPP
Private Finance Initiative	PFI



Definición de CPP en el marco de la UE

“La expresión «colaboración público-privada» (CPP) carece de definición en el ámbito comunitario. En general, se refiere a las diferentes formas de cooperación entre las autoridades públicas y el mundo empresarial, cuyo objetivo es garantizar la financiación, construcción, renovación, gestión o el mantenimiento de una infraestructura o la prestación de un servicio” (COM, 2004).

“El fenómeno de la colaboración público-privada se ha desarrollado en numerosos ámbitos. La característica de esta cooperación, en general a largo plazo, es la función asignada al socio privado, que participa en las distintas fases del proyecto de que se trate (diseño, ejecución y explotación), soporta los riesgos tradicionalmente asumidos por el sector público y contribuye con frecuencia a la financiación del proyecto”. (Comunicación interpretativa de la Comisión Europea de fecha 5 de febrero de 2008)



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Justificación

“Aquellas infraestructuras o servicios públicos que, además de tener un interés social, sea socialmente factible la imposición de un peaje al usuario por su utilización” pueden atraer la atención del sector privado (Gafo, 2016)

“La finalidad de las colaboraciones público – privadas es que proyectos rentables desde el punto de vista social, pero de escasa rentabilidad financiera y elevados riesgos y, por consiguiente, inviables para ser financiados exclusivamente por el sector privado, puedan llevarse a efecto. Es precisamente en estos casos cuando está justificada la participación o asociación de los sectores públicos y privada que deben compartir, conjuntamente, riesgos y beneficios” (Izquierdo de Bartolomé, 1997)



Justificación

- **Restricciones presupuestarias del sector público**
- **Restricciones en cuanto al límite de Endeudamiento**
- **Principio de Eficiencia:**
 - **Deseo de aprovechar conocimientos y métodos de funcionamiento del sector privado en el marco de la vida pública**
 - **Permite realizar proyectos con mejores ratios calidad / precio preservando el interés público**
- **Evolución del papel del Estado: De operador director económico a organizador, regulador y controlador.**

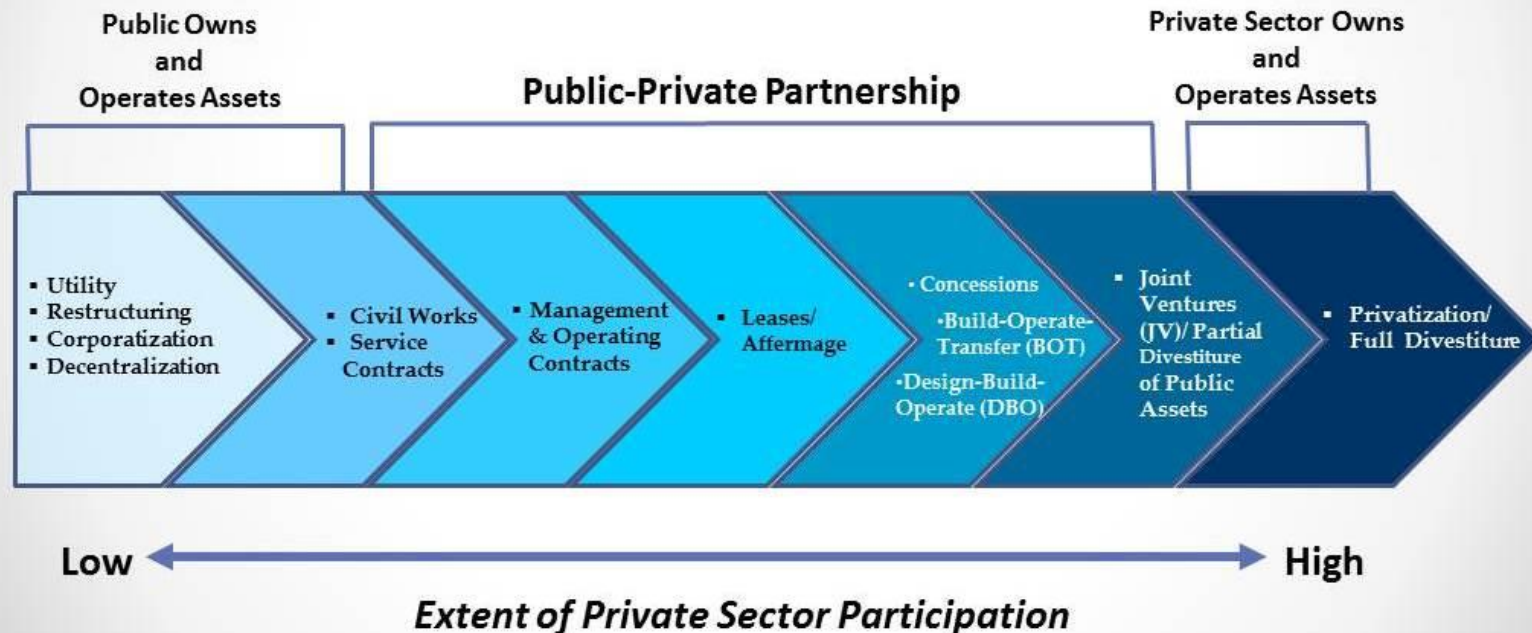


Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Concepto: Entre privatización y la gestión 100% pública

SPECTRUM OF PRIVATE SECTOR PARTICIPATION IN INFRASTRUCTURE AND DEVELOPMENT PROJECTS



Source: Delmon, Jeffrey (2010) *Understanding Options for Public-Private Partnerships in Infrastructure*. World Bank.

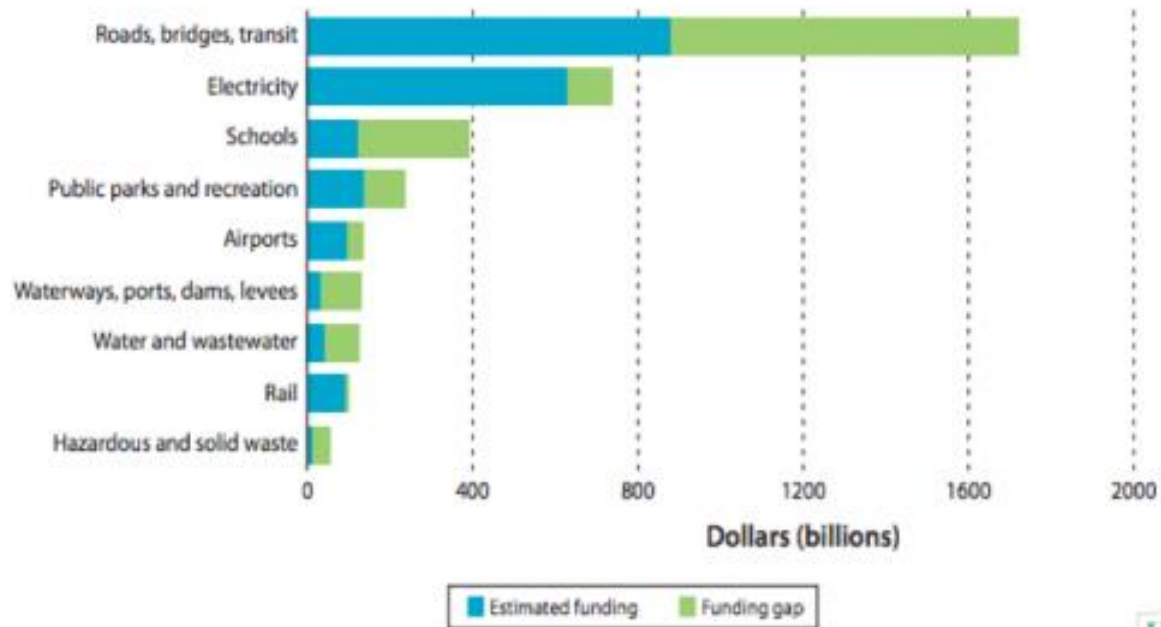


Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Justificación: Necesidades Presupuestarias / Límites Endeudamiento

Infraestructure Needs, Funded and Unfunded, 2013–2020



Source: American Society of Civil Engineers 2013 via Center on Budget and Policy Priorities 2016.



Fuente: <https://publicpolicy.wharton.upenn.edu/live/news/2363-future-prospects-for-public-private-partnerships>



Antecedentes

- Empezaron a emplearse en USA hace más de 200 años (Gafo, 2016)
- La acepción más moderna de CPP's fueron impulsados por Margaret Thatcher en UK a comienzo de los años 80 como consecuencia del elevado déficit fiscal y los necesarios ajustes presupuestarios
 - ***“Ryrie Rules”* (1981 y modificadas en 1988):**
 - Regla 1: Solo si el coste es asumible y eficiente se debe buscar la CCP
 - Regla 2: Hay que realizar una reserva de fondos públicos para el caso de que la inversión en el futuro sea fallida
 - ***“Value for Money”* (1993):** Necesidad de que rija el principio de Eficiencia
 - ***“Private Finance Initiatives”*** implantadas por el Gobierno de John Mayor y recocidas en Cámara de los Comunes (2003)
 - Principio 1: Debe Existir una transferencia real de riesgo al Sector Privado
 - Principio 2: Debe aplicarse el concepto *“Value For Money”*
- Ronald Reagan en USA también las impulsa a inicio de los años 80



Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos / Universidad Politécnica de Madrid

Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)



POLITÉCNICA

Tipos de Proyectos, Características y Agentes Intervinientes.



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Tipos de Proyectos

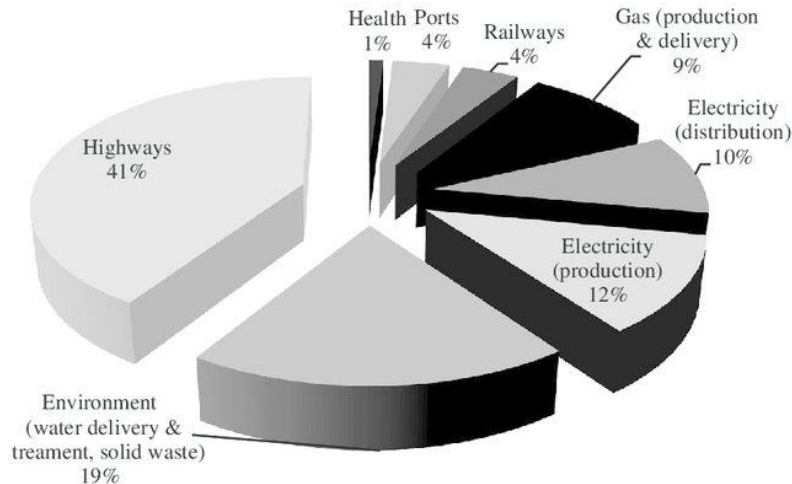
- **Infraestructura de Transporte:**
 - Construcción y explotación de autopistas y ferrocarriles, puertos y terminales Marítimas,...
 - Servicios Portuarios y Aeroportuarios ,...
- **Servicios Urbanos:**
 - Gestión de Residuos (limpieza, recogida o tratamiento), Distribución de agua (tratamiento, distribución), Depuración de Aguas, Desalinización,...
- **Urbanismo, Vivienda y Arquitectura**
 - Sociedades Mixtas Urbanísticas para promoción de vivienda y suelo
 - Desarrollo de Edificios
- **Energía:**
 - Construcción y Explotación de Redes e Infraestructuras energéticas varias (p.e. distribución eléctrica, plantas de licuefacción, regasificación,...)
 - Promoción de Energías Renovables, Coche eléctrico,...
 - Producción de Hidrocarburos,...
- **Servicios Públicos:**
 - Sanidad Pública / Hospitales / Servicios Sociales
 - Educación, Investigación y Desarrollo.
 - Gestión de Equipamiento Deportivo o Culturales.
 - Seguridad Pública,...
- **Otros:**
 - Ayuda al emprendimiento
 - Redes de Telecomunicación
 - Desarrollos Industriales,...



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Tipos de Proyectos



Fuente: Silvestre, H. C. y Araujo, J.F: (2012) "Public-Private Partnerships/Private Finance Initiatives in Portugal" 2012 · Public Performance & Management Review 36(2):316-339
DOI: [10.2753/PMR1530-9576360208](https://doi.org/10.2753/PMR1530-9576360208)

- La distribución por sectores de APP varía según el país y año que consideremos y hay una falta de uniformidad en las estadísticas que no permite comparaciones:
 - En UK 35% en sector educación, 34% en salud y 14% en infraestructuras de transporte ⁽¹⁾
 - En Europa continental 76% de los proyectos se aplicaron a infraestructuras del transporte ⁽¹⁾
 - En España 86% en transporte (65% en autopistas y 21% en carreteras), 8,4% en salud, 1.9% en Agua y 1.1% en edificios públicos ⁽²⁾

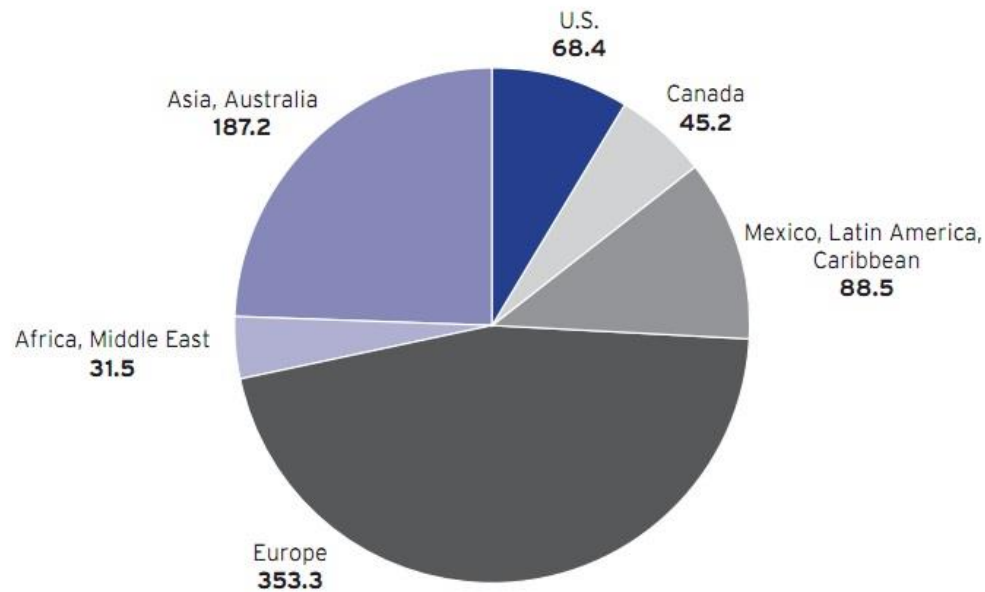
(1) Gafo, A. (2016). "La Participación Público – Privada en los Proyectos de Inversión Pública" Tesis Doctoral. Universidad de Cantabria.

(2) Allard, G. y Trabant A. (2007). "Public-Private Partnership Initiatives in Spain". IE Business School Working Paper WP10-07. <http://cee.ie.edu/sites/default/files/public-private.pdf>



Localización de Proyectos por Áreas Geográficas

Figure 1. Public/Private Partnerships (PPPs) Worldwide, Nominal Total Costs (in billions \$USD), 1985-2011



Note: Includes funded road, rail, buildings, and water projects through October 2011 in nominal dollars converted into U.S. dollars at the time of financial close. Excludes U.S. design-build projects.

Source: PWF, 2011



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Características de las CCP

- Duración relativamente larga de la relación.
- El modo de financiación del proyecto, en parte garantizado por el sector privado, en ocasiones a través de una compleja organización entre diversos participantes. No obstante, la financiación privada puede completarse con financiación pública, que puede llegar a ser muy elevada.
- Importante papel del operador económico privado, que participa en diferentes etapas del proyecto (diseño, realización, ejecución y financiación).
- Socio público se concentra esencialmente en definir los objetivos que han de alcanzarse en materia de interés público, velar por calidad de los servicios propuestos y controlar la política de precios.
- Reparto de riesgos entre el socio público y el privado a quien se le transfieren una parte relevante. No obstante, las operaciones de CPP no implican necesariamente que el socio privado asuma todos los riesgos derivados de la operación, ni siquiera la mayor parte de ellos. El reparto preciso de los riesgos se realiza caso por caso, en función de las capacidades respectivas de las partes en cuestión para evaluarlos, controlarlos y gestionarlos



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

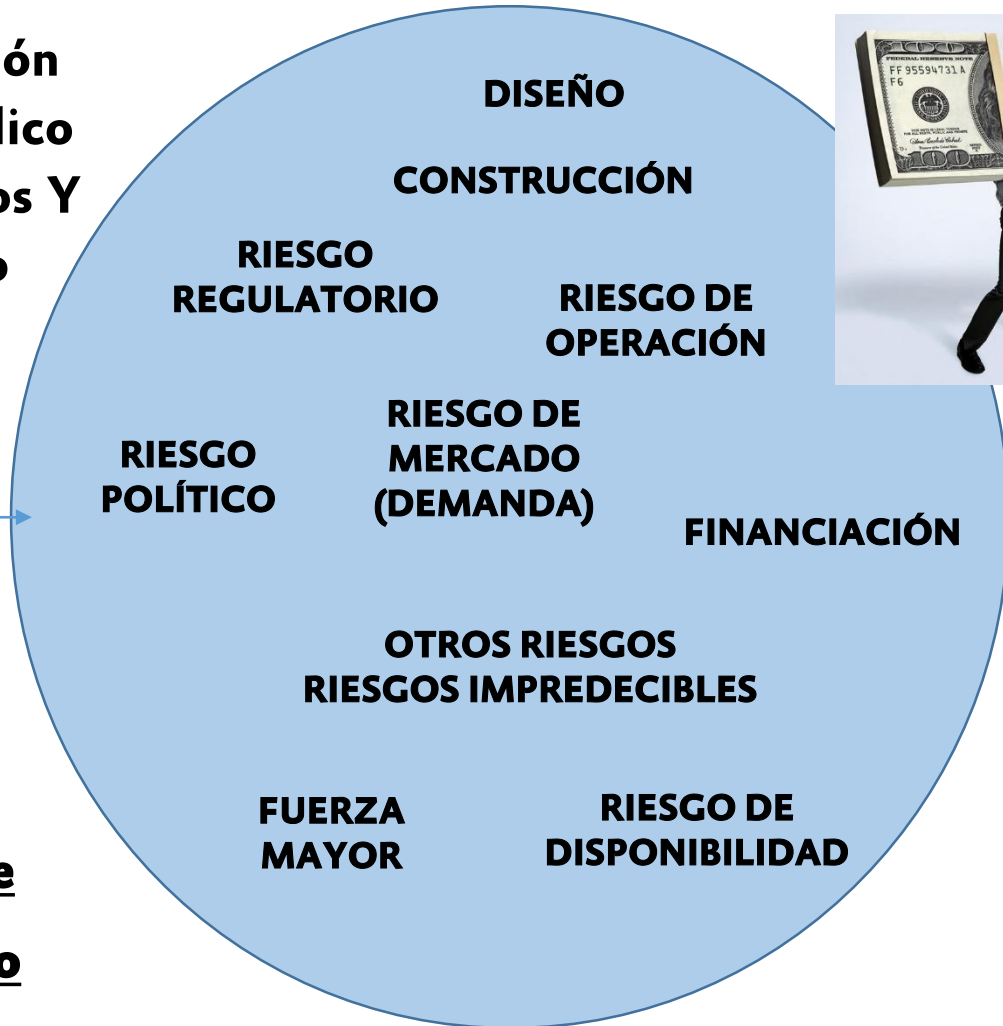
Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Plena Asunción del Riesgo en el Modelo en Gestión Directa

En el modelo de gestión Directa el agente público asume todos los riesgos Y costes del proyecto

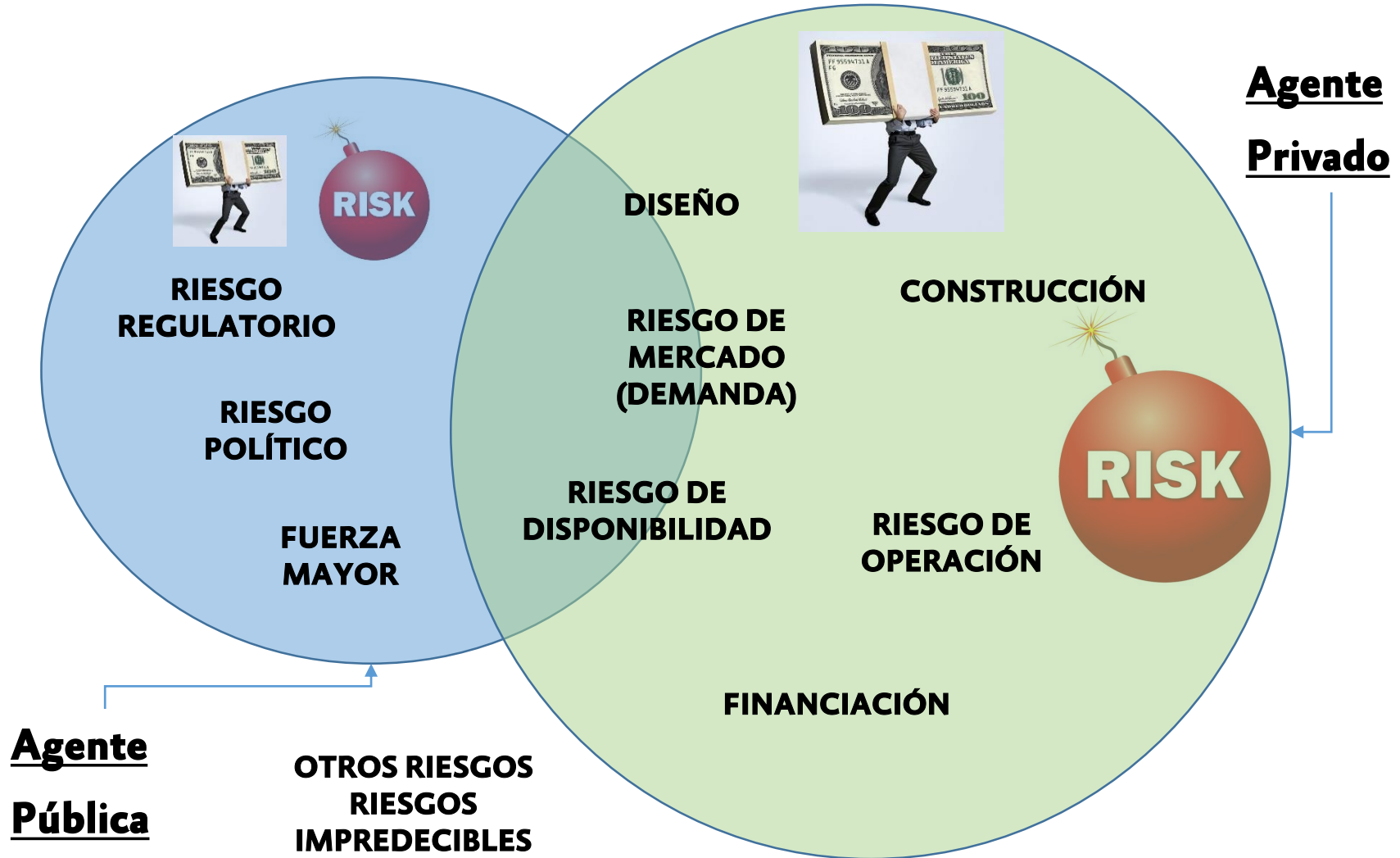


Agente
Público





Reparto del Riesgo en las APP's

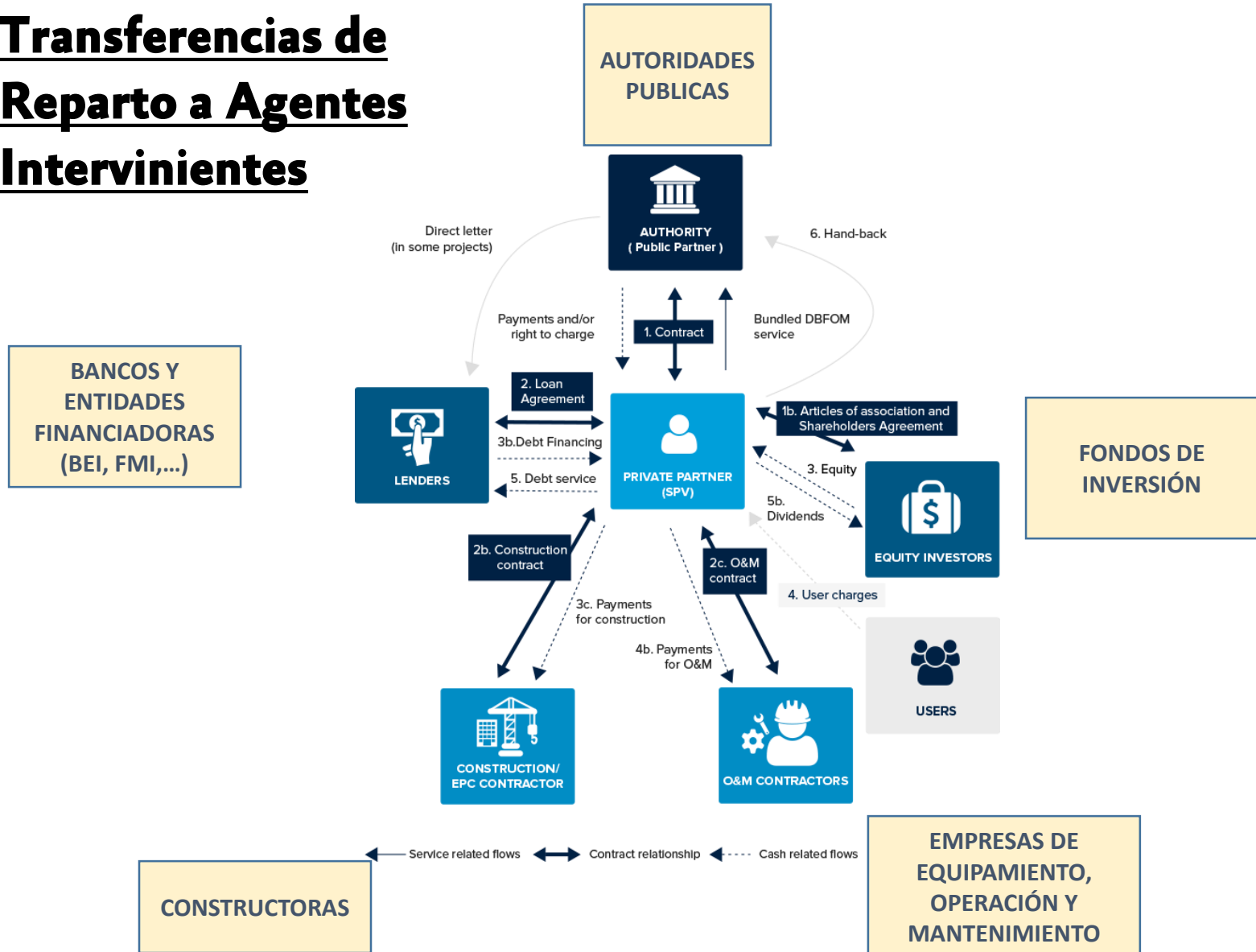




Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Transferencias de Reparto a Agentes Intervinientes





Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Búsqueda de Financiación

Abertis lanza una emisión de bonos de 500 millones

Abertis ha lanzado a primera hora de esta mañana una emisión de bonos por importe de 500 millones de euros, a un plazo de vencimiento de ocho años, según informaron a Europa Press en fuentes del mercado.

El grupo de autopistas acude de nuevo al mercado tras recientemente decidir elevar hasta 12.000 millones de euros el volumen máximo de su programa de emisión de títulos de deuda, desde los 7.000 millones en que estaba fijado.

El aumento responde a la estrategia de crecimiento que actualmente aborda la compañía controlada por la italiana Atlantia y ACS, y por el hecho de que el programa de emisiones original, registrado hace casi un año en la Bolsa de Irlanda, está ya cubierto casi en su totalidad.

Así, esta nueva emisión es la cuarta desde que en marzo de 2019 publicara este programa, tras las tres colocaciones realizadas el pasado año por un volumen conjunto de 5.800 millones de euros.

En concreto, en el momento de registrar el programa colocó su 'macro emisión' de 3.000 millones que constituyó una de las mayores corporativas de la historia.

Los recursos levantados con esta emisión se destinaron a liquidar parte del crédito que Atlantia y ACS pidieron para tomar el control de la empresa y que ambos socios traspasaron al balance de Abertis.

Posteriormente, en julio, Abertis realizó una segunda de 1.300 millones a la que sucedió una tercera en septiembre, en este caso por importe de 1.500 millones de euros.

31 ENERO 2020 / 05:00H



Los fondos de inversión tienen 100.000 millones para infraestructuras

"La diferencia entre la capacidad de financiación de los gobiernos y la necesidad de inversión en infraestructura está creciendo". Juan Caño, el director ejecutivo de Macquarie Infrastructure and Real Assets en Europa, subraya el papel del sector privado en el desarrollo de las infraestructuras en todo el mundo.

Subraya cómo los fondos de inversión y de pensiones y las aseguradoras cuentan con un importe aproximado de 108.000 millones de dólares (97.500 millones de euros) que "ya está asignado para colocar en infraestructuras" y que "no está siendo capaz de encontrar su hueco de donde ser colocado. Es el denominado efecto de la pólvora seca (*dry powder*, en inglés).

Infraestructuras

"Las infraestructuras siguen siendo muy necesarias en países desarrollados", tanto desde el punto de vista de nueva obra como de mantenimiento. En este sentido, Caño demanda a los gobiernos y reguladores que faciliten un entorno regulatorio "que resulte atractivo para invertir en ellas".

Agente Privado (Concesionario) busca financiación en mercados financieros y bancos

Entrada en APP de Fondos de Inversión especializados en Infraestructuras, Aseguradoras o Fondos Soberanos.



Transferencias de Reparto conlleva también transferencia de beneficios (lucrativos)





Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Transferencias de Reparto conlleva también transferencia de beneficios y generación de plusvalías

INFRAESTRUCTURAS · Operación corporativa

ACS vende al fondo Hermes el 74% de sus autovías de 'peaje en sombra' en España

La operación se ha realizado con valor empresa del 100% de los activos de 950 millones de euros, de los que ACS ha ingresado unos 703 millones y ha obtenido unas plusvalías de 40 millones



El presidente de ACS, Florentino Pérez, en una junta de accionistas de la empresa. EFE

Expansion

ORBYT: Ediciones · Versión · f · t · in · Buscar... · Iniciar sesión

MERCADOS AHORRO EMPRESAS ECONOMÍA EXPANSIÓN EMPLEO JURÍDICO TECNOLOGÍA OPINIÓN DIRECTIVOS ECONOMÍA DIGITAL

Empresas Construcción e Inmobiliario Banca Energía Tecnológicas Distribución Transporte Industria Motor

CONSTRUCCIÓN E INMOBILIARIO

Acciona vende por 185 millones una autopista en Chile a Globalvia, que asume la deuda

ABC ECONOMÍA

España · Internacional · Economía · Sociedad · Madrid · Familia · Opinión · Deportes · Gente · Cultura · Ciencia · Historia · Viajar · Play · Bienestar · Más

ABC ECONOMÍA Inmobiliario Declaración de la renta 2018-2019

Publicidad

Ferrovial y Unicaja venden el 85% de la autopista de peaje de la Costa del Sol por 585 millones a Meridiam

- Cintra prevé obtener unas plusvalías aproximadas de 474 millones de euros para Ferrovial, además de poder hacer frente a la deuda bruta con terceros del proyecto que asciende a 603 millones de euros

Publicidad

En la imagen, tramo de la autopista Ru



Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos / Universidad Politécnica de Madrid

Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)



POLITÉCNICA

Modalidades de APP y procedimientos



Modalidades de APP

- **Operaciones puramente contractuales:**
 - **Contrato Público**: El socio privado desarrolla la obra / presta el servicio y la Administración vela por la calidad del mismo y hace unos pagos (*“Contrato de Colaboración entre el sector público y privado”*)
 - **Concesión**: El socio privado desarrolla la obra / presta el servicio y recupera la inversión cobrando a los usuarios (y eventualmente con subvenciones de la Administración) (*“Contrato de Concesión de Obra Pública”*)
- **Operaciones de Tipo Institucionalizado**: / **Sociedades Mercantiles Mixtas**: Implican la cooperación entre los sectores público y privado en el seno de una entidad diferente



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

CCP bajo modelo contractual puro

“La expresión CPP de tipo puramente contractual se refiere a una colaboración basada únicamente en vínculos contractuales entre las diferentes partes. Engloba combinaciones diversas que atribuyen una o varias tareas, de mayor o menor importancia, al socio privado y que incluyen el proyecto, la financiación, la realización, la renovación o la explotación de una obra o de un servicio” (COM 2004, párrafo 21).

“la tarea del socio privado consiste en realizar y gestionar una infraestructura para la administración pública (por ejemplo, un colegio, un hospital, un centro penitenciario o una infraestructura de transporte). El ejemplo más típico de este modelo es la organización de tipo IFP⁽¹⁾” (COM 2004, párrafo 23)

“la remuneración del socio privado no adopta la forma de cánones abonados por los usuarios de la obra o el servicio, sino de pagos periódicos realizados por el socio público. Dichos pagos pueden ser fijos, pero también pueden calcularse de manera variable, en función, por ejemplo, de la disponibilidad de la obra, de los servicios correspondientes o, incluso, de la frecuentación de la obra” (Ejemplo: peajes «sombra» o virtuales, utilizados en el marco de proyectos de autopistas, en particular, en el Reino Unido, Portugal, España y Finlandia)

(1) “Las siglas IFP corresponden a «Iniciativa de financiación privada», un programa del gobierno británico que permite modernizar las infraestructuras públicas recurriendo a la financiación privada. Este modelo también se utiliza en otros Estados miembros, a veces con variantes importantes. La IFP ha inspirado, por ejemplo, el desarrollo del «Betreibermodell» en Alemania”



CCP bajo modelo contractual mediante concesión.

“El «modelo de concesión», se caracteriza por el vínculo directo que existe entre el socio privado y el usuario final: el socio privado presta un servicio a la población «en lugar de» el socio público, pero bajo su control. Asimismo, se caracteriza por el modo en que se remunera al contratista, que consiste en cánones abonados por los usuarios del servicio, que se completan, en su caso, con subvenciones concedidas por los poderes públicos.” (COM 2004, párrafo 22)

En este modelo el “Riesgo Operacional” debe ser transferido al concesionario. (Directiva 2014/23/UE de adjudicación de contratos de concesión). Tres conceptos clave (Gafo, 2016)

- **No está garantizado que el concesionario baya a recuperar las inversiones realizadas ni a cubrir los costes que haya contraído.**
- **Concesionario asume los riesgos de una mala gestión o de apreciación como en cualquier contrato público o de servicios**
- **Concesión ha de ser compatible con principio de equilibrio económico**



CCP bajo modelo contractual mediante concesión.

La Directiva de Concesiones excluye expresamente de su ámbito de aplicación determinadas concesiones tradicionales del derecho español (que pueden considerarse APP):

- **Concesiones Portuarias**
- **Concesiones Aeroportuarias.**
- **Concesiones de obras y servicios para suministrar o explotar redes fijas de agua potable, tratamiento de aguas residuales, ingeniería hidráulica, irrigación o drenaje.**



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Modelo Español de Concesión de Obra Pública

- Fase 1 Administración realiza estudio de viabilidad / demanda y lo somete a información pública.**
- Fase 2 Administración realiza Anteproyecto y hace la tramitación ambiental.**
- Fase 3 Administración prepara expediente de contratación y redacta Pliego de Clausulas Administrativas Particulares y el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.**
- Fase 4 Licitación Pública. Anuncio en BOE.**
- Fase 5 Los licitadores presentan su propuesta a la vista de los documentos de fase 1, 2 y 3**
- Fase 6 La Mesa de Contratación adjudica contrato a oferta más ventajosa**
- Fase 7 Adjudicatario redacta el Proyecto Constructivo que somete a la Administración para su aprobación e inicia las obras**
- Fase 8 Terminadas las obras, se levanta acta de recepción y comienza el periodo de explotación**
- Fase 9 Terminadas el periodo concesional se extingue la concesión y las obras revierten a la administración (en la forma que se haya acordado).**



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Modelo Anglosajón de Concesión de Obra Pública

- Fase 1** **Administración define actuación sin mucho detalle**
- Fase 2** **Se abre fase de expresión de interés por parte del sector privado.**
- Fase 3** **Administración analiza las empresas y selecciona aquellas que cumplen requisitos (usualmente muy exigentes)**
- Fase 4** **Las empresas presentan su oferta técnica (incluyendo estudio de demanda, proyecto constructivo, expropiaciones, medidas medioambientales) y económica (Costes de inversión, explotación, conservación, personal,...)**
- Fase 5** **La Administración establece un orden de prioridad y comienza una ronda de negociación directa con las mejores (usualmente 3)**
- Fase 6** **Las empresas seleccionadas pueden mejorar su oferta**
- Fase 7** **La Administración selecciona la mejor oferta una vez optimizada y obliga a la seleccionada a presentar la documentación que acredite el cierre de la financiación del proyecto.**
- Fase 8** **Una vez cerrada la financiación se firma el contrato y el contratista inicia las obras.**
- Fase 9** **Finalizada las obras, se reciben y comienza la explotación**



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Operaciones de tipo institucionalizado (1)

Las CPP institucionalizada (“CPPI”) *“implican la creación de una entidad en la que participan, de manera conjunta, el socio público y el privado”* (COM 2004, párrafo 53)

“permite que el socio público conserve un nivel de control relativamente elevado sobre el desarrollo de las operaciones, que a lo largo del tiempo puede ir adaptando en función de las circunstancias, a través de su presencia en el accionariado y en los órganos de decisión de la entidad común” (COM 2004, párrafo 54)

“Cooperación entre actores públicos y privados que constituyen una entidad con personalidad jurídica y capital mixto para ejecutar obras o servicios públicos” ... “la aportación privada a los trabajos de la CPPI, además de la contribución al capital u otros activos, consiste en la participación activa en la ejecución de las tareas confiadas a la entidad de capital mixto y/o la gestión de dicha entidad. En cambio, la simple aportación de fondos por un inversor privado a una empresa pública no constituye una CPPI” (Comunicación interpretativa de la Comisión Europea de 5 de febrero de 2008)



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Operaciones de tipo institucionalizado (2)

Suele ser utilizada en gestión de servicios públicos a escala local (abastecimiento de agua, recogida de residuos, sociedades mixtas urbanísticas).

Procedimientos habituales:

- Creación de una sociedad ex – novo.
- Transferencia de parte del accionaria de una sociedad existente a un socio privado.

Pueden distinguirse dos fases:

- Constitución de la sociedad
- Adjudicación de las tareas a la sociedad creada

[La comisión Europea ha advertido que el tiempo de vida de la sociedad deben coincidir con el de la adjudicación de la tarea, para no dar “por hecho” renovaciones ilimitadas sin procesos participativos]



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Operaciones de tipo institucionalizado (3)

Selección del socio privado:

“El Derecho en materia de contratación pública y concesiones no contempla la operación que consiste en crear una entidad de capital mixto” (COM 2004, párrafo 57)

“La selección de un socio privado para realizar dichas misiones en el marco del funcionamiento de una entidad mixta no puede basarse exclusivamente en la calidad de su aporte en capital o de su experiencia, sino que hay que tener en cuenta las características de su oferta (la más ventajosa económicamente) relativas a las prestaciones específicas que ha de realizar, puesto que, la operación de capital, si no se dispone de criterios claros y objetivos que permitan al poder adjudicador seleccionar la oferta más ventajosa económicamente, podría constituir una violación del Derecho en materia de contratación pública y concesiones” (COM 2004, párrafo 58)... “es necesario que las condiciones de creación de la entidad estén claramente establecidas en el momento de sacar a concurso las misiones que se desea confiar al socio privado” (COM 2004, párrafo 59).



Seguridad Jurídica en el Ámbito de la UE

A pesar de las ventajas, “la incertidumbre jurídica que, al parecer, rodea la participación de socios privados en las CPPI puede afectar al éxito de la fórmula. El riesgo de crear estructuras basadas en contratos que más tarde podrían no ajustarse al Derecho comunitario puede, incluso, disuadir a las autoridades públicas y a las entidades privadas de fundar CPPI” (Comunicación interpretativa de la Comisión Europea de fecha 5 de febrero de 2008).

Dos elementos básicos a considerar:

- ***Selección del socio privado***
- ***Consideración de la actualización como deuda pública, o no.***



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Consideraciones contables (Decisión de Eurostat)

Opción 1: El socio privado (concesionario/contratista) obtiene rentas (ingresos) de los usuarios (p.e cánones de autopista)

- **Los activos son propiedad del privado durante toda la vida del contrato y se contabilizan en su balance.**
- **El gasto de capital no tendrá impacto en el déficit / superávit de la administración ni en su nivel de deuda.**

Opción 2: El socio privado (concesionario/contratista) obtiene rentas (ingresos) de la administración (peaje en sombra)

- **Los activos son propiedad de la parte más expuesta a los riesgos y recompensas:**
 - **Se imputará a la parte privada si soporta riesgo de construcción y uno de los siguientes riesgos: i) riesgo de que el bien esté disponible o ii) riesgo de demanda (relacionado con el compartamiento de usuarios finales respecto al bien)**
- **Si los activos son asignados a la parte pública, entonces el gasto de capital tendrá impacto en el déficit / nivel de deuda**



Procedimientos de selección del Socio Privado

- **Abierto**: Puede presentarse cualquier empresa que cumpla los requisitos de solvencia exigidos por el licitador
- **Restringido**: Solo pueden presentar ofertas las empresas previamente seleccionadas por el socio público.
- **Negociado**: La administración selecciona una empresa y negocia directamente con ella las condiciones del contrato, concesión,
- **Dialogo Competitivo**: En una primera fase el socio público negocia con potenciales socios privados para definir las condiciones del servicio y una vez definidas realiza la licitación.



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Procedimientos Negociado

Ideado para situaciones excepcionales.

Procedimiento que solo puede usarse con carácter excepcional y en determinadas condiciones bien definidas y justificadas.

“la excepción prevista en el apartado 2 del artículo 7 de la Directiva 93/37/CEE, en el que se contempla el recurso al procedimiento negociado cuando el contrato se refiera «a obras cuya naturaleza o riesgos no permitan determinar previamente el precio global», tiene un ámbito de aplicación limitado. Dicha excepción sólo contempla las situaciones excepcionales en las que haya incertidumbre, a priori, en cuanto a la naturaleza o la duración de las obras que han de efectuarse, pero no incluye las situaciones en las que la incertidumbre resulte de otras causas, como la dificultad de fijar el precio de antemano debido a la complejidad de la estructura jurídica y financiera que se ha organizado” (COM 2004, párrafo 24)



Dialogo Competitivo

Ideado para Proyectos particularmente complejos

“permite a las autoridades públicas establecer un diálogo con las empresas candidatas para identificar las soluciones que pueden responder a sus necesidades” (COM 2004, párrafo 13)

“casos en los que el organismo adjudicador no sea objetivamente capaz de definir los medios técnicos que pueden responder a sus necesidades y objetivos, y en los casos en los que el organismo adjudicador no sea objetivamente capaz de establecer la organización jurídica o financiera, o ambas, de un proyecto” (COM 2004, párrafo 25).

En este procedimiento los *“organismos adjudicadores entablen un diálogo con los candidatos con el objetivo de encontrar soluciones capaces de responder a dichas necesidades. Al término de este diálogo, se invitará a los candidatos a presentar sus ofertas definitivas con arreglo a la solución o las soluciones identificadas en el transcurso del diálogo” y estos “evaluarán las ofertas en función de unos criterios de adjudicación preestablecidos” (COM 2004, párrafo 25).*



Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos / Universidad Politécnica de Madrid

Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)



POLITÉCNICA

APP: Ventajas y Desventajas



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Las CCP NO son un atajo al cumplimiento de la legislación comunitaria en materia de contratación, transparencia o libre competencia:

“cuando una autoridad pública decide confiar la prestación de un servicio a un tercero, está obligada a respetar la normativa en materia de contratación pública y concesiones” garantizando “... libertad de establecimiento y a la libre prestación de servicios (artículos 43 y 49 del Tratado CE) ...” cumpliendo los “principios de transparencia, igualdad de trato, proporcionalidad y reconocimiento mutuo” (COM 2004, párrafos 7 y 8)

“Con arreglo al Derecho comunitario derivado, cualquier contrato, a título oneroso, celebrado por escrito entre un organismo adjudicador y un operador, siempre y cuando tenga por objeto la ejecución de obras, la realización de una obra o la prestación de un servicio se considerará «contrato público» de obras o de servicios” (COM 2004, párrafo 9)

La adjudicación de un contrato público *“se rige por una base mínima de principios derivados de los artículos 43 a 49 del Tratado CE”* (COM 2003, párrafo 12)



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Las CCP NO son una solución milagrosa

“La experiencia demuestra que es conveniente determinar para cada proyecto si la opción de colaboración ofrece una plusvalía real en relación con las demás posibilidades, como la adjudicación más clásica de un contrato” (COM 2004, párrafo 5, Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo «Finanzas públicas en la UEM – 2003», publicada en *European Economy* n° 3 de 2003 [COM(2003) 283 final]).

El rescate de las autopistas quebradas llega a los tribunales

Bankia y los fondos acreedores interponen recursos ante el Tribunal Supremo para reclamar 4.500 millones, frente a los alrededor de 2.000 que ofrece el Gobierno



La R-3 es una de las autopistas cuya gestión ha revertido al Estado

Evidencia sobre el programa PFI británico

- ▶ Mayores costes (Hellowell & Pollock, 2007; 2009; Liebe & Pollock, 2009; McKee, et al., 2009; Pollock, et al., 2011)
 - ▶ Costes ligados a los procesos de licitación
 - ▶ Costes financieros superiores a los del endeudamiento público: p.ej. costes de capital 2005-2006 PFI +2,4%
 - ▶ Margen de beneficio para accionistas
 - ▶ Competencia limitada debido al tamaño de algunas inversiones
- ▶ Menor calidad y flexibilidad (McKee, et al., 2009; Liebe & Pollock, 2009)
 - ▶ Falta de conocimiento por parte de adjudicatarios y desequilibrio de poder entre cliente y contratista
 - ▶ Especificaciones del contrato y penalizaciones a los cambios dan lugar a una menor flexibilidad. Las instalaciones quedan obsoletas a corto plazo
 - ▶ Gestión menos eficiente de servicios no asistenciales como limpieza, lavandería, etc. (*soft Facilities Management services*)
- ▶ Ausencia real de transferencia de riesgos (Pollock, et al., 2002; Broadbent, et al., 2008)
 - ▶ Rescates directos e indirectos (bancos con inversiones en PFI) ⇒ *riesgo moral*

On balance, evidence that the UK program has delivered timely projects with high quality and low operating costs is, at best, ambiguous.

▶ 13

Fernando I. Sánchez Barlow, R. R. Wright (2013), p. 150.

Fuente: Sánchez, F. (2013) “Experiencia de las CPP en centros hospitalarios”, II Foro Sociosanitario Fedea. http://www.fedea.net/foro-sociosanitario/presentaciones_ii_foro/2F-FernandoSanchez.pdf



Las CCP NO no son una solución milagrosa

Table 1: Advantages and risks of PPP

Advantages	Risks
Possibility for smaller investments	Limited influence of public authority over the investment
Possibility for conducting other public investments	Increase of the prices charged to the users of the infrastructure
Savings to the budget	Reduction of bargaining position of public authorities
Transfer of new technologies	High transaction costs
Sharing the risk	Poorer quality of the services
More competition on market	Limited accessibility to services
More competition on market	Decrease of employment in the public sector
Guarantee of the services for a longer term	Financial risk for public partner
Decrease of the political influence in economy	Opportunity risk for public partner
More transparency in the economy	Political risk for private partner

Source: Brzowska, 2006, p. 24

Successful PPPs are characterized by comprehensive planning, clear contractual rules



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Las CCP a veces provocan rechazo y están en el centro del debate político, sindical y social



NO A LA
PRIVATIZACIÓN DEL AGUA
MANIFESTACIÓN!

Martes 10 de mayo a las 19:30 horas
Madrid: Plaza de Callao a Puerta del Sol

Convocan:
Comité de Empresa Canal Isabel II
Plataforma contra la Privatización del Canal de Isabel II

EL AGUA
NO ES UN
NEGOCIO

No dejes que privaticen el agua. ES DE TODOS



1. Eliminación o cancelación inmediata de la privatización
2. Reogación de la Ley 15/197 y de las leyes regionales que amparan la privatización
3. Al uso trabajador o trabajadora o trabajador o trabajadora
4. Inmediata paralización de la construcción de la línea privada y de los Planes Funcionales de los grandes hospitales
5. Ni una cama cerrada
6. Que se respete y que se cumpla con los compromisos de los administrados en el momento de la privatización

MANIFESTACIÓN
CONTRA LA PRIVATIZACIÓN DE LA SANIDAD JUEVES 13 NOVIEMBRE 19h CIBELES-SOL

<http://misaludnoesunnegocio.net/coordinadora>

Coordinadores de Trabajadores de la Sanidad Pública de Madrid contra la Privatización



Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos / Universidad Politécnica de Madrid

Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)



POLITÉCNICA

El mercado de APP

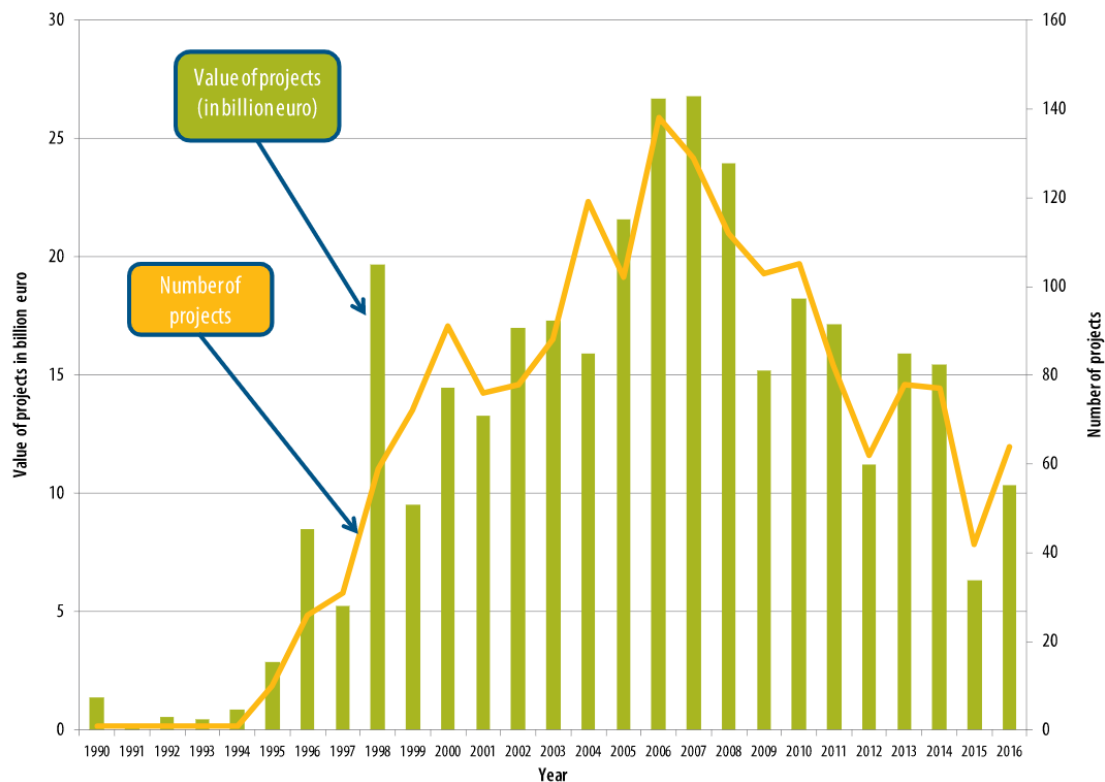


Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

EL mercado de APP en la UE

EU PPP market from 1990 to 2016



Según el Centro Europeo de Expertos en APP, en el periodo 1990-2016:

- **749 proyectos de APP en la UE**
- **336 mil millones de euros**
- **Claramente afectado por la crisis financiera.**
- **Mayoría de proyectos en el sector del transporte (1/3 de toda la inversión en APP) seguido de salud y educación.**

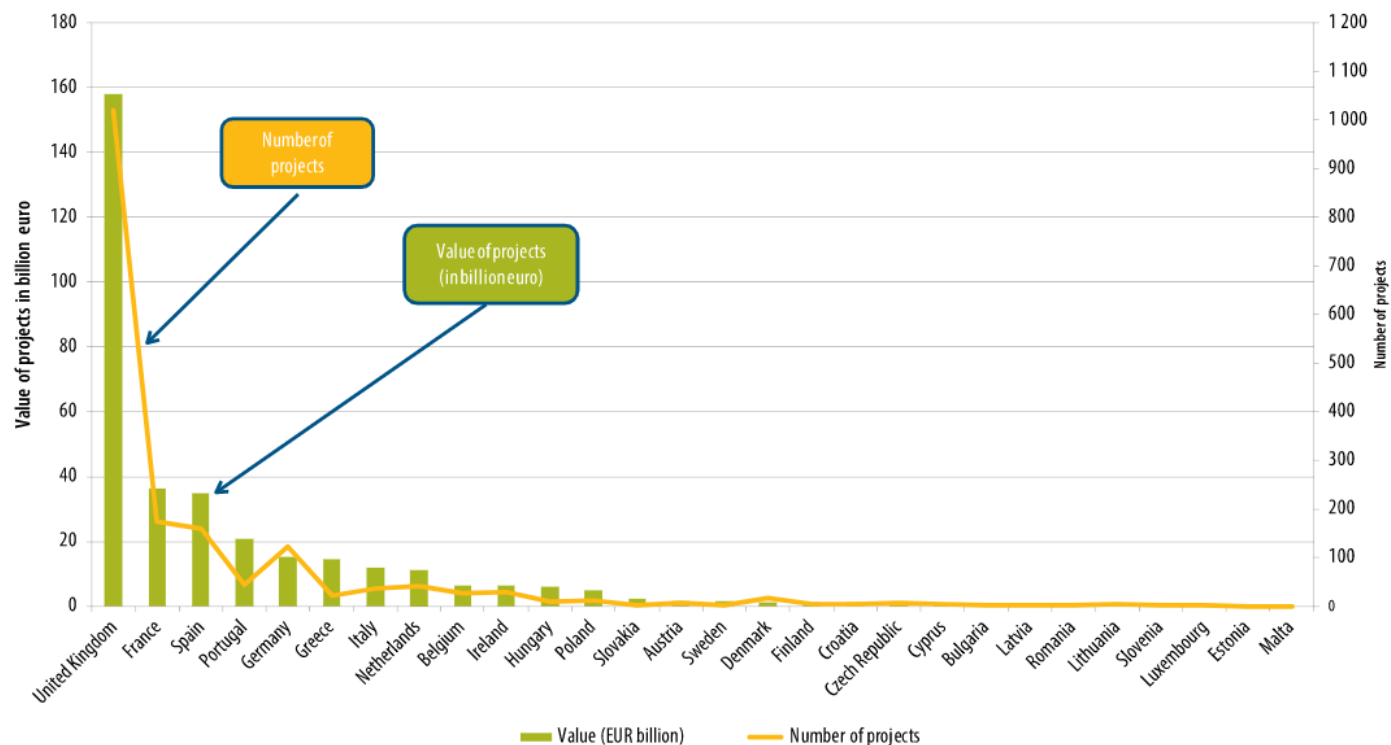


Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

El mercado de APP en la UE

EU PPP market per Member State from 1990 to 2016



- El mercado de PPP se concentra principalmente en el Reino Unido, Francia, España, Portugal y Alemania(90% de todo el mercado durante el período 1990-2016=
- UK es líder absoluto con más de 1 000 proyectos (~160 mil millones de euros)

Fuente: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/ppp-9-2018/en/>



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

El mercado de la APP en la UE

EU-supported PPPs for the period 2000-2014, in million euro, by country

Countries	Number of projects	Total Cost	EU Contribution	% of EU contribution
Greece	8	6 806	3 301	58.53 %
Portugal	3	2 379	564	10.00 %
France	21	9 856	324	5.74 %
Spain	4	2 422	311	5.51 %
Poland	4	388	272	4.82 %
Germany	14	2 147	254	4.50 %
Italy	6	553	210	3.72 %
United Kingdom	3	2 212	110	1.95 %
Belgium	2	686	101	1.79 %
Ireland	3	1 286	81	1.44 %
Lithuania	3	99	40	0.71 %
Slovenia	10	52	36	0.64 %
Croatia	1	331	20	0.35 %
Malta	1	21	12	0.21 %
Estonia	1	4	4	0.07 %
Grand Total	84	29 242	5 640	100.00 %

Source: Table elaborated by ECA on the basis of data provided by the Commission, EPEC and selected MS. The sources for the EU contribution were: ERDF, Cohesion Fund, Marguerite Fund, LGTT, PBI and JESSICA.

In the remaining 13 Member States there was no EU-support towards PPPs.

Fuente: <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/ppp-9-2018/en/>



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

El mercado de la APP en el mundo

Exhibit 2.1 Worldwide PPP Infrastructure Projects since 1985 by Project Type*

Project Type	Total Planned & Funded Since 1985				Total Funded & Completed by 10/04				% Funded & Completed by 10/04	
	#	%	\$Billion	%	#	%	\$Billion	%	% of #	% of \$
Road	656	31%	\$324.7	37%	359	32%	\$157.3	35%	55%	48%
Rail	247	12%	\$280.6	32%	107	10%	\$143.7	32%	43%	51%
Airport	182	9%	\$88.0	10%	67	6%	\$49.5	11%	37%	56%
Seaport	142	7%	\$39.5	4%	44	4%	\$10.6	2%	31%	27%
Water	616	29%	\$95.4	11%	391	35%	\$62.8	14%	63%	66%
Building	253	12%	\$59.2	7%	153	14%	\$27.0	6%	60%	46%
Total	2096	100%	\$887.4	100%	1121	100%	\$450.9	100%	53%	51%

* Based on total Public Works Financing database, including projects with partial information

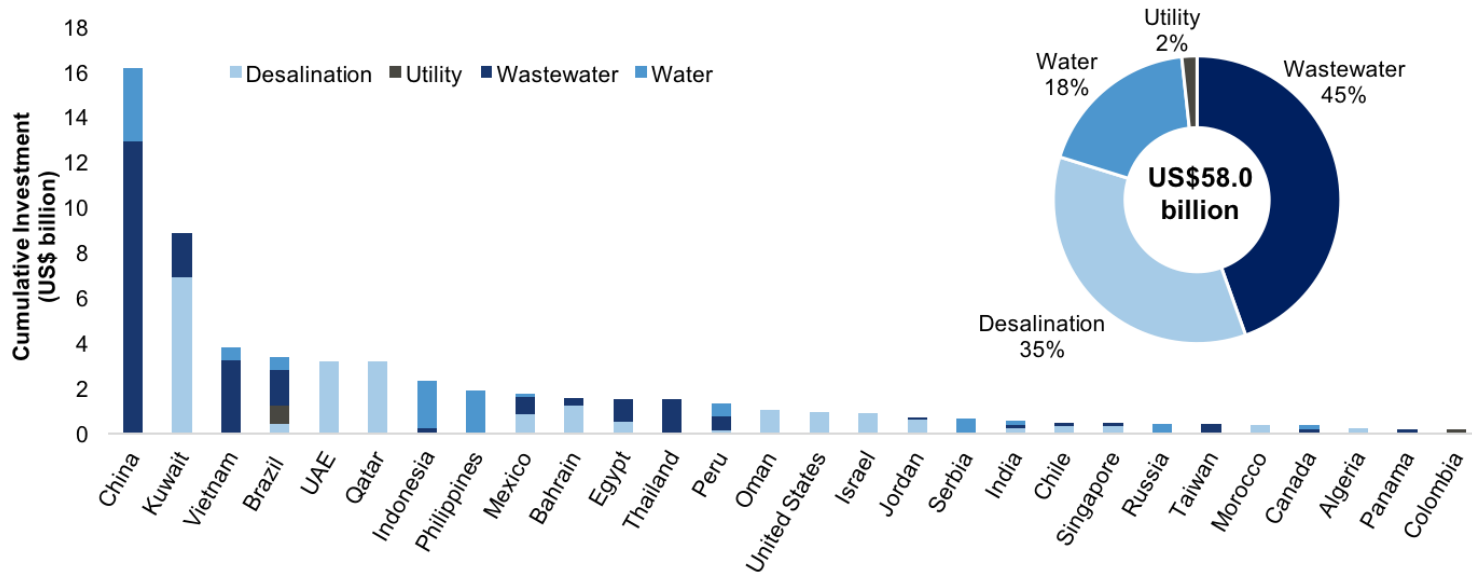
Source: AECOM Consult, Inc. "Synthesis of Public-Private Partnership Projects for Roads, Bridges & Tunnels from Around the World – 1985-2004", prepared at the request of the Federal Highway Administration, August 30, 2005, p. 4.



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

El mercado de la APP en el mundo





Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos / Universidad Politécnica de Madrid

Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)



Ejemplos Prácticos



Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos / Universidad Politécnica de Madrid

Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)



POLITÉCNICA

Ejemplos de AAPP en la Comunidad de Madrid



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Algunos Ejemplos Cercanos en Madrid: Peaje en sombra



Desarrollados en año 80/90

- Nacional I Madrid-Burgos (350 km)
- Nacional II Madrid-Zaragoza (350 km)
- Nacional III Madrid - Cuenca (250 km)
- Nacional IV Madrid -Sevilla (550 Km)





Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Algunos Ejemplos Cercanos en Madrid. Madrid Calle 30



Madrid Calle 30: Prestación del servicio público conservación y explotación M30 (35 años)

- **Excmo. Ayuntamiento de Madrid: 80%**
- **EMASA (Empresa de Mantenimiento y Explotación de la M30 SA)⁽¹⁾: 20%**

El esquema tal y como se planteó originalmente y la sociedad fue considerada finalmente Entidad Pública a efectos de contabilidad nacional (IGAE entiende que no funciona con criterios empresariales e independencia del Ayuntamiento de Madrid, no cobra tarifa a usuarios y no queda acreditada transferencia de riesgo → Contabiliza como gasto y endeudamiento público → Madrid superior límite de endeudamiento y Plan de Saneamiento)

(2) EMASA está participada por Ferrovial y ACS



Algunos Ejemplos Cercanos en Madrid: Metro Ligero



Concesiones de Obra Pública para ejecución y explotación

En origen desarrollado por MINTRA (Madrid Infraestructuras del Transporte) y posteriormente con licitación del concurso de obra pública y subrogación por parte del concesionario de las obras que tenía contratadas a MINTRA

Se recomienda lectura del caso en López Corral (n/a). "Inversiones bajo esquemas de alianzas publico privadas en infraestructuras y equipamientos públicos el modelo de España". Universidad Politécnica de Madrid. Disponible en

<http://www2.caminos.upm.es/Departamentos/construccion/Economia/catedra/AMLC%20CPP%20EN%20ESPA%C3%91A.pdf>



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Algunos Ejemplos Cercanos en Madrid

EL PAÍS

MADRID

POLÍTICA SUCESOS MEDIO AMBIENTE MOVILIDAD OCIO PATIO DE VECINOS

El Ayuntamiento adjudica a FCC, Valoriza y Urbaser los nuevos contratos de recogida de basuras

El acuerdo prevé un ritmo mayor de recogidas y la introducción de un nuevo contenedor



Servicios Urbanos: Recogida de Basuras Ayuntamiento Madrid

- 10 Contratos / Zonas
- Riesgos transferidos: Los principales son los de proyecto, construcción, demanda y mantenimiento y puesta a disposición
- Facturación Mensual del Concesionario por Toneladas Recogida y sometido a penalizaciones por incumplimiento



Hospitales y Centros Salud :

- 8 Hospitales (7 nuevos y 1 traslado) (700 MM€) (Coslada, Parla, Aranjuez, Vallecas, San Sebastián de los Reyes, Arganda, Majadahonda), remodelación área hospitalario de la red público y 56 nuevos centros de salud.
- Canon anual sometido a penalizaciones por incumplimiento de parámetros de calidad y ajuste de tarifas por variaciones del volumen (ocupación media).
- Redacción del Proyecto de Ejecución de la obra pública.
- Ejecución y dirección de las obras.
- Provisión del mobiliario general y clínico.
- Mantenimiento de la obra, instalaciones y mobiliario (sin incluir el equipamiento de alta tecnología).
- Reposición de instalaciones y mobiliario.
- Explotación zonas complementarias y espacios comerciales.
- Prestación de servicios no asistenciales .



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Ejemplos en Madrid. Empresas Mixtas del Ayuntamiento

Club de Campo Villa Madrid

- **Excmo. Ayuntamiento de Madrid: 51.0 %**
- **Real Sociedad Hípica Española 24,5%**
- **Dirección General del Patrimonio del Estado (Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas): 24,5%**



MERCAMADRID (Empresa Mixta de Mercados Centrales de Abastecimiento de Madrid, S.A.)

- **Excmo. Ayuntamiento de Madrid: 51.13%**
- **MERCASA S.A., S.M.E., M.P.: 48.63% (1)**
- **Otros (Gremios y usuarios): 0.24%**

(1) Mercasa es una empresa pública española de la Administración del Estado, cuyos accionistas son la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) y el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a través del Fondo Española de Garantía Agraria (FEGA).





Las Sociedades Mixtas Urbanísticas (SMU's)





Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Sociedades Mixtas Urbanísticas: Definición

“Sociedad mercantil cuyo capital pertenece total o parcialmente a la administración pública u otro organismo de la misma, cuyo objeto y finalidad es la actividad urbanística especialmente la promoción, tenencia y administración de suelo, vivienda y equipamientos urbanísticos” (Bueso , 2008).

Son instrumentos de que se han valido las administraciones para cumplir el mandato constitucional de garantizar al ciudadano una vivienda digna y adecuada (art. 47 de la Constitución)

Instrumentos para la promoción de vivienda y suelo con el apoyo e intervención del capital privado.

Se trata de “*personificaciones de la administración sometidas al derecho privado, con el objeto de lograr agilizar la ejecución e intervenir en el mercado inmobiliario con instrumentos similares al sector privado*” (Bueso, 2008).



Sociedades Mixtas Urbanísticas: Finalidades

Principio de Eficacia (art. 103.1 de la CE): “*deseo y confianza en que la utilización de las técnicas propias del derecho privado agilice y consiga mayores dosis de eficacia en el ámbito de la gestión urbanística*” (Alemany, 2014)

- **Lograr involucrar a agentes de sectores clave para el desarrollo urbanístico (p.e. sociedades promotoras, constructoras o entidades financieras)**
- **Optimizar / Compartir / Compatibilizar los objetivos públicos y privados**
- **Compartir los riesgos de la acción urbanística**
- **Obtención de financiación de iniciativa privada, que suscribe acciones, ante la insuficiencia de fondos públicos para acometer actuaciones de gran calado**
- **Repartir de manera equilibrada (en función de la asunción de riesgos) los beneficios mutuos económicos y de gestión**



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

SMU's: Antecedentes Administrativos

Texto Refundido de la Ley del suelo de 1976 (TR76), las definía como las *"empresas públicas con forma de sociedad mercantil para la ejecución y gestión del planeamiento"*.

Decreto 1169/1978, de 2 de mayo, sobre Constitución de Sociedades Urbanísticas por el Estado, Organismos Autónomos y Corporaciones Locales: "El Estado y las Entidades Locales podrán constituir Sociedades anónimas o Empresas de economía mixta, para la ejecución del planeamiento urbanístico. La misma facultad corresponde al Instituto Nacional de Urbanización y a los demás Organismos autónomos con funciones urbanísticas que estén facultados por su normativa para crear o participar en estas Sociedades. También podrán adquirir acciones de estas Sociedades que se hallen constituidas". (art. 1.1. del TR76)

Comunidades Autónomas han desarrollado legislación de manera parecida (p.e. *"empresas públicas para la gestión y ejecución de actividades urbanísticas"* (artículo 6 del Decreto Legislativo 1/2005, de 10 junio, por el que se Aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo de Murcia) *"sociedades mercantiles cuyo capital social pertenezca íntegra o mayoritariamente a las mismas, con arreglo a la legislación aplicable, para la ejecución de los planes de ordenación"*, (Art. 125 La Ley 9/2002, de 30 diciembre de la Comunidad Autónoma de Galicia)



SMU's: Funciones

- **Realización Estudios Urbanísticos (planes de ordenación, proyectos de urbanización,...)**
- **Actividad Urbanizadora (promoción de suelo, renovación o remodelación urbana, dotación de servicios,...)**
- **Gestión y Explotación de obras y servicios resultantes de la urbanización**



SMU's: Características

- **Personalidad Jurídica - Carácter Mercantil: Deben ser sociedades anónimas (SA) o sociedad de responsabilidad limitada (SL)**
- **Pertenencia al sector Público: Suele convenir que accionariado sea mayoritariamente del socio público (para poder actuar con el carácter de sociedad pública y obtener ciertas ventajas en su actuación)**
- **Finalidad Urbanística: Su actuación suele abarcar todas las actuaciones de planificación, gestión y disciplina urbanística con el único límite de imposibilidad de intervenir en actos que impliquen ejercicio de autoridad.**
- **Duración Temporal: Máxima de 50 años (Texto Refundido de las disposiciones vigentes en materia de Régimen Local, el Reglamento de Bienes de Corporaciones Locales, como la ley Ley 30/2007 de Contratos del Sector Público).**
- **Responsabilidad Sector Público: Limitada a participación en sociedad**



SMU's: Capacidad de estas sociedades

- **Adquirir, transmitir, constituir, modificar y extinguir toda clase de derechos sobre bienes muebles o inmuebles que autorice el derecho común, en orden a la mejor consecución de la urbanización, edificación y aprovechamiento del área de actuación**
- **Realizar convenios con los Organismos competentes, que deban coadyuvar, por razón de su competencia, al mejor éxito de la gestión.**
- **Enajenar, incluso anticipadamente, las parcelas, que darán lugar a los solares resultantes de la ordenación, en los términos más convenientes para asegurar su edificación en los plazos previstos.**
- **Ejercitar la gestión de los servicios implantados, hasta que sean formalmente asumidos por la Corporación Local u Organismo competente.**



SMU's: Limitaciones de estas sociedades

- ***“En ningún caso podrán prestarse por gestión indirecta ni mediante sociedad mercantil de capital social exclusivamente local los servicios públicos que impliquen ejercicio de autoridad” (art. 85.3 de la Ley de Bases de Régimen Local)***
- ***“La ejecución de obras se adjudicará por la Sociedad en régimen de libre concurrencia, sin que, en ningún caso, pueda dicha Sociedad ejecutarlas directamente” (artículo 3.5 del Decreto 1169/78)***



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

SMU's: Clases

- **Instrumentales: 100% Capital Público (administración pública o entes públicos) (no on CPP propiamente dichas).**

Empresa Municipal de la Vivienda y Suelo de Madrid

AUMSA -. Sociedad Anónima Municipal de Actuaciones Urbanas de Valencia,

Barcelona Gestión Urbanística, SA,

Nasuvinsa, Navarra de Suelo y Vivienda S.A.

- **Mixtas: Capital Mayoritariamente Público y Minoritariamente Privado**

VISESA (sociedad pública dependiente de Gobierno Vasco para la promoción de vivienda de protección pública y de rehabilitación/renovación urbana: Gobierno Vasco: 78.64%, Ktuxabank 18,59% y Caja Laboral: 2,78)

Habitatge Metròpolis Barcelona, SA → 50% Área Metropolitana de Barcelona + Ayuntamiento de Barcelona, 50 % de capital privado)...

- **Participadas: Capital Mayoritariamente Privado y Minoritariamente Público**



SMU's: Selección del Socio Privado

- ***“Procedimiento de constitución y de selección del socio privado venía reflejado en el reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, en vigor desde el año 1955 pero la fórmula presentaba problemas de tipo concurrencial” una vez constituida la sociedad, el Ayuntamiento podía perfectamente encargarle cualquier actividad relativa a la vivienda o el urbanismo de forma directa sin necesidad de someterla a concurso, pues dicha sociedad, aun cuando participaba en ella un socio privado, se consideraba un medio propio de la administración” (Bueso, 2008)***



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

SMU's: Selección del Socio Privado

LA VANGUARDIA

El operador de vivienda, a punto de seleccionar socio

La semana que viene se abren las plizas de la licitación entre los privados que aspiran a formar parte de Habitatge Metròpolis

4 sept. 2019 +4 más JOSE POLO Barcelona

Nuevo paso adelante en la creación del operador metropolitano de vivienda, la empresa mixta participada por el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), el Ayuntamiento de Barcelona y un socio del sector privado. El 31 de julio finalizó el periodo de presentación de ofertas para las corporaciones privadas que aspiran a formar parte de Habitatge Metròpolis Barcelona (HMB), nombre con el que se ha bautizado a la iniciativa de colaboración público-privada que aspira a influir en el mercado inmobilia-

rio para facilitar el acceso a la vivienda sin precios prohibitivos. Y fuentes del AMB confirmaron ayer que “durante la semana que viene” se procederá a la “apertura de plizas” de esta licitación.

Esto significa que los responsables del ente metropolitano comenzarán a estudiar las ofertas que las diferentes firmas presentaron antes de agosto. Un proceso que se realizará con los servicios jurídicos del AMB. Las mismas fuentes de esta administración no quisie-

ron concretar exactamente cuando se anunciaría a la empresa ganadora del concurso, pero la apertura de plizas significa que en estos momentos todo continúa sin contratiempos.

Cabe recordar que la primera intención era realizar toda esta operación antes del verano del año pasado, luego se retrasó para los primeros meses del 2019 y finalmente se materializará tras el verano de este año. El último intento de cambio normativo que supuso



Promoción en Mas Lluí, el nuevo barrio de Sant Just Desvern, con pisos públicos y privados

el decreto ley de medidas urgentes para mejorar el acceso a la vivienda de la Generalitat, que no llegó a aprobarse por la oposición de partidos y entidades, retrasó todo el proceso.

Desde el AMB no se quiso detallar tampoco el número de empresas que se presentaron finalmente al concurso público. El presupuesto de la licitación es de 57,9 millones de euros sin IVA y el valor estima-

do del contrato, con una duración de 15 años, escala a un total de 155,2 millones de euros, IVA no incluido.

HMB será 50% pública y 50% privada. El nuevo ente se propone a incrementar la oferta de alquiler asequible en la capital catalana y su área metropolitana. Según se concreta en el pliego de condiciones de la licitación, el objetivo de HMB será promover, en un decada, 4.500 viviendas con “algún régimen de protección pública en el ámbito metropolitano”. Aproximadamente, 2.250 pisos estarán en el término municipal de Barcelona y los otros 2.250 restantes en municipios metropolitanos. El mismo pliego de condiciones específica que la modalidad será “principalmente” el alquiler “sin perjuicio de la posibilidad de destinarlos, si procede, a la reventa, o bien a transmisiones de su uso y



La ejecución de autopistas de peaje en régimen de APP: EL Caso de España

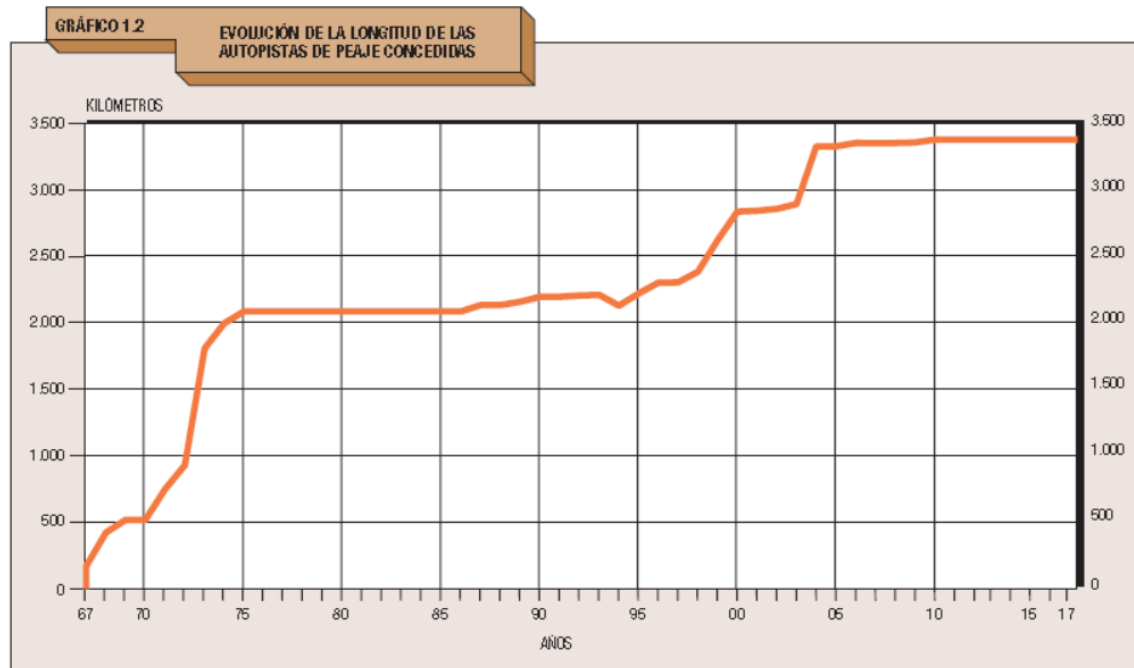




Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Desarrollo Autopistas de Peaje en España 1967-2018



Longitud de las autopistas en explotación

Sociedad concesionaria	Longitud (km)	Porcentaje
ACESA	478,3	14,6%
AUMAR	467,6	14,1%
AVASA	294,4	8,9%
AUDASA	218,9	6,6%
MADRID-LEVANTE	177,0	5,4%
BIDEGI	123,2	3,7%
AUCOSTA	114,0	3,4%
AUDENASA	112,6	3,4%
AUSOL	102,2	3,1%
MADRID SUR	99,1	3,0%
AM	91,5	2,8%
AUCALSA	86,8	2,6%
HENARSA	85,5	2,6%
AP-1 EUROPISTAS	84,3	2,5%
MADRID-TOLEDO	81,0	2,4%
AUSUR	76,6	2,3%
IBERPISTAS	69,6	2,1%
INVICAT	66,5	2,0%
AUTOESTRADAS	57,8	1,7%
ACEGA	56,6	1,7%
AUCAT	56,3	1,7%
CIRALSA	53,5	1,6%
CASTELLANA	50,8	1,5%
TÚNELS DE BARCELONA Y GADI	46,4	1,4%
AUTEMA	43,1	1,3%
INTERBIAK	39,2	1,2%
AULESA	38,0	1,1%
GUADALCESA	24,5	0,7%
EJE AEROPUERTO	8,8	0,3%
TÚNEL DE SÓLLER	3,0	0,1%
TOTAL	3.307,0	100,0%

- **Larga Tradición. Primeras Actuaciones en la década de los 60**
- **Acumulan más de 3,300 Km.**
- **Más de 30 empresas concesionarias con participación de diferentes empresas y una capitalización de 3,367 millones de €**








Carreteras de Peaje

- **Total Carreteras de Peaje** **3,307 Km**
- **Titularidad Estatal:** **2,759 Km**
- **Otras Administraciones:** **5498 Km**
 - **Diputaciones Forales Vascas:** **162 Km**
 - **Diputación Foral de Navarra:** **113 Km**
 - **Generalitat de Catalunya** **212 Km**
 - **Xunta de Galicia** **58 Km**
 - **Gobierno Balear** **3Km**



Carreteras de Peaje. Empresas Concesionarias

		Capital Social (millones €)	%
Abertis Infraestructuras		775.3	23.0%
Itinere Infraestructuras		706.6	21.0%
Cintra Infraestructuras		366.6	10.9%
Iberpistas		454.0	13.5%
Grup Sacyr		202.2	6.0%
Prelasa Concesiones S.L.		128.8	3.8%
Grupo Acs		111.7	3.3%
Resto		621.4	18.5%
Total Empresas Concesionarias de Autopistas		3366.6	100%



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Exportando un Modelo con Éxito: Constructoras Españolas en el Extranjero

CONSTRUCCIÓN

Las grandes constructoras españolas triunfan en el extranjero mientras cae la obra pública

Las concesiones fuera del país compensan la bajada de un 65% de la licitación nacional. Las autovías se han convertido en la última esperanza de Fomento para impulsar el sector.

MADRID. Entre los once primeros grupos de concesiones de infraestructuras del mundo hay seis españoles. Los constructores han sabido aprovechar el ciclo de bonanza económica, en el que han tenido un protagonismo esencial, para diversificar su negocio y expandir su actividad por todo el planeta.

Company	Concessions / P3 Projects	
	Const./Operating*	Prospects
ACS/Iridium (Spain)	60	52
Global Via-FCC-Caja Madrid (Spain)	45	37
Abertis (Spain)	40	7
Ferrovial/Cintra (Spain)	38	12
Macquarie Group (Australia)	36	9
Vinci/Cofiroute (France)	35	14
OHL (Spain)	29	18
NWS Holdings (China)	28	2
Acciona/Necso (Spain)	23	13
Sacyr (Spain)	22	12
Hochtief (Germany)	22	7

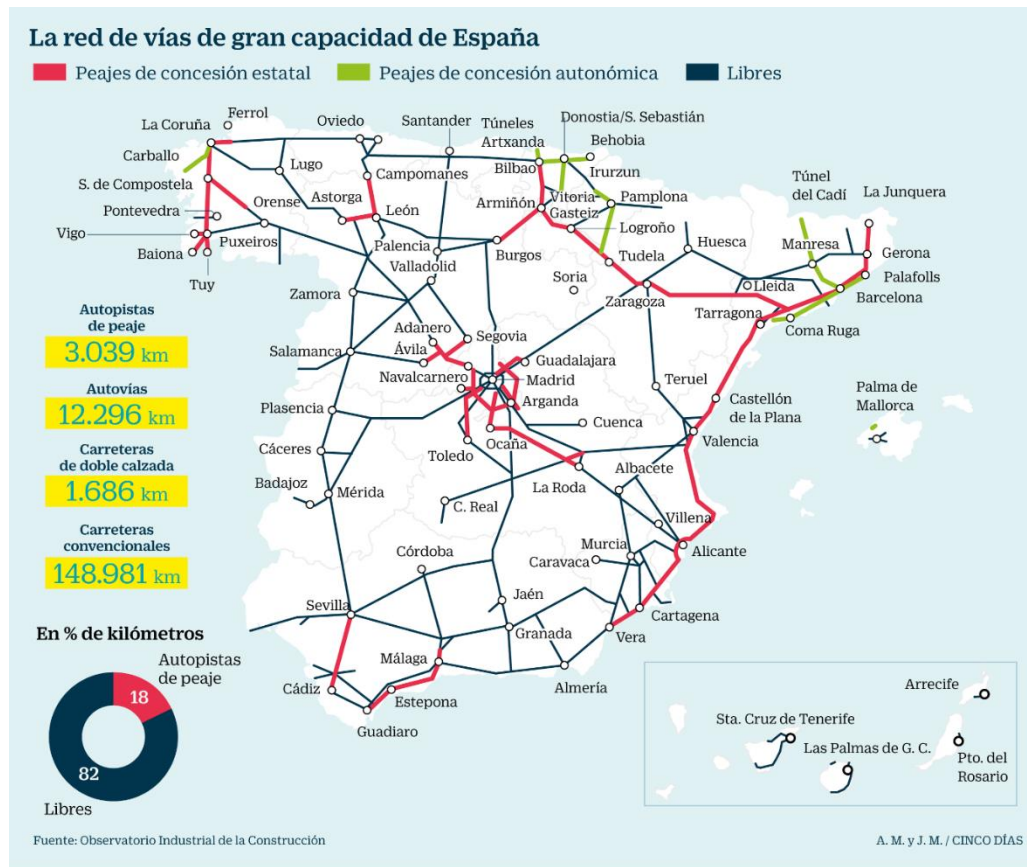
* number of road, bridge, tunnel, rail, port, airport concessions over \$50m capital value put under construction or operation from Jan. 1, 1985 to Oct. 1, 2010 (excludes design-build). Source: PwF 2010 International Major Projects database



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Carreteras de Peaje



El desarrollo de la red de carreteras de alta capacidad sólo ha sido posible por la utilización de esta fórmula

Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

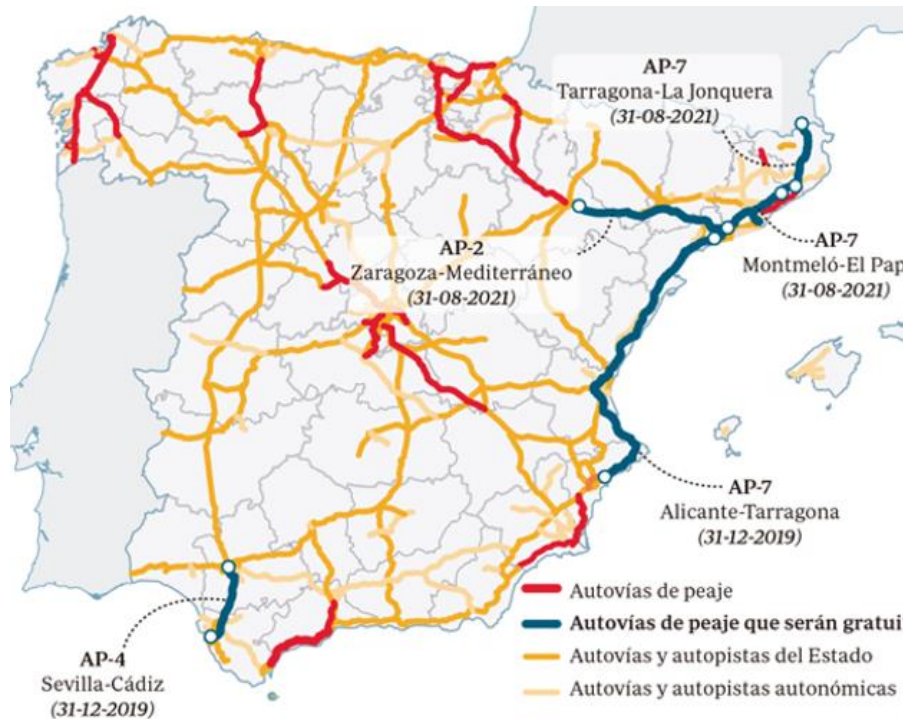
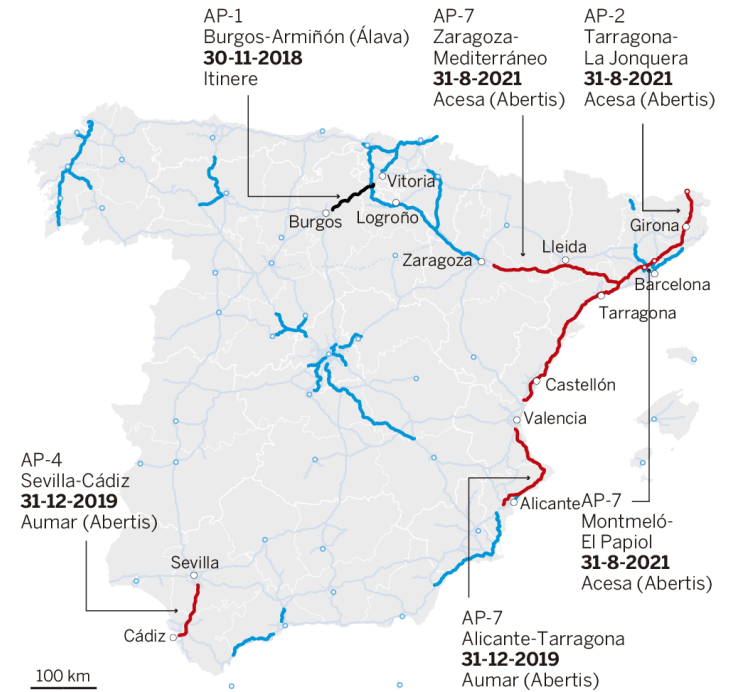
Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Carreteras de Peaje

LOS TRAMOS DE AUTOPISTAS DE PEAJE CON VENCIMIENTO PRÓXIMO

Denominación, recorrido, fecha y empresa adjudicataria

— Autovías — Autopistas de peaje
 — Tramo de peaje liberado — Tramos de peaje con vencimiento próximo



Fuente: elaboración propia y empresas. EL PAÍS

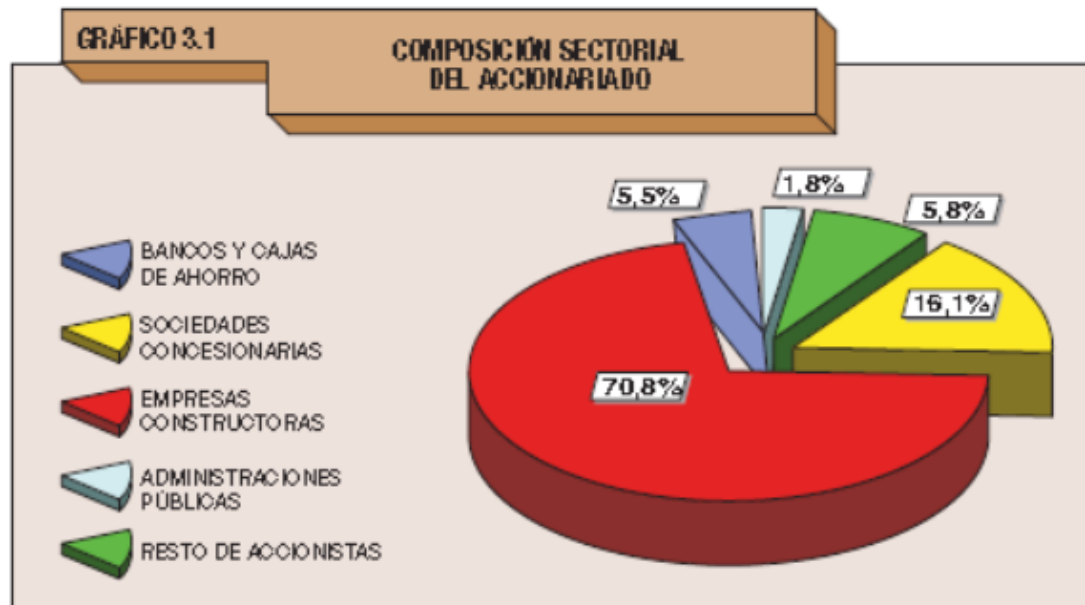
- **Modelo en evolución con vencimientos de plazos concesionales recientes o en años próximos**



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Carreteras de Peaje



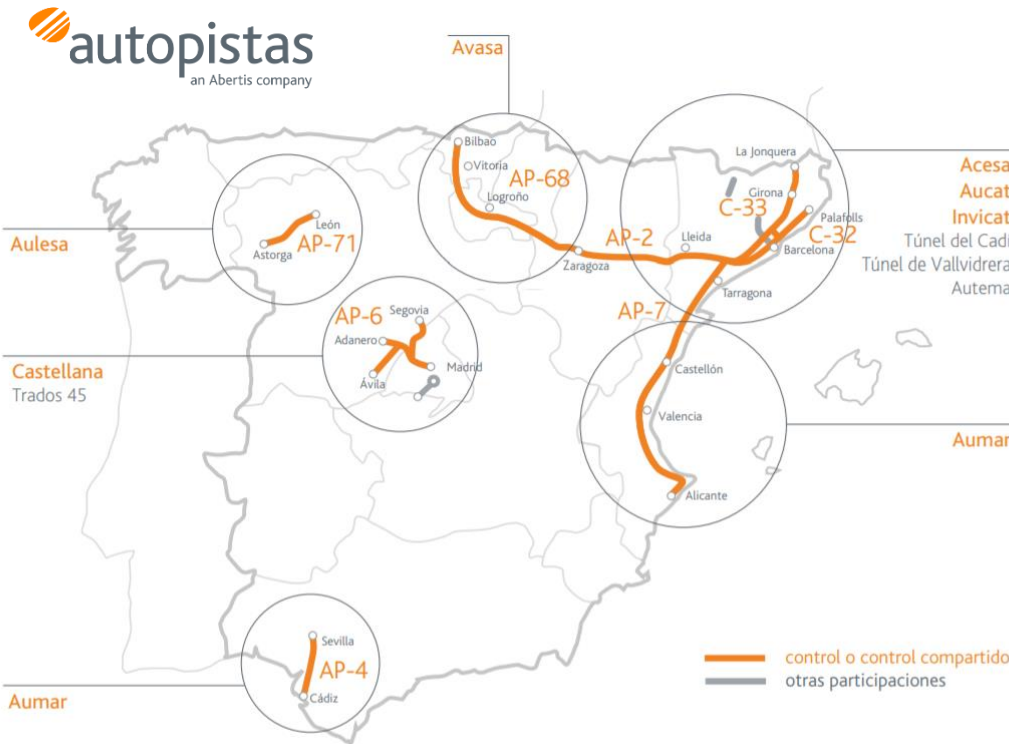
- En el accionariado de sociedades concesionarias de autopistas de peaje están representadas constructoras, otras sociedades concesionarias, administraciones públicas, cajas de ahorros, bancos, entidades financieras, otras empresas y accionistas a título individual. Las empresas constructoras son el accionista más importante con un 70,8 por 100, siguiéndole las sociedades concesionarias con un 16,1 por 100. Los bancos y cajas de ahorro representan un 5,5 por 100 --



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Carreteras de Peaje: Ejemplo Sociedades Concesionarias



Sociedad	% Participación	Kms
Acesa	100%	479
Invicat	100%	66
Aumar	100%	468
Castellana	100%	120
Aucat	100%	47
Aulesa	100%	38
Avasa	100%	294
Túnel	50,01%	46

Otras participaciones

Sociedad	% Participación	Kms
Trados 45	50%	14
Autema	24%	48



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Carreteras con Peaje en Sombra

España fue pionera desarrollando un modelo de peaje en sombra en los años 80 que fueron construidos en los 90. Cuatro tramos (~1500 Km)



- Nacional I Madrid-Burgos (350 km)
- Nacional II Madrid-Zaragoza (350 km)
- Nacional III Madrid - Cuenca (250 km)
- Nacional IV Madrid -Sevilla (550 Km)

- **Reducir el Impacto en el Déficit Público**
 - **Riesgo Construcción** → Transmitido al Concesionario
 - **Riesgo Demanda** → Se planteaban dudas de si se admitiría que se había transferido ya que el itinerario era conocido.
 - **Riesgo Disponibilidad** → Pagos vinculados a unos estrictos estándares de calidad pre-establecidos (se acepta que suponen una transferencia de riesgo al concesionario)
- **Aligerar presupuestos futuros en relación a partidas de conservación y mantenimiento**
- **Garantizar estándares de calidad de servicio a lo largo de la vida útil de la concesión**

Objetivo: Construcción y explotación de estas infraestructuras con un sistema de pago de peaje en sombra (pago por la Administración en función del número y tipo de los vehículos que circulen). Se corrige significativamente en función de los parámetros de la calidad del servicio.



Desarrollo de Infraestructuras y Servicios Portuarios mediante modelo concesional



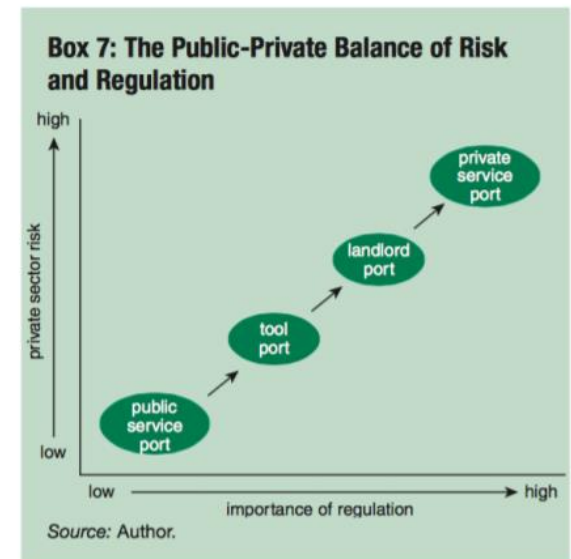


Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Desarrollo de Infraestructuras y Servicios Portuarios mediante modelo concesional y de licencias

	Infraestructura	Superestructura	Mano de Obra	Otras funciones
Puerto prestatario servicios	Pública	Pública	Pública	Mayoritariamente Pública
Modelo Tool-Port	Pública	Pública	Privada	Público / Privada
Modelo LandLord	Pública	Privada	Privada	Público / Privada
Puerto Privatizado	Privada	Privada	Privada	Mayoritariamente Privada



Relación entre ámbito público y privado de los tipos de puertos (World Bank Group, 2007)

Los puertos desde hace años vienen implementado una transición de modelo transfiriendo la gestión de servicios y el desarrollo de infraestructura y superestructura al sector privado



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Desarrollo de Infraestructuras y Servicios Portuarios mediante modelo concesional y de licencias

En España es un modelo muy consolidado desde la antigua Ley de Puertos de 1992 y hoy regulado por RDL 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

MODELO DE CONCESIÓN PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA PORTUARIA (Capítulo III de la LPMM)

Concursos Públicos para otorgamiento de Concesiones Demaniales de Ocupación de Dominio Público Portuario. EL Concesionario financia, construye y explota las obras, cobrando a los usuarios por su utilización y pagando a la Autoridad Portuaria unas tasas de ocupación y de actividad. Al final del periodo concesional las obras revierten a la Administración (o se obliga al concesionario a desmontarlas y restituir el dominio público a su estado original)

Artículo 101 El contrato de concesión de obras públicas portuarias

MODELO DE LICENCIAS PARA EL DESARROLLO DE SERVICIOS PORTUARIOS (Título IV de la LPMM)

La Prestación de Servicios (practicaje, remolque, amarre,...) en los puertos se desarrolla mediante un sistema de licencias. La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia. Reconiéndose el preincipio de libre acceso.

Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Inversión Privada en Puertos Españoles

- **Captación Inversión Privada es un objetivo del Marco Estratégico de P.E.**
- **Se articulan incentivos vía bonificaciones a tasas portuarias**
- **Ha alcanzado ratios 1:1 en relación a la Inversión Pública**

5.2 Inversión ajena

En este apartado se presentan los datos de inversión ajena realizada en 2018 entendiéndose por "inversión ajena" la que se lleva a cabo por las empresas privadas que operan o tienen intereses en los Puertos, así como otros organismos de carácter público distintos de las propias Autoridades Portuarias.

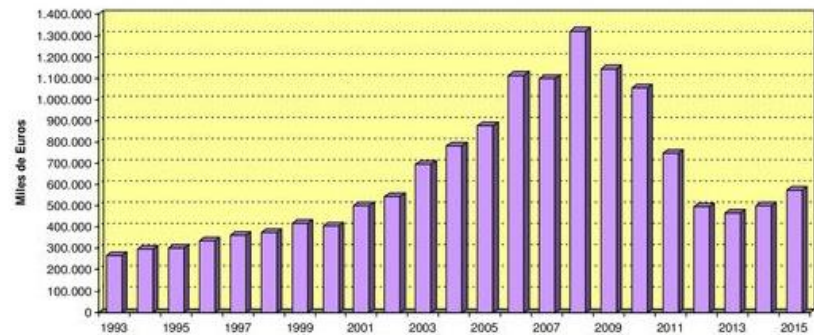
En este apartado se presentan los datos de inversión ajena realizada en 2018 entendiéndose por "inversión ajena" la que se lleva a cabo por las empresas privadas que operan o tienen intereses en los Puertos, así como otros organismos de carácter público distintos de las propias Autoridades Portuarias.

Durante el año 2018 se han ejecutado un total de 443,686 miles de euros de inversión ajena en las Autoridades Portuarias, con el siguiente desglose:

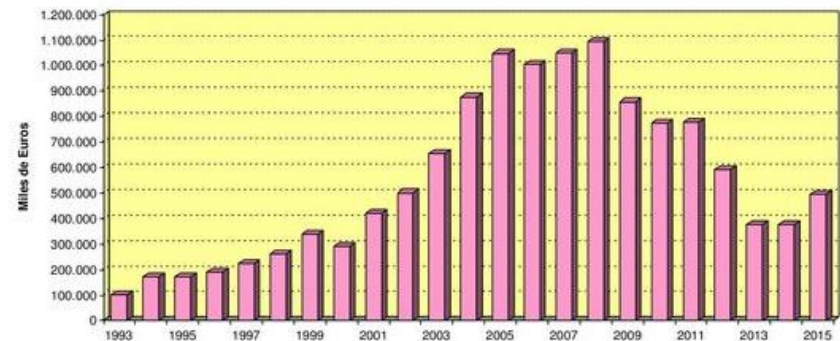
(en miles de euros)

Autoridad Portuaria	Cierre 2018	Autoridad Portuaria	Cierre 2018
A Coruña	10.015	Las Palmas	24.490
Alicante	200	Málaga	14.274
Almería	730	Marín y Ría de Pontevedra	947
Avilés	11.576	Mejilla	845
Bahía de Algeciras	21.592	Motril	453
Bahía de Cádiz	4.804	Pasaia	0
Baleares	9.687	Santa Cruz de Tenerife	10.438
Barcelona	117.299	Santander	1.000
Bilbao	43.519	Sevilla	15.925
Cartagena	12.461	Tarragona	16.754
Castellón	5.044	Valencia	46.466
Ceuta	1.671	Vigo	36.393
Ferrol-San Cibrao	12.343	Vilagarcía	739
Gijón	8.736	SUMA AAPP	443.686
Huelva	15.285		

EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA



EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN AJENA





Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Sociedades Participadas

Adicionalmente las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado han promovido sociedades mixtas de Colaboración Público – Privada para el desarrollo de infraestructuras de acompañamiento (p.e. Zonas de Actividades Logísticas, actuaciones puerto - ciudad) o el desarrollo de terminales portuarias especializadas

Sociedades Participadas

Se presentan los datos más relevantes de las sociedades mercantiles en las que la participación de Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, de forma conjunta o individual, supera el 51% del capital social de la sociedad.

Las sociedades consideradas son las siguientes:

- World Trade Center Barcelona, S.A. (WCTB).
- Centro Intermodal de Logística, S.A. (CILSA).
- European Bulk Handling Installation, S.A., S.M.E. (EBHISA).
- Valencia Plataforma Intermodal y Logística, S.A. (VPI).
- Puerto Seco de Madrid, S.A.
- Serviport Andalucía, S.A.



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)



Sociedades Participadas

Participaciones permanentes en capital 2018

(En miles de euros)

Autoridad Portuaria	Participaciones a largo plazo en otras partes vinculadas				
	Empresa participada	% participac.	Coste de la particip.	Deterioro de valor al cierre	Desembolsos pendientes
Bahía de Algeciras	Puerto Seco de Madrid, S.A.	10,20%	408	-	-
	Suardiaz Atlántica, S.L.	0,25%	4	-	-
	Subtotal	-	412	-	-
Barcelona	Agencia Barcelona Regional	11,76%	180	-	-
	Puertos Seco de Madrid, S.A.	10,20%	408	-	-
	Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, SAEML	3,89%	-	-	-
	Subtotal	-	588	-	-
Bilbao	Puerto Seco de Madrid S.A.	10,20%	408	-	-
	Bilbao Ría 2000 S.A.	10,00%	-	-	-
	Puerto Seco Azuqueca de Henares S.A.	7,00%	120	-	-
	Puerto Seco de Burgos S.A.	10,00%	6	-	-
	Noatum Rail Terminal Zaragoza	10,00%	-	-	-
Subtotal	-	534	-	-	
Castellón	Fundación Portcastelló	9,09%	10	-	-
Subtotal	-	10	-	-	
Gijón	Puerto Seco Ventastur	10,00%	25	-	-
Subtotal	-	25	-	-	
Valencia	Puerto Seco de Madrid, S.A.	10,20%	408	-	-
Subtotal	-	408	-	-	
Ajustes consolidación	Participación B. Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia en Puerto Seco	-40,80%	-1.632	-	-
	Participación Avilés en Zalia	-15,00%	-	-	-
	Participación Avilés y Gijón en Ventastur	-20,00%	-70	-	-
	Participación Bilbao en Puerto Seco Azuqueca de Henares	-7,00%	-120	-	-
	Subtotal	-	-1.821	-	-
TOTAL OTRAS PARTES VINCULADAS			156	-	-

Participaciones permanentes en capital 2018

(En miles de euros)

Autoridad Portuaria	Participaciones a largo plazo en instrumentos de patrimonio				
	Empresa participada	% participac.	Coste de la particip.	Deterioro de valor al cierre	Desembolsos pendientes
Avilés	Avilés Isla de la Innovación, S. A.	5,00%	46	-	-
	Ventastur, S.A.	10,00%	44	-	-
	Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias S.A. (ZALIA S.A.)	15,00%	-	-	-
Subtotal	-	90	-	-	
Gijón	Logytrans Cetile, S.A.	6,00%	37	-	-
Subtotal	-	37	-	-	
Motril	Caja Rural de Granada	-	-	-	-
Subtotal	-	-	-	-	
Santander	Puerto Seco Santander Ebro, S.A.	12,50%	-	-	-
	Puerto Seco Azuqueca de Henares, S.A.	5,00%	120	-	-
	Subtotal	-	120	-	-
Valencia	Noatum Rail Terminal Zaragoza, S.L.	10,00%	-	-	-
Subtotal	-	-	-	-	
Vigo	Club Financiero de Vigo S.A.	0,18%	6	-	-
	Suardiaz Atlántica S.L.	0,25%	7	-	-
	Subtotal	-	13	-	-
Puertos del Estado	Emgrisa	0,08%	6	-	-
	Mercator Ocean	5,00%	103	-	-
	Subtotal	-	109	-	-
Ajustes consolidación	Participación A.P. Santander en Puerto Seco Azuqueca de Henares	-5,00%	-120	-	-
	Subtotal	-	-120	-	-
	TOTAL INVERSIONES FINANCIERAS A L.P.		249	-	-



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Sociedades Participadas. Con capital Privado

6.1 World Trade Center

Barcelona, S.A. SME (WTCB)

WTCB se constituyó en Barcelona el 23 de Julio de 1990. El objeto social de la Sociedad, de acuerdo con sus estatutos sociales, es la constitución, gestión y explotación en régimen de concesión administrativa (hasta el año 2.052) de una serie de edificaciones, obras e instalaciones en el muelle de Barcelona, según acuerdo de concesión firmado con la Autoridad Portuaria. La sociedad paga a la Autoridad Portuaria de Barcelona por meses vencidos las tasas de ocupación por la utilización del terreno y anualmente las de aprovechamiento por la actividad comercial.

El capital social al 31 de diciembre de 2018 es de 29.176 miles de euros, distribuido de la siguiente forma:

Accionistas	%
Autoridad Portuaria de Barcelona	75,99
FCC Construcción, S.A.	24,01
Total	100,00

6.2 Centro Intermodal de Logística, S.A. (CILSA)

La Sociedad Centro Intermodal de Logística, S.A. S.M.E. (CILSA) fue constituida en 1992 con el objeto social de promover, gestionar y realizar las actividades logísticas proyectadas por dicha Entidad en los terrenos calificados como sistema general portuario por el Plan General Metropolitano de Barcelona parte en el término municipal de Barcelona y parte en el del Prat de Llobregat, ampliándose en 1999 para poder realizar dichas actividades en otros centros o zonas de actividades logísticas situadas fuera del sistema general portuario.

El capital social al 31 de diciembre de 2018 es de 18.920.000 euros y la distribución por accionistas es la siguiente:

Accionistas	%
Autoridad Portuaria de Barcelona	51,5
SEPES - Entidad Pública Empresarial del Suelo	-
Merlin Properties SOCIMI, S.A.	48,5
Total	100

6.3 European Bulk Handling Installation, S.A., S.M.E. (EBHISA)

EBHISA fue constituida en 1991. Tiene como actividad la explotación de una terminal de graneles sólidos en el Puerto de Gijón en régimen de concesión administrativa: lleva a cabo la descarga y manipulación de hierro y carbón.

Accionistas	%
Autoridad Portuaria de Gijón	68,8
Arcelor Mittal España, S.A.	11,2
Autocartera	10,0
EDP España, S.A.U.	5,0
Masaveu Industria, S.L.	5,0
Total	100,0

6.6 Serviport Andalucía, S.A.

La compañía se constituyó el 18 de enero de 2000 como Sociedad Anónima, siendo su objeto social la prestación de todo tipo de servicios relacionados con el campo de las telecomunicaciones, la informática, la logística, la formación, la ingeniería, y, en general, con la aplicación de nuevas tecnologías, así como el desarrollo, implantación y comercialización de dichos sistemas.

Accionistas	%
Autoridad Portuaria de Sevilla	52,0
Comunidad Portuaria de Cádiz ⁽¹⁾	16,4
Comunidad Portuaria de Sevilla ⁽²⁾	14,0
Dragados Tecnología, S.A.	4,6
Ayesa Advanced Technologies, S.A.	4,0
Unicaja	4,0
GTD	4,0
Consorcio de la Zona Franca de Cádiz	1,0



Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos / Universidad Politécnica de Madrid

Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)



Legislación y alguna bibliografía relevante



Legislación Relevante en el ámbito de las APP

Ámbito Comunitario:

- Comunicación interpretativa de la Comisión sobre las concesiones en el Derecho comunitario, DO C 121 de 29 de abril de 2000. (Delimita la noción de concesión en Derecho comunitario, así como las obligaciones que han de cumplir las autoridades públicas a la hora de seleccionar a los operadores económicos adjudicatarios de concesiones).
- Dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura sobre la propuesta de la Comisión COM(2000) 275 de 10.5.2002. (El Parlamento Europeo instó a la Comisión a desarrollar una propuesta de Directiva destinada a regular de manera homogénea el sector de las concesiones y otras formas de CPP).
- Dictamen del Comité Económico y Social Europeo (CESE), DO C 14 de 16.1.2001, ponente Sr. Levaux, apartado 4.1.3 y dictamen del CESE, DO C 193 de 10.7.2001, ponente Sr. Bo Green, apartado 3.5 (EL CESE al igual que el Parlamento Europeo propone se desarrollen acciones legislativas para regular las CPP).



Legislación Relevante en el ámbito de las APP

Ámbito Comunitario:

- COM (2004). *“Libro Verde sobre la colaboración público-privada y el derecho comunitario en materia de contratación pública y concesiones”* de 30 de abril de 2004 (*“El objetivo del Libro Verde es poner en marcha un debate sobre la aplicación del Derecho comunitario en materia de contratación pública y concesiones al fenómeno de la CPP.”* COM 2004, párrafo 17)
- Directiva 2014/24/UE sobre contratación pública (sustituye a Directiva 2004/18/CE)
- Directiva 2014/25/UE de contratación de entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (sustituye a la Directiva 2004/17/CE)
- Directiva 2014/23/UE de adjudicación de contratos de concesión
- Directiva 2017/24/UE, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública.



Legislación Relevante en el ámbito de las APP

Ámbito Nacional:

- Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas (BOE 124/2003).
- Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (BOE 276/2011).
- Leyes Sectoriales (carreteras, ferrocarriles, puertos, suelo, residuos...)



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Ejemplo de legislación sectorial: Carreteras de Peaje

- **Ley 8/1972, de 10 de mayo de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE 113/1972).**
- **Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE 41/1973).**
- **Orden del Ministerio de Hacienda, de 18 de mayo de 1976, sobre tratamiento fiscal de determinados aspectos económicos y financieros de las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje (BOE 122/1976).**
- **Orden del Ministerio de Hacienda, de 7 de junio de 1976, complementaria de la de 18 de mayo de los mismos Departamento y año (BOE 140/1976).**
- **Disposición adicional décima de la Ley 9/1983, de 13 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para 1983. Sobre capital social sociedades concesionarias (BOE 167/1983).**
- **Real Decreto 657/1986, de 7 de marzo, sobre organización y funcionamiento de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje (BOE 84/1986).**



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

- **Real Decreto 210/1990, de 16 de febrero, (BOE 44/1990), sobre el procedimiento de revisión de tarifas de autopistas de peaje, en la parte no derogada por la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, Administrativas y del Orden Social (apartados c y d).**
- **Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE 315/1996). Título V, Capítulo I, Artículo 157: Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo (artículos 2, 8.2, 13 f, 25, 30.1).**
- **Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE 313/1997). Disposición adicional quincuagésima primera: Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo (segundo párrafo del artículo 25).**
- **Real Decreto 114/1998, de 30 de enero, por el que se modifica la cláusula 84, “Localización y distancias entre áreas de servicios”, del pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero. (BOE 42/1998).**
- **Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE 312/1999). Título V, Capítulo IV, Artículo 59: Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo.(artículos 1.1, 8.2, párrafo introductorio del artículo 27 y añade un artículo 27 bis).**



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Ejemplo de legislación sectorial: Carreteras de Peaje

- **Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE 313/2000). Título V, Capítulo VIII, Artículo 76: Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo. (artículo 24.2). En Artículo 77, revisión tarifas y peajes, y disposición transitoria sexta.**
- **Ley 24/2001, de 27 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE 313/2001). Título V, Capítulo II, Artículo 78: Modificación de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, (añade un nuevo apartado, el 3, al artículo 29).**
- **Real Decreto 163/2002, de 8 de febrero, por el que se regulan los requisitos y el procedimiento para la obtención, por las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje, de las autorizaciones para la realización de actividades en materia de infraestructuras de transporte y de comunicaciones. (BOE 41/2002).**
- **Ley 53/2002, de 30 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. (BOE 313/2002). Artículo 102: Modificación de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre (modifica el último párrafo de la letra c) del artículo 77).**
- **Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas (BOE 124/2003).**
- **Real Decreto 1231/2003, de 26 de septiembre, por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado (BOE 234/2003). Corrección de errores (BOE 266/2003).**



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Ejemplo de legislación sectorial: Carreteras de Peaje

- **Ley 26/2009, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010. Disposición adicional cuadragésima primera, Reequilibrio económico financiero de las concesiones de autopistas de peaje (BOE 309/2009).**
- **Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas (BOE 317/2010).**
- **Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal, disposición adicional octava (BOE 318/2010). Medidas adicionales y complementarias a las definidas en las disposiciones adicionales cuadragésima primera de la Ley 26/2009, de 23 de diciembre.**
- **Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (BOE 276/2011).**
- **Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013. (BOE 312/2012). Disposición final segunda (modificación Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954); tercera (modificación artículos 14 y 29 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo; décimo novena (modificación Ley 26/2009, de 23 de diciembre); y vigésimo primera (modificación de la disposición adicional octava de la Ley 43/2010, de 30 de diciembre).**



Ejemplo de legislación sectorial: Carreteras de Peaje

- **Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas. Modifica en su artículo sexto el artículo 17 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, y en su artículo séptimo el artículo 271 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.**
- **Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras**



Seminario sobre Asociaciones Público Privadas

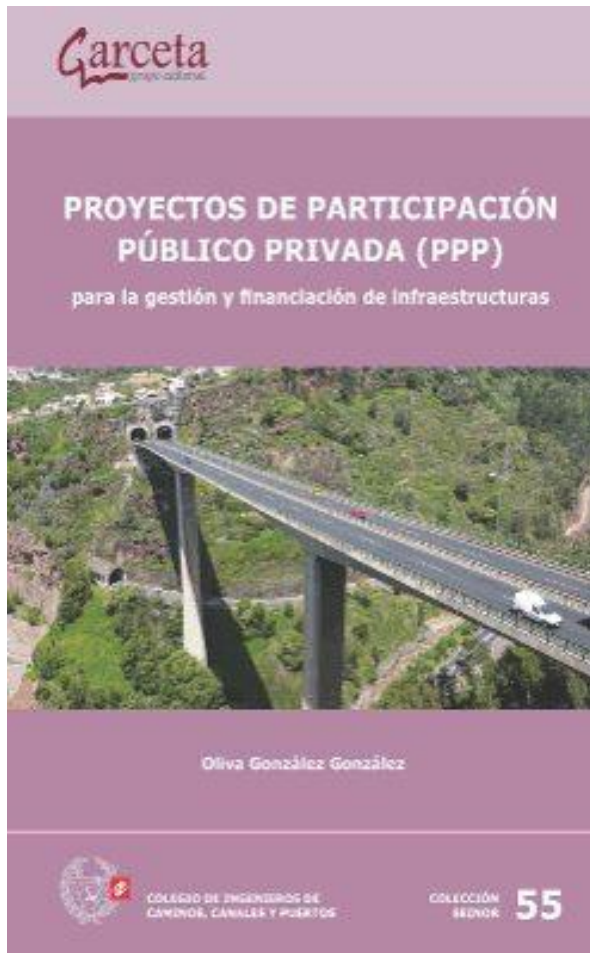
Febrero 2020 - Ignacio de la Peña Zarzuelo (i.delapena@upm.es)

Bibliografía de Interés

- Bueso, E. (2008) “*Las Sociedades Mixtas Urbanísticas Locales tras la comunicación interpretativa de la Comisión Europea de 12 de abril de 2008*” Clm. Economía vol 11(1): 391-416. Accesible en http://www.clmeconomia.jccm.es/pdfclm/bueso_11.pdf [fecha de último acceso 05.02.2020]
- Alemany García. J. (2014). “*Las Sociedades Mercantiles Urbanísticas de Capital Integramente Público en el Ambito Local*”. Tesis Doctoral. Universitat Rovira i Virgili.
- Izquierdo de Bartolomé (1997) “*Gestión y Financiación de las Infraestructuras del Transporte Terrestre*”. Asociación Española de la Carretera, Madrid
- Gafo, A. (2016). “*La Participación Público – Privada en los Proyectos de Inversión Pública*” Tesis Doctoral. Universidad de Cantabria.
- Camara de los Comunes (2003) “*The Private Finance Initiative*”. Research Paper, Cámara de los Comunes (UK)



Bibliografía de Interés

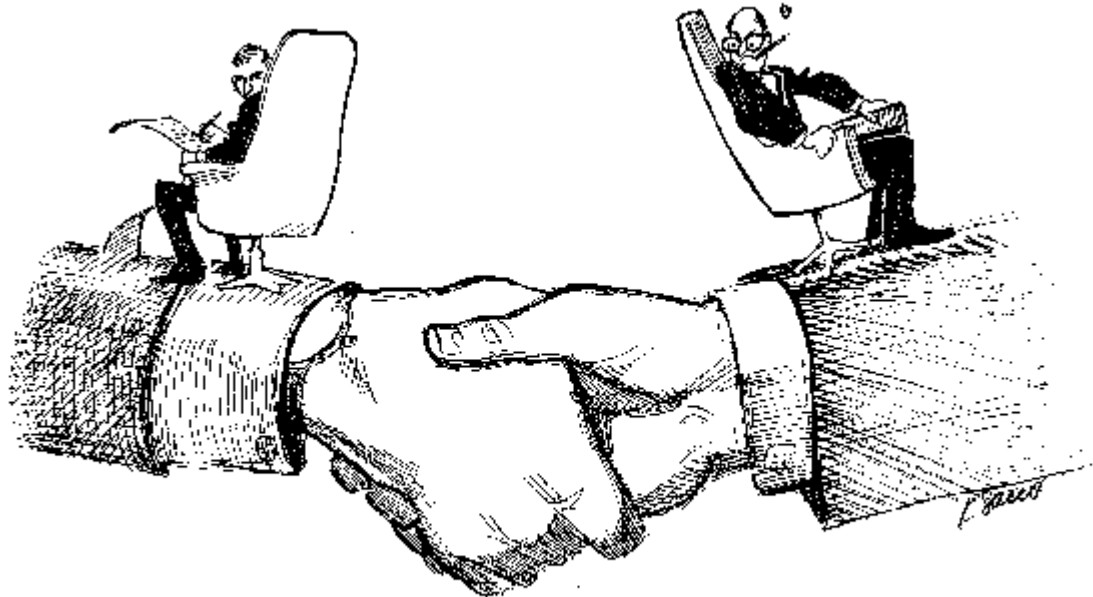


INVERSIONES BAJO ESQUEMAS DE ALIANZAS PÚBLICO PRIVADAS EN INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS: EL MODELO DE ESPAÑA

Antonio M. López Corral
Catedrático de la Universidad Politécnica de Madrid



GRACIAS POR SU ANTENCIÓN



Public-private partnerships take a lot of work.