

Plan Juncker: ¿qué hay de nuevo en

INVERSIÓN El programa de la Comisión quiere movilizar 315.000 millones de euros para estimular la economía europea. España al mismo tiempo, españoles y europeos. El reto principal: superar el aislamiento histórico que España sufre en materia energética



**Alfonso
González
Finat**

El Plan Juncker para movilizar inversiones de 315.000 millones de euros, principalmente del sector privado en iniciativas en la economía real, ha recibido el pleno apoyo del Consejo Europeo de Bruselas celebrado el 18 de diciembre pasado. Ha coincidido con el vigésimo aniversario de otro Consejo Europeo celebrado en Essen en diciembre de 1994 que trató y concluyó sobre temas similares. En el fondo la esencia y razón de las decisiones de ambos estaban y están directamente relacionadas con la situación átona de crisis y desempleo de la economía de los entonces 12 países, hoy 28, de la Unión Europea. Pareciera que estuviéramos cerrando un círculo. Analicemos las similitudes y diferencias tras veinte años.

En aquel caso (Essen 1994) como ahora (Bruselas 2014) los proyectos de las Redes Transeuropeas o infraestructuras estratégicas –directamente relacionadas con el mercado interior y la competitividad, Título XVI del Tratado– se situaban y sitúan como uno de los objetivos de la acción de estímulo para la economía. Si bien en ambos el origen del estímulo está en el sector público, la importancia –entonces incipiente y más tarde creciente y necesaria de la inversión privada–, se plantea ahora como una imperiosa cuestión para el éxito previsto por la acción de los muy encorsetados presupuestos públicos nacionales (aunque se vislumbra alguna flexibilidad), así como el de la UE en primer término.

En 1994 el presidente de la Comisión Europea Delors contaba con el Libro blanco de la Comisión Europea sobre *Crecimiento, competitividad y empleo* adoptado un año antes, tras los trabajos del grupo de alto nivel presidido por el comisario Christofersen. El presidente Juncker cuenta hoy con los últimos reglamentos que han definido las nuevas Redes Transeuropeas y las posibilidades de su financiación, aunando por tanto el



El presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, junto al presidente de la Comisión Europea, Jean-Claude Juncker; el presidente francés, François Hollande, y el primer ministro portugués, Pedro Passos Coelho, en una reciente reunión en Bruselas.

respaldo de los gobiernos y del Parlamento Europeo y además previendo un Comité evaluador/asesor de próxima creación.

Los proyectos que se presentaban y se presentan para los sectores de transporte y energía debieran estar sujetos a los siguientes criterios:

- Ser de importancia estratégica en tanto que “proyectos de interés común” (valor añadido para la UE)
- Presentar un análisis coste/beneficio que garantice la viabilidad económica de los mismos (para el caso de inversión privada esto debiera incluir la viabilidad financiera). Siendo, además, el grado de madurez un elemento clave.

Pese a todas las proclamaciones, la intervención de inversores privados, desde 1994 al menos, ha resultado para el sector transporte muy escasa. De hecho, incluso en el caso de “autoridades independientes de proyecto”, con limitada participación privada, se contaba con plena garantía por parte del sector público.

El único caso de financiación totalmente privada fue el túnel bajo el canal de la Mancha con los resultados conocidos en su difícil andadura financiera.

En España (y en otros países del entorno) la financiación privada de infraestructuras de transporte estaba centrada en las autopistas de peaje (cuya experiencia ha dado alas a empresas españolas del sector situadas en primera línea en mercados internacionales), y constituían un modelo restringido al transporte por carretera. Si bien esta modalidad de financiación ha contado con muchos éxitos,

Desde 1994, la intervención de inversores privados en el transporte ha sido muy escasa

El sector de la energía ha sido más favorable a la participación del sector privado

muestra asimismo la cruz de casos en los que el dinero público se ha visto obligado a no sólo garantizar el retorno de la inversión sino, incluso, acudir al rescate.

Sin embargo, el modo de transporte que más se ha encomiado y favorecido por la política de la UE –el ferrocarril– no ha sido capaz de introducir –salvo muy rara excepción– al inversor privado en proyectos de infraestructura, ni siquiera en el Reino Unido, paladín en la privatización de servicios colectivos.

En el sector de la energía, la situación ha sido en principio más favorable a la participación del sector privado en las infraestructuras de transporte y distribución, dado el principio generalmente aceptado de “pago por el usuario”, no obstante el hecho de ser éste un sector regulado de la economía, sujeto por tanto, desde la liberalización del sector en la década de los noventa, a escrutinio por parte la Comisión Europea, en particular por la política de la Competencia. Pero no hay que olvi-

dar que en este sector –en muchos casos– hay que introducir consideraciones de índole estratégica que son difíciles de cuantificar en un análisis de viabilidad financiera.

Los beneficios bajo ese criterio, en efecto, no pueden en principio ser objeto de cálculo de ingresos por una actividad puramente comercial. Tal es el caso por ejemplo de la seguridad energética. Esto ya fue reconocido en su día por el Consejo de Ministros de Energía de Febrero de 2009 cuyas conclusiones establecían “que las inversiones en infraestructura no se deciden exclusivamente por los facto-

La libertad de movimientos de mercancías en Europa debe pasar de nominal a real

La interconexión eléctrica entre España y Francia sigue estando pendiente

res de mercado”. A buen seguro que este tipo de consideración estará presente en la prevista Unión de la Energía.

En relación a la situación de nuestro país, un recorrido por los proyectos enunciados o anunciados tanto en 1994 como ahora, da idea de por dónde van los intereses de España que debieran coincidir con los de la UE (interés común) en el marco europeo.

En transporte en 1994, el análisis pormenorizado llevado a cabo por el grupo de alto nivel presidido por el entonces vicepresidente de la Comisión Europea H. Christofersen detalló y propuso los llamados *catorce proyectos de Essen*, figurando para España las líneas de ferrocarril de alta velocidad Madrid frontera francesa por ambos extremos de los Pirineos, de las que sólo la del lado oriental ha sido terminada.

Asimismo figuraba el proyecto de autopista Lisboa-Valladolid, completado en su día. Todo ello –salvo en principio el peaje en las autopistas portuguesas– ha sido finan-