

# energía y transporte?

debería utilizar los instrumentos de financiación puestos en marcha desde Bruselas para impulsar los proyectos que son, y de transporte de mercancías. Para solucionarlo, será indispensable una colaboración estrecha y sincera con Francia.

ciado por el sector público, “fondos europeos en particular”. Merece sin embargo mencionar el túnel ferroviario de alta velocidad entre España y Francia bajo los Pirineos, establecido como concesión con garantía a través del Banco Europeo de Inversiones y que es la primera conexión interoperable entre la Península Ibérica y el resto de Europa, figurando como un significativo logro de la política de redes Transeuropeas. En todo caso la continuidad de esas líneas de alta velocidad en el lado francés, brilla hoy día por su ausencia.

También es preciso recordar que ya entonces, España planteó añadir a la “lista de los catorce” un proyecto de logística y transporte que abarcaba su costa mediterránea incorporando los ejes de autopista y de ferrocarril para mercancías, conectados a los puertos principales de la vertiente marítima. Este gran proyecto no se incorporó a la lista por el criterio restrictivo de concentración de la acción en un número limitado de proyectos (hoy día la lista de candidatos es demasiado larga y aduce el riesgo de falta de credibilidad).

Pero dicho proyecto señaló ya entonces por parte de nuestro país, la carencia de un eje ferroviario continuo de transporte de mercancías con conexión directa al centro de Europa, carencia que persiste hoy día.

En el sector de la energía, la lista de proyectos del Grupo Christoffersen incluía en 1994 una decena de los que se especificaba que “o bien las obras han comenzado o bien van a comenzar en el corto plazo y que se terminarán en el medio plazo hasta 1999”. Aquellos que interesaban a España eran:

- Conexión eléctrica España-Francia.
- Conexión eléctrica España-Portugal.
- Gasoducto Argelia-Marruecos-Unión Europea.

Puede decirse que de los tres, el primero es de permanente actualidad y tras veinte años, sigue siendo asignatura pendiente y una de las principales y constantes reivindicaciones españolas (y de la Comisión Europea) en la política de mercado interior de la energía.

En el *Plan Juncker*, las indicaciones en documentos ane-

## El ‘Plan Juncker’ cita los ejes de transporte Mediterráneo y Atlántico como objeto de interés común

## El Banco Europeo de Inversiones (BEI) se convierte en protagonista singular del plan

## Para España, el ‘Plan Juncker’ tiene algo de ‘deja vu’, pero hay retos de aislamiento que hay que afrontar

## La subvención pura ha pasado; ahora se trata de utilizar los mecanismos de financiación

xos en cuanto a cuáles son los posibles proyectos objeto del mismo, se citan los ejes de transporte Atlántico y Mediterráneo (supuestamente ahora incluyendo el transporte por mercancías) que forman parte de las Redes Transeuropeas. En el segundo, el eje mediterráneo de ferrocarril de mercancías (partiendo de Algeciras), es una reivindicación española repetida en el tiempo (1994, reiterada en 2004) y ahora plasmada como necesidad que evite la rotura de carga en la frontera.

En efecto, el proyecto está alineado con la política europea de transporte de favorecer el ferrocarril frente a la carretera, para el transporte de mercancías a larga distancia. Como novedad, se menciona en el *Plan*, el transporte ligado a los centros industriales, aspecto muy relevante para dicho eje. En esta cuestión, el aislamiento de la península ibérica es patente y será prolijo solucionarlo sin una idea clara sobre el papel que pueda desempeñar el ancho de vía para las mercancías.

En el sector energético, las interconexiones eléctricas siguen figurando de manera prominente para romper el otro aislamiento con el resto de la UE, que debe incorporar también la infraestructura gaseísta, explícitamente citada.

En todo caso se trata de elementos básicos del mercado interior del transporte y

de la energía que no puede existir sin las interconexiones físicas necesarias. Ellas deben permitir que la libertad de movimiento de mercancías y servicios pase de ser “nominal a real”.

Para ambos sectores, transporte y energía, se requiere una cooperación estrecha y sincera entre Francia y España, y que llegado el caso plantease la intervención de la Comisión, no sólo en lo que a infraestructura se refiere, sino a la aplicación eficiente y sin fisuras de la legislación sobre mercado interior, asunto que también es objetivo clave en el *Plan Juncker*.

En efecto, si bien desde el Tratado de Maastricht (1993), se ha introducido el concepto de “proyecto de interés común” en infraestructuras de transporte y de energía, la potestad de los Estados Miembros sigue siendo la que en última instancia tiene la llave de la autorización y, en su caso, financiación de los proyectos, además de la incorporación y aplicación del acervo de la UE (liberalización de los sectores del transporte y de la energía; medio ambiente; responsabilidad frente a ayudas de Estado; etcétera).

Un común denominador de ambos procesos (Bruselas y Essen) distantes veinte años, es el del papel del Banco Europeo de Inversiones (BEI), que se ha ido agrandando desde entonces, si bien manteniendo criterios de intervención que no destruyan su máxima categoría crediticia. En ese sentido el BEI continúa su línea de actuación de los últimos años y se convierte ahora además en protagonista singular del *plan*, incluido su papel como “consultor y asesor” técnico y de inversores.

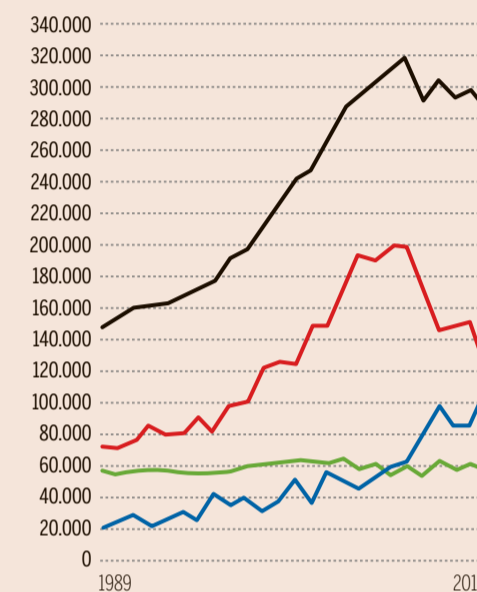
En esa línea, ya en 1994 la financiación de infraestructuras de transporte contaba con la novedad del recientemente creado Fondo Europeo de Inversiones (FEI) como parte del ‘grupo BEI’, cuya acción en dicho campo sin embargo, estuvo desde el principio muy limitada, girando su actuación posteriormente hacia las Pymes. Tal vez por ello, ahora en 2014 se crea dentro del grupo BEI (pendiente de su adopción por el legislador) un nuevo Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE), encargado de movilizar los 315.000

## LA SITUACIÓN ENERGÉTICA DE ESPAÑA

### > Producción eléctrica

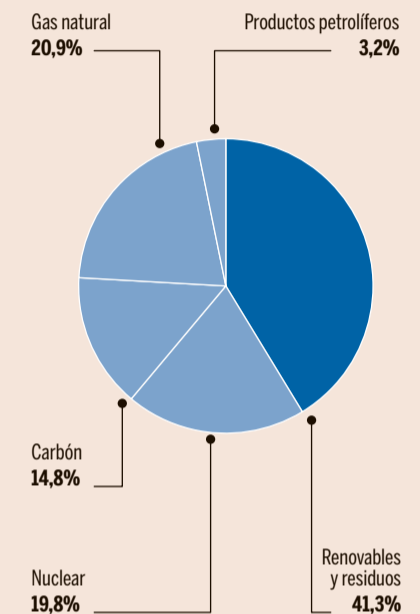
En millones de kW/h.

— Hidroeléctrica eólica y solar — Térmica  
— Nuclear — Total



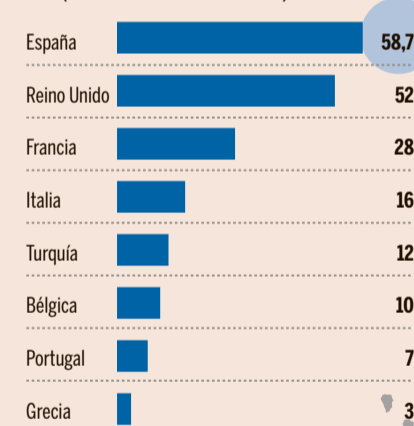
### > Distribución de la energía producida en España

En porcentaje.



### > Capacidad de regasificación en España

Bcm (mil millones de metros cúbicos) al año.



Fuente: Elaboración propia

Expansión

millones de euros entre 2015 y 2017. Ello muestra una continuidad en las ideas y presumiblemente sea fruto del aprendizaje –prueba y error– que haya supuesto la experiencia de la limitación práctica de su antecesor FEI y de otros instrumentos de financiación de inversiones a disposición del BEI.

Su gran tarea será la financiación de proyectos de interés europeo en base a instrumentos financieros de riesgo que puedan ser aceptables y asumibles para la inversión privada y que permita “atraer dinero privado” a inversiones en la UE.

Para España el *Plan Juncker* sea posiblemente un *déjà vu* en infraestructuras pero hay retos del aislamiento de la Península Ibérica que persisten.

Por ello hay que seguir remachando el clavo. Y si bien para el periodo 2014-2020 no va a disponerse de los flujos de fondos de la UE atribuidos *ex ante* para subvenciones como en el pasado, la oportunidad del *Plan*, como financiación adicional, puede permitir recuperar casi de inmediato proyectos maduros, para los que hay que disponer de una sólida estructuración financiera. Todo ello desplegando en paralelo un permanente sentido de la negociación diplomática con nuestro querido vecino del norte.

Los tiempos de la subvención pura y simple ya han pasado tal y como refleja el *Plan Juncker*. Ahora se trata de utilizar los mecanismos financieros puestos a disposición de los Estados y de los

versores privados y de aprovechar cualquier resquicio para empujar los proyectos que son a un mismo tiempo “españoles y de la UE”.

Los pilares “combatir el aislamiento” y “utilización de instrumentos financieros” constituyen el binomio a conjugar por España. Los mismos deben situarse en la base de un planteamiento sólido e imaginativo de cara a obtener los beneficios (y los fondos) que promete el *Plan Juncker* para 2015-2017. Hay que darse prisa.

**Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos; fue director en la Comisión Europea responsable de Redes Transeuropeas de Energía y Transporte.**