

ECONOMÍA Y TRABAJO

ta para sacarlo adelante por las presiones de la Comisión, que quería endurecer la tutela y supervisión y reservarse la última palabra en cada reforma e inversión. Las autoridades comunitarias consideraban que lo que hicieran con España, al ser el primero, servía de ejemplo para otros países.

Pese a las trabas iniciales y el acelerón de las últimas semanas, al Gobierno le llegan las críticas. Luis Garicano, vicepresidente del grupo liberal en el Parlamento Europeo, valora el trabajo realizado en la negociación con la Comisión, pero tilda de deficiente la labor previa en España: "El Gobierno ha demostrado ser muy hábil en los pasillos de Bruselas, pero no parece tener la misma capacidad para coordinarse con las autonomías". Fuentes gubernamentales responden que han celebrado 52 conferencias sectoriales con las comunidades en las que se ha decidido el reparto de los fondos. Elvira Rodríguez, del PP, reconoce el acelerón del plan en los últimos días, pero echa en falta proyectos transformadores. "El grueso del gasto hasta ahora son transferencias a las autonomías y a empresas dependientes como Adif [lleva al menos unos 2.000 millones]. El resto, que es lo importante, va muy retrasado". Sin embargo, el Ejecutivo ya ha desbloqueado el PERTE del automóvil, encallado durante meses en Bruselas por temas de competencia —Sánchez se involucró personalmente para desbloquearlo—, también dio luz verde al plan estratégico sanitario y en las próximas semanas prevé lanzar otro.

Raymond Torres, director de coyuntura de Funcas, reclama por su parte más transparencia. "Me sorprende que todavía no haya información periódica clara y mucho más completa sobre lo que se ha ejecutado. Por eso me fijo más en los datos de la IGAE (Intervención General de la Administración del Estado), que son compromisos y obligaciones reconocidas", argumenta. Según la IGAE, hasta octubre se comprometieron unos 6.800 millones. Fuentes oficiales reconocen que aún faltan por reclasificar inversiones comprometidas antes del Plan europeo —sobre todo en Canarias y el Corredor Mediterráneo— que Bruselas permite financiar con estos fondos, y las que figuran en otras partidas contables, que aún hay que recolocar.

bierno de turno; o el comprensible afán de sacar pecho personal del que lo procuró, amén de provecho colectivo, haya confundido.

¿Cómo? Oscureciendo ese carácter de "contrato": entre la subvención preasignada y los proyectos concretos y tangibles ofrecidos como contrapartida. Proyectos de largo alcance y plazo de ejecución; con implicación empresarial, y patrocinados por distintas administraciones: claros ingredientes de un urgente *vestime desquipo que tengo prisa*. Entendible siempre que las pausas y cautelas iniciales no se eternicen.

Pero influyen en ello más factores. Sobre todo, las exigencias garantistas de la normativa detallada. El reglamento español debió prescindir de su agilidad inicial, por instrucción del Consejo de Estado, primando la seguridad que

Convertir el plan en anticíclico y estructural

Al inicio, había dudas sobre si el plan europeo debía servir como una herramienta anticíclica —que ayudase al país a levantarse tras la pandemia— o si los recursos debían modernizar la estructura productiva. Ahora, con los fondos en marcha, el Gobierno sube la apuesta: "Queremos que sirva para las dos cosas", señalan fuentes gubernamentales. Aspiran a acelerar la salida de la crisis de la covid y a financiar las reformas que transformen la economía para las próximas décadas. No todos creen que se puedan lograr ambos objetivos. Toni Roldán, director del Centro de Políticas Económicas de Esade y exCiudadanos, remarca: "No es contrariciclo porque llega tarde".

Para tratar de aportar más luz, Hacienda ultima una herramienta en la que se podrá consultar el estado de todas las convocatorias, que se unirá a la página web de los fondos europeos. "En la web está todo lo que hay de la Administración del Estado desde julio. Falta lo que hubiera antes de esa fecha", explica uno de los encargados de la gestión. En esa web, hasta el pasado jueves, había casi 250 convocatorias que sumaban cerca de 8.000 millones, aunque no entra todo lo de las autonomías.

Otro alto cargo resta importancia a las críticas y se muestra optimista sobre el ritmo alcanzado en el tramo final del año. "2022 será muy potente, con el dinero ya en la calle desde el inicio". La previsión es que España cierre con un gasto comprometido superior al 80%, cerca de los 20.000 millones, aunque se muestran cautos porque son conscientes de la envergadura y dificultades del plan.

Federico Steinberg, investigador del Real Instituto Elcano, reflexiona: "Es cierto que se tarda en coger velocidad de cruce y que ya parecen estar ahí. Creo que hubo un exceso de cautela en la primera mitad del año, quizá por miedo a que no llegasen los fondos, pero se podrían haber adelantado las convocatorias".

otorga el procedimiento convencional y la omnipresencia de la Intervención sobre la celeridad.

Ya nivel europeo, se han concitado muchos impulsos garantistas: detallistas, intervencionistas, y pues, con traducción burocrática pesada, aunque no necesariamente nefasta.

Así, el imperativo de impedir que los gobiernos liberales corrompan el presupuesto común. Y la pretensión del organismo de ejecución —la Comisión— de evitar fugas dilapidadoras, con la consiguiente responsabilidad funcional e institucional. O la voluntad de justificar el gasto con transparencia y verificación. En el caso español, sobre 102 reformas, 109 inversiones y los 416 "hitos y objetivos" milimetrados en que se despliegan. No es una asignatura. Son 416 doctorados.



Obras para un carril bici en la Vía Laietana de Barcelona en mayo de 2020. / MASSIMILIANO MINOCCI

El Gobierno repartirá 2.000 millones a ayuntamientos y comunidades para descarbonizar el transporte público

Un impulso para lograr una movilidad más sostenible

DANI CORDERO, **Barcelona**
Madrid quiere comprar 206 autobuses eléctricos por 108 millones de euros y Valencia, 20 por 13,5 millones. Barcelona, además de adquirir diez de esos vehículos, prevé poder financiar con casi 34 millones parte de uno de sus proyectos más longevos en materia de movilidad: la conexión por el centro de la ciudad de sus dos tramos de tranvía ya en obras. Sevilla apuesta por crear una línea de alta capacidad de tranvibús. Y así, hasta 190 municipios han presentado propuestas para optar a los 1.000 millones de euros procedentes del Plan de Recuperación para crear zonas de bajas emisiones y transformar su transporte público.

Como las buenas emisiones de deuda, el maná europeo que repartirá el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha generado sobredemanda: las solicitudes se sitúan en torno a los 1.500 millones y es posible que esa cifra aún aumente, porque algunas solicitudes se están presentando todavía al argumentar algunos consistorios que no pudieron hacerlo en tiempo y forma en septiembre pasado, cuando concluía el plazo. El Gobierno deberá decidir cómo canaliza el reparto de fondos.

En las solicitudes recibidas hasta ahora en el departamento de Raquel Sánchez destacan tres grandes cifras: la petición de fondos para adquirir un mínimo de 712 autobuses eléctricos (12 de hidrógeno), para montar 972 puntos de recarga para esos vehículos e instalar 1.354 estaciones para bicicletas de alquiler o patinetes eléctricos.

Los municipios presentan proyectos de transformación por 1.500 millones

Piden fondos para 712 buses eléctricos o 600 kilómetros de carriles bici

Pero más allá de esas inversiones en transporte descarbonizado hay otra cuantía que llama la atención. Se trata de los 344,6 millones de euros reclamados para sufragar la adecuación de espacios urbanos para la creación de "zonas e itinerarios peatonales", en las que entrarían las rampas verticales y un ascensor proyectados, como ejemplo, por el Ayuntamiento de Vigo. Es la partida más demandada por los consistorios que han acudido a la oferta del ministerio y si salieran adelante todas las propuestas se convertirían en zonas pacificadas al tráfico rodado más de 21,7 millones de metros cuadrados, el equivalente a 246 parcelas como la que ocupa el estadio Wanda Metropolitano.

El pasado abril el Congreso aprobaba la Ley de Cambio Climático y con ella la obligatoriedad para las 149 ciudades españolas de más de 50.000 habitantes a habilitar zonas de bajas emisiones en las que se prohíba la circulación de los vehículos más contaminantes y, de esa forma, mejorar la calidad del aire.

Madrid y Barcelona fueron las ciudades pioneras en ponerlas en marcha, pero el Plan de Recuperación creado por el Gobierno quiere acabar dando un empujón a la iniciativa poniendo sobre la mesa recursos públicos con los que financiarlas. Los ayuntamientos han efectuado 131 solicitudes para demandar más de 146 millones de euros. Si se llevan a cabo los planes tal y como están planteados, las ZBE ocuparán un total de 760,8 millones de metros cuadrados y afectarían a más de cinco millones de personas. Una parte de los 1.000 millones presupuestados (107 millones) pagarán la construcción de más de 600 kilómetros de carriles reservados a bicicletas y otra (84 millones) la construcción de apartamientos disuasorios que pretenden evitar la entrada de vehículos en los núcleos urbanos.

A la espera de la distribución de esos fondos, el Ministerio de Transportes ya ha iniciado la transferencia de 1.151 millones de euros para la rehabilitación de viviendas, edificios residenciales y barrios, en proyectos propios de las comunidades autónomas. Se trata del primer tramo de los 2.970 millones de euros habilitados por el Gobierno para financiar la mejora de las cubiertas de edificios, el cambio de ventanas y el refuerzo del aislamiento que persigue el ahorro energético y la reducción de emisiones vinculadas a un deficiente aislamiento térmico. Asimismo, se ha aprobado la transferencia de otros 1.410 millones a los gobiernos autonómicos para descarbonizar la movilidad, de los que 947 millones llegarán este año.