

Se han adjudicado 26.256 millones, el 46% de fondos iniciales, quedando desierto 6.560

dos a las autonomías, estas habrían adjudicado 5.600 millones, a los que se podrían sumar los 3.000 que el Estado les transfirió para sus propias actuaciones.

A falta de información autonómica detallada, los analistas de LLYC han detectado que a 31 de diciembre de 2023 se había acumulado ya una bolsa de 6.557 millones de euros no adjudicados en convocatorias y licitaciones desiertas o sin candidatos válidos, lo que convierte estos remanentes en un "problema estructural" que afecta ya al 17% del total de fondos comprometidos. Se estima que las regiones podrían tener otros 5.200 millones en remanentes.

Por Ministerios, el de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (antes de la actual escisión del área de vivienda) ha sido el que más fondos ha debido gestionar, y también el que más ha movilizado, 13.238 millones, el 55% de los licitados. Del lado contrario, apunta Francesc García-Donet, director del Observatorio *Next Generation* de LLYC, destaca Transición Ecológica, que debía gestionar unos 17.000 pero de momento ha movilizado 10.375 millones.

Retraso en los cobros

España viene anticipando los fondos europeos vía deuda, presupuestando el uso de hasta 24.198 millones en 2021, 26.900 millones en 2022 y 28.692 en 2023, pero en realidad hasta la fecha solo ha cobrado 37.000 millones de la Unión Europea gracias a un adelanto y de tres pagos ligados al cumplimiento de hitos semestrales. De hecho, el país lleva meses pendiente de desbloquear un cuarto pago de 10.000 millones, pero la convocatoria anticipada de Elecciones Generales, primero; la demora en la formación de un Ejecutivo, después; y el rechazo del Parlamento a la reforma exprés del subsidio de desempleo, este enero, han impedido cobrarlo por ahora.

Aunque España venía encabezando el calendario de cumplimientos y cobros, la situación ha permitido adelantarse a Italia, que ya ha solicitado el quinto pago, y Portugal, que ha recibido el cuarto, equiparando a España con Croacia y Eslovaquia.

Nuevas convocatorias del Perte del vehículo eléctrico y de microchips

SUMAN 1.750 MILLONES/ El ministro de Industria, Jordi Hereu, apuesta por una reindustrialización del país en consonancia con la recuperación de la autonomía estratégica por parte de la Unión Europea.

Carlos Polanco, Madrid

El Gobierno de España se propone recuperar el peso que su industria tenía en otras épocas con la herramienta de los Pertes, surgida tras la crisis del Covid. Ayer, el ministro de Industria y Turismo, Jordi Hereu, confirmó la continuidad de estos Pertes a lo largo de la presente legislatura y, además de ratificar aquellos ya adelantados por su predecesor en el cargo, Héctor Gómez, anunció otras convocatorias. De esta forma, Hereu explicó, durante la Comisión de Industria y Turismo del Congreso de los Diputados, que este año habrá dos convocatorias del Perte VEC, del vehículo eléctrico, una extraordinaria en el primer trimestre, con 200 millones en subvenciones y 100 en préstamos con remanentes existentes, para "proyectos de baterías y la cadena de valor del vehículo eléctrico"; y otra durante el segundo semestre, de 250 millones en subvenciones y 1.000 en préstamos. Serán la tercera y cuarta convocatoria del Perte VEC. "Queremos que el coche del futuro se fabrique en España", explicó Hereu.

En paralelo, el ministro recordó que se pondrá en marcha una nueva convocatoria del Perte de microchips y semiconductores, con otros 200 millones de euros. Entre el Perte VEC y el de microchips, las partidas llegan a los 1.750 millones de euros. Además, habrá una segunda convocatoria del Perte agroalimentario y del de descarbonización, este último durante el primer semestre del año, "con una dotación de 150 millones de euros en subvenciones y 100 millones en préstamos". El ministro presumió de que "el conjunto de estos Pertes va a suponer una inyección para nuestro tejido industrial de más de 8.000 millones entre 2021 y 2026 y van a movilizar una inversión total, incluyendo capital privado, de 24.000 millones, además de 10.000 puestos de trabajo adicionales".

El ministro realizó una defensa de la necesidad de ganar músculo industrial en España y para ello garantizó la "apuesta" de su departamen-



El ministro de Industria y Turismo, Jordi Hereu, ayer, durante su comparecencia en el Congreso de los Diputados.

Hereu defiende ampliar Barajas e incluso El Prat

La ampliación del aeropuerto de Barajas con un coste de 2.400 millones de euros, anunciada la pasada semana por el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, suscitó algunos desencuentros dentro del Gobierno de coalición, por las reticencias en materia medioambiental expuestas por el socio del PSOE en el Ejecutivo, Sumar. Lejos de rehuir la cuestión, ayer Hereu defendió la necesidad de mejorar las infraestructuras del aeropuerto madrileño. Y no solo eso, sino que

también consideró positivo hacerlo en el de Barcelona-El Prat. Así, el ministro de Industria y Turismo defendió la necesidad de "ampliar las infraestructuras" que sean críticas para el progreso del país, y, además de estos dos aeropuertos, otras como el puerto de Valencia, una operación desbloqueada el mes pasado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con una inversión de 1.500 millones de euros; o el Corredor Mediterráneo, que tendría un potencial "brutal" en el terreno ferroviario. En

concreto, sobre Barajas, Hereu aseveró que se trata de "una gran oportunidad para la economía española". En el caso del aeropuerto barcelonés, cuya ampliación está a la espera de que la comisión creada a tal efecto por el Gobierno y la Generalitat realice alguna propuesta, Hereu consideró que también se trata de una buena oportunidad, si bien detectó cierta parálisis que entorpece el proyecto, puesto que afirmó no saber "por qué en Cataluña cuesta tanto sacar adelante un proyecto con el que es

evidente que nos jugamos la competitividad en muchos aspectos". Las ampliaciones aeroportuarias podrían tener también una incidencia positiva en el sector turístico español, uno de los que más riqueza y puestos de trabajo genera, si bien la estrategia turística española ya no toma estos derroteros. Como aseguró el ministro Hereu, ahora la cuestión es la de "mejorar en calidad y no sacralizar, como históricamente se ha hecho, el número de visitantes" que llegan al país.

to por un "gran pacto de reindustrialización", en consonancia con la Unión Europea y su intención de recuperar su autonomía estratégica en cuestiones como la energía, las materias primas, los alimentos, o los suministros sanitarios. Hereu admitió, en este sentido, que el peso de la industria nacional "se ha ido reduciendo progresivamente".

Para atajar las debilidades de la industria española, el ministro reivindicó una nueva ley reguladora del sector,

cuyo anteproyecto de ley ya está en estudio, y que pondría en marcha Proyectos de Interés Estratégico Estatal y un Consejo Estatal de Política Industrial, así como un mecanismo para la gestión de procesos de reindustrialización y otro para garantizar el suministro de recursos de primera

Hereu prioriza sacar adelante la Estrategia de Turismo Sostenible 2030

necesidad o carácter estratégico.

Turismo

Hereu, también ministro de Turismo, desgranó los principales puntos de su estrategia de legislatura en este sector, motor del 13% del PIB nacional. En este aspecto, dio prioridad a la aprobación de la Estrategia de Turismo Sostenible 2030, un texto que a fin de cuentas resume las aspiraciones tanto del Gobierno como de las empresas del sector. Se trata de una apuesta por la ca-

lidad, dando prioridad a un perfil de turista con gasto alto, en lugar de la cantidad de turistas que pueden llegar. Por ello destacó los más de 108.000 millones de gasto turístico en 2023, por encima de los 84 millones de personas que llegaron al país, récord histórico que, a falta de confirmación oficial, convierte a España en el país más visitado. "Queremos transitar hacia un turismo más sostenible en su triple vertiente: económica y medioambiental, y muy importante, social", sentenció.