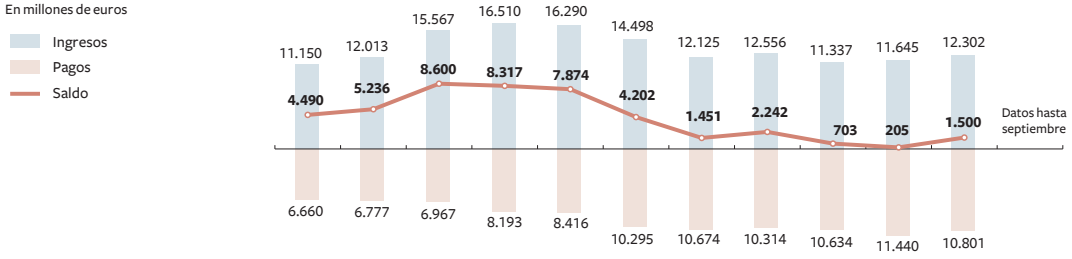
Las ayudas de la UE a España

TRANSFERENCIAS CON LA UNIÓN EUROPEA

En millones de euros

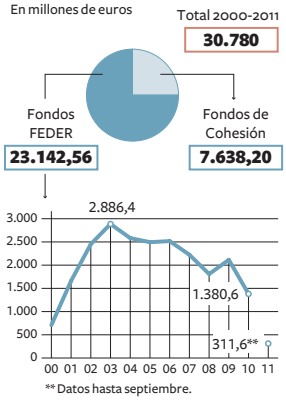


	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Fondo Social Europeo	797	1.085	1.795	1.653	1.774	1.784	1.251	1.691	720	989	526	106
Otros fondos	48	53	79	79	68	100	137	100	144	95	142	
Fondos destinados a agricultores privados	5.775	5.997	6.550	6.362	6.702	6.101	6.145	6.167	5.561	6.596	6.231	1.081
Fondos de desarrollo rural y fondo de pesca	514	628	978	1.274	1.127	1.270	1.095	1.023	1.459	680	1.056	
Fondos FEDER	2.819	3.381	4.046	5.344	4.712	3.851	2.214	2.761	2.713	2.485	2.425	2.385*
Fondos de Cohesión	1.197	869	2.120	1.799	1.907	1.391	1.283	813	741	801	1.920	

* Fondo Europeo de Desarrollo Regional FEDER y de los Fondos de Cohesión.

ACUMULADO 2000-2011 EN FONDOS FEDER Y DE COHESIÓN SÓLO PARA INFRAESTRUCTURAS

En millones de euros



** Datos hasta septiembre.

Fuentes: Ministerio de Economía y Hacienda y Banco de España. EL PAÍS

Menguantes fondos europeos

Las ayudas de la Unión Europea para infraestructuras son cada vez menores

LARA OTERO



Un tren AVE Madrid-Valencia, a su paso por uno de los viaductos del pantano de Contreras. / CARLES FRANCESC

Hubo tiempos en que casi cualquier obra pública española llevaba aparejado un cartel que publicitaba su cofinanciación con fondos europeos. Solo un ejemplo: la mitad del coste del AVE entre Madrid y Barcelona (algo más de 7.000 millones) se pagó con fondos estructurales procedentes de Bruselas. Pero en la década transcurrida desde la entrada en vigor del euro, la política europea de cohesión ha cambiado. España sigue a la cabeza como receptor de fondos (solo superada por Polonia), pero ahora se priman más las inversiones en investigación y en educación que en las infraestructuras de transporte, que han pasado de acaparar casi la mitad de las ayudas entre 2000 y 2006, al 28% en el periodo presupuestario europeo 2007-2013.

Hubo tiempos en que pocos cuestionaban en España la política de infraestructuras por doquier. Pero el efecto de los fondos en el crecimiento económico ha sido "despreciable" desde el punto de vista cuantitativo, según los cálculos de Matilde Mas, investigadora del Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas.

En el periodo 2000-2006 la contribución de los fondos de desarrollo regional (FEDER) al crecimiento económico de las comunidades objetivo 1 (las que tenían menos del 75% de la media de PIB por habitante de la UE) no llegó al 1%. Si el crecimiento medio anual del PIB de esas regiones fue del 3,15% en ese periodo, sin los FEDER hubiese sido del 3,14%. Una centésima.

"Es cierto que las ayudas para infraestructuras no nos van a sacar de pobres, pero hay que reconocer que los fondos europeos han hecho mucho por cambiar nuestras ciudades, que son ahora mucho más limpias", matiza Mas, que alude además a las mayores posibilidades de conexión y a la cohesión social como logros de la lluvia de fondos europeos.

Con todo, de los ingresos que ha recibido España en la última década procedentes de la UE, una media de 14.500 millones anuales, casi la mitad son ayudas al campo en sus diversas formas. Según los datos de la Dirección General de Fondos Europeos, las infraestructuras se han llevado menos de 2.800 millones anuales de media. Por el lado de los pagos de España a la UE, han ido aumentado de modo que el saldo, aunque sigue siendo positivo a favor de España, se ha ido equilibrando (ver gráfico).

El próximo reto serán las redes transeuropeas de transporte aprobadas hace dos meses por la Comisión Europea, que requieren una inversión de 50.000 millones hasta 2020, para arrancar hasta 10.000 en ayudas europeas, en el mejor de los casos. Casi todo para el ferrocarril, conexiones con puertos y centros logísticos, mientras que entre 2000 y 2006 más de la mitad de los fondos FEDER para infraestructuras de transporte se destinaron a carreteras (62%) frente al 28% que se dedicó al tren, el 5% a puertos y el 3% a aeropuertos.

> Una centésima de crecimiento anual entre 2000 y 2006 se debe a los FEDER

> Bruselas prima ahora más las inversiones en investigación

"Por supuesto que los fondos para infraestructuras de transporte han tenido un impacto apreciable en el crecimiento español, pero esa inversión es más rentable en las zonas más desarrolladas", explica Ángel de la Fuente, de la Universidad Autónoma de Barcelona. Un reciente estudio sobre la efectividad de las inversiones públicas (Boscá, Escribá y Murgui, 2011) concluye que la rentabilidad y la convergencia de rentas se debe invertir en infraestructuras en las regiones más ricas y en capital humano y tecnológico en las más pobres. "Un patrón eminentemente redistributivo de la inversión en infraestructuras retrasa el proceso de convergencia del país con la Unión Europea", sentencian los autores.

En esa misma línea, José Villaverde, de la Universidad de Cantabria, sostiene que los fondos dedicados a infraestructuras de transporte "han contribuido a mejorar la competitividad de las regiones y al empleo, pero no a la convergencia de sus rentas". La razón de que sean las regiones más ricas las que más se beneficien de las infraestructuras reside, explica Villaverde, "en su propia naturaleza". La red hace que "en su mayor parte las inversiones se hacen en las zonas más desarrolladas, como Madrid y Cataluña".

Esa unanimidad sobre los efectos de los fondos en la convergencia no se traslada cuando los expertos se pronuncian sobre el posible tirón de los fondos europeos en la política de infraestructuras de España. De la Fuente ha indicado que, aunque los datos no son del todo concluyentes, la disponibilidad de fondos europeos "no ha llevado a que se financien proyectos de baja calidad" respecto a obras no subsidiadas.

Villaverde por su parte descarta que el hecho de disponer de fondos para infraestructuras haya tenido un efecto sobre la estructura económica de España, volcada durante toda la década en la construcción. "La burbuja está en la obra civil residencial, no en la obra pública", afirma. Pero Mas en cambio sí considera que el hecho de disponer de financiación mediante fondos de la Unión Europea ha "incentivado el despilfarro" en algunos casos. "Sin fondos estructurales no se hubiese hecho tanto AVE", asegura Mas.

En todo caso, la evaluación sobre los fondos dedicados a transporte encargado por la Comisión Europea para el periodo 2000-2006 España ocupaba el quinto lugar de la UE en inversión en infraestructuras y el sexto por habitante. Y, junto a Irlanda, el más eficaz en la gestión del dinero asignado por Bruselas.

En la década pasada España ha conseguido gastar casi todos los fondos que se le habían destinado, pero la crisis también se ha llevado por delante esa excelencia en el aprovechamiento del dinero europeo, ya que el Estado recorta su parte.

Rafael Pérez, ex director técnico de Programación Económica del Ministerio de Fomento, destaca la diferencia acumulada en el actual periodo presupuestario europeo, que calcula en unos 4.500 millones, solo en fondos FEDER, respecto a lo consignado. Pérez aboga por buscar financiación extra para proyectos de alto rendimiento, como por ejemplo inversiones en ahorro energético en viviendas que ahora permite el reglamento comunitario y que contribuiría a levantar el maltrecho sector de la construcción. ■