

Las limitaciones del Plan Europeo de Recuperación

- El Programa adolece de tres problemas que limitan su capacidad: el tamaño (5,4% del PIB de la UE-27), el calendario de ejecución (más de cinco años) y la orientación, más centrada en reformas a medio plazo que en la reactivación inmediata
- España debería aprovechar ya en 2020 los mecanismos que ofrece la UE ante la posible dilación en la aplicación de medidas de impulso fiscal imprescindibles para el país

Madrid, 15 de julio de 2020–. El Plan Europeo de Recuperación, que los jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Europea (UE) tratarán de aprobar en una cumbre clave este viernes y sábado, adolece de tres problemas que limitan su capacidad como instrumento de recuperación. Así se advierte en el último [Cuadernos de Información Económica](#), publicación editada por **Funcas**, que apunta a su limitada cuantía (5,4% del PIB de la UE-27), al calendario de ejecución (más de cinco años) y a la orientación, más centrada en reformas a medio plazo que en la reactivación inmediata.

Eduardo Bandrés, Lola Gadea, Vicente Salas y Yolanda Sauras exponen en su artículo los programas, dotaciones presupuestarias, calendario y criterios de reparto de los fondos incluidos en el Plan, un instrumento financiero primordial para España, dado el ajustado margen fiscal del país, para impulsar la recuperación de su economía. No obstante, los autores señalan que el Plan parece configurarse más como un marco de apoyo a las políticas de reformas que como un impulso fiscal de emergencia a la recuperación económica. Ante estas limitaciones, ven recomendable completarlo con otros programas de estímulo fiscal, de ejecución más inmediata y dirigidos a paliar los efectos sobre los sectores productivos y sociales más golpeados por la crisis.

Los cuatro elementos clave en torno a los que se genera el debate son el volumen y la financiación del programa, la proporción entre ayudas directas y préstamos, la condicionalidad y los criterios de asignación por países.

La cuantía total del Plan apenas alcanza el 5,4% del PIB de la UE-27 de 2019, con desembolsos que se prolongan más de cinco años, siendo las ayudas directas un 3,1%,

muy lejos de las medidas de impulso fiscal puestas en marcha en Estados Unidos (9,1% del PIB) o en la propia Alemania (13,3%).

Por ello, los autores explican que la urgencia de la situación en España y en otros países europeos aconseja aprovechar al máximo ya en 2020 las posibilidades que ofrece la UE, que incluyen el instrumento para mitigar los riesgos del desempleo (SURE), la línea de crédito del Mecanismo Europeo de Estabilidad (MEDE) destinada a cubrir los costes directos e indirectos de la pandemia y la financiación reforzada del Banco Europeo de Inversiones. El Gobierno español ha manifestado su voluntad de acogerse al SURE y también puede hacerlo a los préstamos del MEDE, que podría facilitar recursos hasta el 2% del PIB de España (cerca de 25.000 millones de euros).

En cuanto a la asignación de recursos del Plan Europeo de Recuperación propuesto por la Comisión, España podría recibir el equivalente al 6,5% del PIB en ayudas directas y al 4,7% del PIB en préstamos. Sin embargo, y en relación con el tamaño de su economía, los países más beneficiados serían Bulgaria, Croacia, Grecia, Letonia, Rumanía, Eslovaquia, Lituania y Polonia, todos con cifras muy superiores a España.

La disponibilidad de estos recursos podría estar sujeta a algún tipo de condicionalidad: programa de reformas en línea con las recomendaciones específicas del Semestre Europeo y adecuación a los objetivos de la UE en relación con el cambio climático. La evaluación de los planes nacionales de recuperación y resiliencia por el Consejo Europeo tendrá en cuenta su adecuación a las prioridades identificadas a nivel europeo, especialmente en cuanto a la doble transición verde y digital, el impacto duradero de las medidas, su coherencia y la justificación de las cantidades solicitadas con arreglo a las reformas e inversiones planteadas.

El Plan de Recuperación incluye al sector turístico, probablemente el más afectado por la pandemia, como uno de los receptores de los fondos para evitar heridas duraderas en la economía. Como señalan en su artículo **Gonzalo García Andrés y Andreu García Baquero**, el peso del sector turístico en la economía española es uno de los factores que explican el impacto diferencial de la crisis provocada por la pandemia en nuestro país. Según las cuentas satélite del INE, el turismo supone el 12,3% del PIB y el 12,7% del empleo, con un 54% de turismo exterior.

La pérdida de visitantes acarreará una drástica reducción en los ingresos foráneos, que podrían reducirse a menos de la mitad. De los 71.237 millones de euros que en 2019 reflejaron las cuentas de la balanza de pagos por ingresos provenientes del turismo, 2020 se situaría en torno a los 33.600 millones. El impacto en el saldo final afectará de lleno al PIB turístico. Como consecuencia, en el retroceso que experimentará el PIB

español en 2020, entre 2 y 2,5 puntos estarían asociados al turismo. La caída del turismo también tendrá un efecto enorme sobre el empleo y el valor añadido de la hostelería, el transporte, el comercio y las actividades de ocio y recreación. Sin que el turismo nacional pueda compensar el desplome del internacional y ante los probables cambios estructurales que se producirán en el sector, el desafío es encajar el choque, conseguir retomar la actividad con una senda ascendente sostenida, preservar la posición competitiva frente a otros destinos y hacer un esfuerzo de adaptación, renovación y aumento de la calidad de la oferta.

En el sector secundario es la industria de la automoción la que atraviesa mayores dificultades. También se trata de un sector con una aportación importante a la balanza por cuenta corriente y con un peso muy relevante en la economía española: en torno al 9% del PIB y cerca del 8% del empleo. El artículo de **María José Moral** analiza el nuevo contexto internacional, que exige abordar todos los retos pendientes si se quiere que la automoción pueda afrontar con garantías el futuro.

En 2019 se produjeron 2.822.360 vehículos en España confirmando al país como el segundo productor de Europa y uno de los mayores exportadores (ocho de cada diez vehículos se exportaron). La principal amenaza para la industria automovilística española es la composición de los vehículos que fabrica, ya que es más intensiva en vehículos diésel que otros países competidores donde se ha comenzado antes la transición hacia modelos híbridos y eléctricos. Esta es una debilidad previa a la pandemia y sumamente importante ante los nuevos modelos de movilidad que se están proponiendo. El problema es que la corrección de esta limitación es muy lenta y la decisión está en empresas matrices localizadas en otros países. Por eso son necesarias medidas que ofrezcan opciones transitorias para los vehículos de combustión reduciendo la incertidumbre regulatoria y favoreciendo una transición que no afecte de forma significativa al empleo y a la propia industria. Por el contrario, medidas destinadas a reactivar la demanda podrían derivar en un aumento de importaciones de coches eléctricos procedentes de otros países.

Este *Cuadernos de Información Económica* incluye también, entre otros, los artículos:

Se inicia la recuperación, pero persisten las incertidumbres

Raymond Torres y María Jesús Fernández

Cambios en la financiación y los pagos ante el COVID-19

Santiago Carbó y Francisco Rodríguez

La industria española ante el COVID-19

Rafael Myro

GABINETE DE COMUNICACIÓN

Patricia Carmona

comunicacion@funcas.es

619 329 695

www.funcas.es

@FUNCASES