

# Bruselas pide ampliar su presupuesto para el gasto en defensa y competitividad

La Comisión Europea plantea el fin del modelo actual de los fondos de cohesión

MARÍA R. SAHUQUILLO  
MANUEL V. GÓMEZ  
Bruselas

El presupuesto europeo multianual actual no da para cubrir las nuevas prioridades y las crecientes necesidades en competitividad, transición verde o defensa. Tampoco para garantizar el reembolso del plan de recuperación de la crisis económica que provocó la covid sin renunciar a elementos importantes. Con esta premisa, la Comisión Europea pide a los Estados miembros ampliar ese marco financiero y hacerlo mucho más ambicioso. La propuesta es uno de los ejes de una enorme reforma mucho más amplia, estructural y rompedora con la que Bruselas plantea el fin del modelo actual de los fondos de cohesión y agricultura para concentrar el gasto en un solo plan para cada país; y además establecer una condicionalidad de los pagos a reformas políticas y objetivos, según una comunicación política que revisará hoy el colegio de comisarios a la que ha tenido acceso EL PAÍS.

El documento, que por primera vez detalla con precisión la revolución que puede sufrir el presupuesto europeo, da comienzo a la batalla por el marco financiero plurianual para el periodo entre 2028 y 2034, para el que se avizora una lucha encarnizada entre

los Estados miembros y también de estos con la Comisión. Los países más frugales, como Alemania o Países Bajos, se opondrán con gran probabilidad a cualquier aumento. Bruselas planteará una propuesta más concreta en julio.

De momento, el Ejecutivo comunitario no se aventura a dar una cifra de cuánto habría que ensanchar el marco financiero diseñado para siete años —que ahora es del 1% del PIB anual y se nutre de las contribuciones de los Estados miembros—, pero habla de recursos propios y de impulsar los impuestos europeos. Y es muy clara: “Europa necesita encontrar la cuadratura del círculo: no puede haber un presupuesto de la UE que esté a la altura de nuestras ambiciones y que garantice, en particular, el reembolso del fondo de recuperación Next Generation y, al mismo tiempo, contribuciones financieras nacionales estables sin introducir nuevos recursos propios”.

La deuda del fondo de recuperación, entre 25.000 y 30.000 millones de euros anuales, consumirá cerca del 20% del presupuesto anual de la UE, detalla el informe. Con su propuesta, Bruselas da además seguimiento a las demandas del informe de Mario Draghi, que avisa de que o la UE acelera, invierte y aumenta su productividad y competitividad o se enfrenta “a una lenta agonía” frente a Estados Unidos y China.

La tesis del Ejecutivo comunitario, liderado por la conservadora alemana Ursula von der Leyen, es la misma que la de España, que ha exigido duplicar de forma permanente el presupuesto an-



Soldados en Bergen (Alemania), en un ejercicio impulsado por la UE en noviembre. PHILIPP SCHULZE (GETTY)

**La UE abre la batalla por el marco financiero plurianual del periodo 2028-34**

**El Ejecutivo comunitario quiere duplicar su capacidad de gasto**

te el reto que supone, entre otras cosas, el desembarco de Donald Trump en Washington.

Bruselas defiende una renovación profunda de cómo se distribuyen los fondos para que pasen a encuadrarse en un fondo para cada país, que englobe la parte de cohesión y la agrícola, centrado en reformas e inversiones y que se pueda configurar en asociación con las regiones. “El *statu quo* no es una opción”, afirma. Señala, además, que el presupuesto debe ser más flexible y estar me-

nos encorsetado para adaptarse a las necesidades y prioridades que lleguen. Ahora, el 90% de los fondos europeos están preprogramados desde el principio.

La intención de simplificar el presupuesto, que ya se detallaba en documentos de trabajo adelantados por EL PAÍS, dará a los gobiernos nacionales más poder y más margen para decidir los proyectos. También, dejará las manos más libres a la Comisión Europea y a Von der Leyen.

A ese plan único por país se añadiría un nuevo Fondo Europeo de Competitividad para financiar proyectos importantes de interés común europeo, otra de las respuestas a Draghi, que reclamó que se deberían dedicar 800.000 millones al año en inversiones para recuperar el terreno perdido con Washington y Pekín. Sin embargo, Bruselas no detalla cuánto propone dedicar a esa partida, que es la gran clave de la legislación, seguida de seguridad y defensa e inmigración.

La opción que queda en caso de que no lleguen esos nuevos impuestos europeos de los que habla esta comunicación es que los Estados aumenten sus contribuciones, como recuerda Von der Leyen cada vez que puede, dejando a un lado la emisión de deuda conjunta. Las contribuciones de los socios son ahora la primera fuente de ingresos del presupuesto. A ellas hay que sumar los recursos propios que ya existen: un porcentaje de lo que se recauda por IVA en la UE, aranceles que pagan los productos que llegan a la Unión desde terceros países, las multas que impone Bruselas y los intereses de demora al pagarlas, lo que pagan terceros países en las colaboraciones con las agencias comunitarias y la contribución de 0,8 euros por kilo de plástico no reciclado que se consume en cada Estado miembro, el más reciente de todos, creado en 2021. Aumentar estas fuentes de ingresos o crear nuevas será la otra gran batalla de los siguientes presupuestos.

# España y otros 10 países piden a la UE más financiación para la alta velocidad

SILVIA AYUSO  
Bruselas

Disponer de una red ferroviaria de alta velocidad eficiente y amplia es una de las claves de un mercado interno europeo más competitivo —mantra de la Unión Europea en este quinquenio— y ecológico. De ahí que resulte vital el papel de Bruselas a la hora de financiar y facilitar la finalización de los corredores de transporte, sobre todo en el actual marco geopolítico. Esa es la premisa de la carta firmada por once líderes de la UE, entre ellos el español Pedro Sánchez, a la presiden-

ta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, a la que piden una “mayor ambición financiera” del Ejecutivo europeo para este sector en el próximo presupuesto plurianual, con el fin de completar lo antes posible un proyecto que, recuerdan, también contribuirá a los objetivos europeos de descarbonización.

“Una Europa mejor conectada es clave para la prosperidad y el crecimiento económico. Y el apoyo financiero de la UE es crucial en ello y aporta un gran valor añadido”, subrayó al publicar la carta el primer ministro checo, Petr Fiala, que lidera la iniciativa

de “abrir el importante debate” sobre las redes de alta velocidad y su financiación en los próximos años, de cara a cumplir los plazos fijados por la red transeuropea de transporte de la UE.

Los objetivos de los firmantes —además de República Checa y España, están los líderes de Eslovaquia, Estonia, Grecia, Hungría, Italia, Letonia, Lituania, Portugal y Rumanía— no son totalmente coincidentes. Mientras que los checos o lituanos todavía tienen que impulsar su red de trenes de alta velocidad, países como España o Portugal se han unido a esta iniciativa porque les interesa so-

bre todo subrayar la importancia de que se complete la interconexión de los corredores atlántico y mediterráneo, así como los proyectos de alta velocidad entre los dos países (Madrid-Lisboa y Oporto-Vigo), señalan fuentes oficiales españolas. Alemania o Francia, países clave en la conexión ferroviaria europea —el territorio galo, especialmente para la conectividad peninsular— son las grandes firmas ausentes en la misiva.

“La finalización de los Corredores Europeos de Transporte en los plazos acordados es la piedra angular de una red europea de transporte sostenible, inteligente y resistente”, señala al respecto la carta. Esta también hace hincapié en otra prioridad española de cara al próximo presupuesto de la UE, más ambición verde, al señalar que este

proyecto “contribuirá significativamente a la descarbonización del sector del transporte a nivel europeo”, a la par que “reforzará la resiliencia” de la UE. Otra prioridad, según recuerda la misiva, de cara a la movilidad militar, cuya rapidez ha sido cuestionada en un reciente informe del Tribunal de Cuentas Europeo.

En lo que sí coinciden los diez países es en que Bruselas tiene que desempeñar un papel más destacado en este ámbito: “La financiación de las conexiones ferroviarias de alta velocidad que unen las capitales y las grandes ciudades de toda la Unión Europea, especialmente entre distintos Estados miembros, y el desarrollo de las infraestructuras de transporte como tales es una de nuestras prioridades para el próximo Marco Financiero Plurianual (MFF)”, subrayan.