

# CIDOB Policy Brief

JUNIO  
2013

## 02 EMPRENEDEDURÍA Y CRECIMIENTO ECONÓMICO: un reto europeo\*

### 1. Antecedentes

La crisis actual es la más grave que ha sufrido el conjunto de los países de la UE desde que se inició su proceso de construcción. Los gobiernos de los estados miembros deben tomar decisiones impopulares: se trata de un test de estrés importante para las instituciones comunitarias, que ven aflorar los problemas derivados de haberse dotado de un mercado y una moneda únicos, manteniendo, sin embargo, políticas nacionales divergentes.

La suma de asincronías entre las dinámicas globales, regionales y locales han puesto trabas a las medidas de contingencia, y han permitido que la crisis, inicialmente de origen financiero, se haya contagiado a la economía real: el agotamiento de las fuentes del crédito y el debilitamiento de la demanda interna han causado la caída de la producción industrial y han disparado las tasas de paro, especialmente, las del sur de Europa.

Los desequilibrios actuales aumentan el riesgo de fragmentación política y social, no solo a nivel nacional, sino también entre los propios miembros de la UE. A pesar de las medidas draconianas que se han tomado en muchos estados, si se mantienen las previsiones actuales, en 2013 el crecimiento aún esquivará a la Eurozona.

En este contexto, la Unión Europea ha elaborado su estrategia de crecimiento «Europe 2020», un documento que marca las líneas principales que deben guiar la recuperación en la próxima década, y se ha fijado objetivos cuantificables en las

áreas de ocupación, innovación, educación, inclusión social y energía y medio ambiente.

Para hacer realidad estos objetivos, la UE se propone: a) diseñar una nueva política industrial que sea capaz de revitalizar el tejido industrial europeo; b) situar la innovación como factor clave de la competitividad; c) incrementar su apoyo a las pymes y a los emprendedores como motores de crecimiento y ocupación, y d) apostar por la internacionalización como respuesta a la caída del mercado interior.

El presente documento identifica, por un lado, los retos comunes —que concreta en una lista de diez puntos— y, por otro, las recomendaciones de futuro, agrupándolas en los epígrafes siguientes: a) el papel del emprendimiento como motor del crecimiento económico y el rol de la industria; b) el futuro de las infraestructuras y los transportes; c) las perspectivas del sector energético, y d) la prospectiva del sector financiero y de la unión bancaria.

### 2. Retos comunes

1. A nivel europeo, el reto fundamental es cohesionar las políticas de los estados miembros en materia fiscal, financiera y energética, lo cual implicará hacer frente a los desequilibrios del proceso de integración europea y construir cortafuegos que eviten los contagios futuros del sector financiero a la economía real. También será necesario fortalecer la solidaridad entre los socios europeos y elevar la conciencia de que hay que mutualizar costes y riesgos.

2. Como respuesta al reto de la ocupación y de la innovación tecnológica, es imprescindible revitalizar el tejido industrial europeo. La industria debe perseguir la maximización de su

\* El presente documento recoge las principales reflexiones y conclusiones que se derivaron de la Jornada Europea CIDOB, celebrada en Tarragona el día 20 de mayo de 2013, con el título "Emprendeduría y crecimiento económico, un reto europeo".

valor añadido, reducir costes y conseguir un precio de venta alto, vinculado a la calidad. El gran desafío es perfeccionar los procesos de producción y distribución gracias a una localización excelente, mediante las mejores infraestructuras, que facilite la distribución y la llegada de materias primas.

3. En relación con el emprendimiento, el reto es construir un ambiente favorable para su desarrollo formando profesionales capaces, incentivando la creación de empresas y racionalizando el número de trámites administrativos, agilizando el proceso de concesión de licencias. El crédito es imprescindible, pero no suficiente. Por este motivo, la fase de incentivo a las *start-up* deberá ir seguida de otra de acompañamiento sostenido en el tiempo, en la que las asociaciones empresariales de las pequeñas y medianas empresas jueguen un papel central.

4. Un nuevo reto es abrir otra vez el acceso al crédito, que no llega a las pymes a pesar de que la UE ha dedicado cerca del 5% de su PIB a prestar ayuda a la banca. Desde la perspectiva de los bancos, el problema reside en el hecho de que los demandantes de crédito no son solventes, y aquellos que sí lo son no lo solicitan. Es necesario, pues, concluir la reestructuración del sector bancario lo antes posible y sanearlo para que recupere, de nuevo, la confianza perdida.

5. En materia de infraestructuras, el principal reto es seguir financiando el mantenimiento y la construcción de las vías de gran capacidad, sostener la planificación y la previsibilidad de las necesidades a largo plazo, y atraer inversión privada que pueda suplir a la pública.

6. Es necesario romper las lógicas nacionales imperantes y concebir una estrategia europea de infraestructuras, que entienda las redes como un todo. En el caso de España, la UE debe intervenir en la ordenación de los proyectos, y formular obligaciones que reviertan en la eficiencia de las infraestructuras y en la productividad de la economía. Esta intervención implicaría hacer de árbitro en las disputas existentes, como la del corredor mediterráneo.

7. Europa tiene que contribuir en la adopción de un modelo único de transporte, que regule la financiación y explore la promoción y el pago por uso de las infraestructuras: una medida que, en caso de que sea introducida, deberá contar con más legitimidad ante la sociedad.

8. En materia financiera, es necesario recuperar la confianza de los mercados internacionales en las entidades bancarias europeas y sus supervisores, promoviendo una unión bancaria. Antes, sin embargo, se debe mantener un debate serio sobre los organismos reguladores: cuáles son necesarios, con qué grado de independencia, y quién los debe formar; asimismo, también hay que esclarecer quién debe dar cobertura al fondo único de garantías. La incógnita, no obstante, es saber si realmente existe una voluntad política que reclame una unión bancaria.

9. Si finalmente se lleva a cabo, es necesario que esta unión bancaria sea genuina, es decir, que se sustente en los tres pilares siguientes: a) un marco financiero integrado (que reduzca los costes de las crisis bancarias); b) un marco político integrado (que fomente de manera efectiva la ocupación y

la competitividad), y c) un marco presupuestario integrado (que comporte la emisión de deuda común).

10. Para terminar, uno de los retos principales para España y Catalunya es el fomento de una cultura europeísta que sea proactiva, es decir, que no muera en la retórica, sino que tome la iniciativa en los debates y exprese su propia opinión.

### 3. Recomendaciones

El principio rector del conjunto de las actuaciones políticas debe ser el de «Más Europa». El alcance de la crisis supera el ámbito nacional al mismo tiempo que afecta a economías críticas de la zona euro alrededor de las que es imposible establecer cordones sanitarios a modo de cortafuegos.

En este sentido, pues, es necesario perseguir los objetivos de la **estrategia europea para el crecimiento**, y revisar periódicamente los avances en las áreas definidas como claves:

- Implementar la nueva política industrial europea.
- Apostar por la innovación como recurso para aumentar la competitividad de la economía europea.
- Incrementar el apoyo a las pymes y a los emprendedores como refuerzo de la ocupación (no en balde, hoy responden de nueve de cada diez puestos de trabajo en la UE).
- Apostar por la internacionalización como única salida a la caída del mercado interior.

Asimismo, es necesario recuperar la **confianza** entre los diversos actores que conforman la economía, lo que implica empresas más transparentes (que incluyan a los clientes en sus procesos), relaciones laborales transparentes (con trabajadores y directivos comprometidos en los beneficios y en las pérdidas) y entidades financieras transparentes (al alcance del supervisor).

#### a) En materia de emprendimiento

Es necesario buscar un **modelo europeo de emprendedor** que fomente, entre otros:

- El vínculo entre educación reglada, formación continua y emprendimiento.
- La eliminación de los obstáculos administrativos existentes en los diferentes niveles de la Administración (local, nacional y europea).
- El apoyo a las *segundas oportunidades empresariales*.
- La identificación de nuevos yacimientos de emprendedores, como las mujeres o los séniores.

Asimismo, hay que reforzar el papel de las **asociaciones empresariales** de la pequeña y mediana empresa, y vertebrarlas con sus homólogas europeas para que, conjuntamente, puedan incidir en el proceso de decisión europeo. Al mismo tiempo, estas entidades pueden ser canales efectivos de intercambio de buenas prácticas empresariales en todo el continente. Por otro lado, también deben ser capaces de realizar un acompañamiento sostenido en el tiempo a los nuevos emprendedores, y prestarles apoyo de cara a su salida al ex-

tranjero. En este sentido, es necesario promover las visitas de delegaciones empresariales paneuropeas a terceros países.

Por otra parte, es importante fomentar la figura de los *intraemprendedores* en las empresas. Para darles acogida, es necesario flexibilizar la estructura directiva, haciéndola más plana, distribuir la capacidad de decisión y condicionar los beneficios al éxito de los proyectos.

#### b) En materia de infraestructuras

Es necesario un **debate en profundidad sobre el futuro de las infraestructuras** en España, que debe regirse por criterios de eficiencia. La UE tiene que actuar de árbitro en los casos en que existan disputas y, en general, avanzar hacia una visión unitaria de la red de transportes a nivel europeo, que supere la óptica nacional.

En el caso de Catalunya, tiene que aprovechar la oportunidad que le brinda el **corredor mediterráneo**, y apostar por este eje **multimodal**, que se apoya en el ferrocarril, pero también, y muy especialmente, en conexiones con los aeropuertos y las autopistas. En este sentido, hay que tener en cuenta que el corredor no es solo la conexión con París, sino también con Yokohama, Singapur o Hong Kong.

Por lo que respecta a su gestión, el **partenariado público-privado** se perfila como la mejor opción, ya que se reparten los roles entre las partes: a) el sector público planifica, regula y supervisa; b) el privado gestiona de manera más eficiente y según las reglas del interés general. La conjunción de ambos debe permitir prever costes y beneficios a largo plazo y planificar de modo eficiente las necesidades futuras.

Respecto al **pago por uso**, se trata de una iniciativa a valorar con vistas a obtener la financiación necesaria para el mantenimiento y la construcción de nuevas vías de gran capacidad. Es una medida que debe ser coherente entre territorios para evitar agravios, y que ganaría legitimidad si proviene de un consenso a nivel europeo.

#### c) En materia de energía

Es necesario definir una **política energética exterior común**, que converja también con la comercial y la diplomática. Para hacerlo posible, hay que evitar las divisiones y las tentaciones de negociar bilateralmente con los proveedores, cosa que permitiría hablar con una sola voz. Este hecho supondría más estabilidad (aseguraría el suministro de toda la red) y aportaría mayor contundencia a las negociaciones, lo cual se traduciría, muy posiblemente, en precios más competitivos.

Asimismo, uno de los requisitos sería, también, la europeización de la combinación de fuentes de energía más allá de los intereses nacionales.

Por otro lado, se debe incrementar la **I+D energética**, que no para de caer, y coordinarla a nivel europeo.

El compromiso de la Unión Europea tiene que seguir siendo total por lo que respecta a la **lucha contra el cambio climático**, pero es necesario que realice una revisión de sus posturas

desde una perspectiva realista y creativa. El objetivo debe ser conseguir compromisos asumibles también para los grandes contaminadores. Si Europa, que es responsable del 15% de las emisiones globales, sigue haciendo este camino en solitario, el proceso acabará implicando la muerte de la industria europea.

En este sentido, es interesante ver como las reticencias en materia de restricción a las emisiones no son tales cuando se habla de **eficiencia energética**, ya que ésta tiene implicaciones positivas sobre la competitividad. Un liderazgo fuerte de Europa en este terreno contribuirá a que los grandes contaminadores quieran acercarse, por ellos mismos, a los postulados ambientales europeos.

Con la previsión de que la energía es, y continuará siendo para Europa, un bien escaso, caro, y todavía muy contaminante, es necesario apostar por investigar en nuevas tecnologías y, en especial, en aquellas susceptibles de ser aplicadas al transporte, principal fuente de emisiones contaminantes. Hay que seguir con atención los proyectos que se llevan a cabo en este ámbito, no solo por lo que respecta a los transportes de personas sino también a los de mercancías (por ejemplo, en el *hub* logístico de Rotterdam).

#### d) En relación con el sistema financiero y la unión bancaria

Con el objetivo de homologar los riesgos bancarios y desvincular los riesgos soberanos de la deuda, es necesario buscar el apoyo de la UE y poner en valor un mercado financiero unificado, bajo la forma de una unión bancaria, que sea capaz de devolver la credibilidad y la solvencia al mercado financiero europeo. En este sentido, hay que dotarse:

- de un mecanismo supervisor (BCE) que reciba el apoyo de los supervisores europeos;
- de un mecanismo de resolución de crisis (en negociación);
- de un sistema unificado de garantía de depósitos;
- de un sistema unificado de indemnización de inversores.

Es necesario volver a dibujar un cortafuegos entre la banca de inversión y la banca de proximidad para que, si la primera debe ser rescatada, paguen su rescate tan solo quienes tengan intereses en la institución y no el conjunto de los contribuyentes.

El Banco Central Europeo tiene que seguir con atención el desarrollo de las políticas expansivas que se han llevado a cabo en los EUA y que, actualmente, se practican en el Japón.

La confluencia de estas políticas con un incremento de la liquidez europea, menos preocupada por la inflación, es un elemento que posiblemente ya alimenta nuevas burbujas que, si bien no es fácil predecir todavía donde explotarán, seguramente lo harán en el futuro.

La Jornada Europea CIDOB 2013 tuvo el apoyo de:

