



OBSERVATORI DEL DEUTE EN LA GLOBALITZACIÓ

► La financiarització de les infraestructures

Perdent sobirania energètica i econòmica



La financiarització de les infraestructures

Perdent sobirania energètica i econòmica

Introducció

Cada vegada més ens trobem amb aspectes de les nostres vides que estan sent financiaritzats. La creació de mercats al voltant de serveis bàsics i recursos naturals ha transformat l'economia mundial i està col·locant les finances de manera decisiva en el centre. Els mercats generats a través d'aquest procés ofereixen una selecció sorprenent de productes financers, tots dissenyats per generar riquesa a través d'aquest mecanisme, i que s'allunyen del valor inicial del producte o servei. En el món de les infraestructures, fons d'inversió financen la construcció de mega-projectes arreu del món, i quan els projectes produeixen fluxos d'ingressos segurs (sovint amb el suport de garanties públiques), els fons vénen el projecte a altres inversors. La financiarització representa el pas de la lògica de la producció a la lògica de les rendes de mercat.

Què és la financiarització?

El procés de la financiarització es pot definir a través de la creixent importància de les finances, els mercats financers, les institucions financeres i les elits financeres en l'esdevenir de l'economia. Dins la financiarització, les pautes d'acumulació passen a ser generades a través de canals financers en comptes de fer-ho a través del comerç i la producció. La financiarització també és l'intent d'obrir nous mercats, convertint béns comuns en fluxos d'ingressos, que sovint es basen en contractes jurídics amb institucions públiques que garanteixen els beneficis.

L'impuls cap a la financiarització en més àmbits de l'economia és sinònim d'una major privatització dels serveis públics i de la transferència del poder econòmic cap a les institucions financeres i cap a les empreses i mercats transnacionals. Malgrat als Estats Units les institucions financeres estan pagant compensacions de més de cent mil milions de dòlars només als Estats Units [1] pel seu rol en la crisi financera, el seu paper en la nostra vida quotidiana s'està ampliant. Béns comuns que anteriorment havien estat protegits dels perills del mercat ara són expropiats pel capital i utilitzats com a elements per extreure riquesa i enviar-la a les elits d'aquesta cadena. La financiarització alimenta la creixent concentració de riquesa en poques mans i afecta així a la nostra sobirania, acaparant també el dret a decidir sobre com s'hauria de gestionar l'economia a les nostres societats. Un cop la financiarització es referma, la seva pròpia lògica li exigeix expandir-se contínuament cap a nous mercats per garantir la rendibilitat als seus inversors.

Aquest és el rerefons del que està succeint actualment en l'àmbit de les infraestructures i apunta cap a les possibles conseqüències si les infraestructures s'obren cada vegada més a aquest procés de financiarització. En l'economia de la post-

[1] <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/802ae15c-9b50-11e3-946b-00144feab7de.html#axzz3CiXNOktN>

crisi, les inversions en infraestructures s'han presentat a nivell de la Unió Europea (UE) com la solució a molts dels problemes i com a via directa cap als nivells de creixement anteriors a la crisi. Alhora, als països emergents, les infraestructures es presenten com el mecanisme que finalment pot desbloquejar i fer realitat el seu potencial. Sens dubte, les infraestructures es situen en els primers llocs de l'agenda política actual. No obstant, la forma per a materialitzar aquesta prioritat es presenta a la ciutadania de la UE amb una única via: una creixent privatització a través de partenariats públic-privats (PPP) per adreçar la manca de finançament per a infraestructures a tota la UE.

Els PPP són fonamentals per a l'acceleració de la financiarització de béns i serveis públics, com són les infraestructures, perquè proporcionen als bancs, als fons de capital privat i ara també als fons de pensions, unes inversions de baix risc i a llarg termini, amb contractes jurídics amb els governs garantint uns fluxos d'ingressos per a les pròximes dècades, malgrat la infraestructura es torni obsoleta o no compleixi les expectatives. La venda d'accions de projectes en forma de PPP està creant un gran mercat secundari (els fluxos d'ingressos es converteixen en instruments financers i es vénen en els mercats internacionals) que es tradueix en una màquina de generació de riquesa per a les empreses constructores i el capital financer. Malgrat els dubtes generats respecte als PPP, aquests segueixen sent promoguts per les institucions internacionals i els governs. El Banc Europeu d'Inversions [2], la Comissió Europea [3], El Banc Mundial [4] i el Fons Monetari Internacional [5] donen suport a l'augment del paper dels projectes finançats a través de PPP.

La creixent financiarització de les infraestructures repercuteix sobre quines infraestructures es construeixen, sobre qui se'n beneficia i sobre qui té

més probabilitats d'estar sota risc. A més, el procés de financiarització de les infraestructures també afecta a assumptes econòmic-financers, mediambientals i socials i per això és necessari entendre clarament com funcionen els seus processos interns i quines són les conseqüències que se'n poden desprendre.

La creixent financiarització a través dels PPP, justificada per l'estalvi en els costos, no passaria l'examen

Què són els PPP?

Els PPP, o partenariats públic-privats (en anglès *public-private partnerships*) són oportunitats de negoci a través d'una associació entre el govern i una o més empreses privades. Els PPP poden adoptar formes diferents però en general es tracta d'una empresa privada que ofereix serveis en nom del govern o de l'autoritat local. Els acords d'un PPP normalment són a mitjà i llarg termini, sovint entre vint-i-cinc i trenta anys. En l'àmbit de les infraestructures, normalment s'encarrega la construcció i el manteniment d'una infraestructura a l'empresa privada, i se li permet cobrar als usuaris per peatges o subministraments (o rebre retribucions per part del govern) per oferir un servei prèviament acordat. Els PPP han estat controvertits des dels seus inicis, provocant sovint rescats públics costosos i transferint al sector privat les decisions sobre quines infraestructures cal que es desenvolupin, allunyant-les així del consens social.

Els PPP funcionen sobre la base del “compra ara i paga després” i obliguen els governs a compromisos de deute a llarg termini que sovint no consten en els pressupostos generals de l'Estat ni tampoc com a deute públic. L'ens públic entra en un compromís de llarg termini amb el sector privat basat en els ingressos que s'esperen generar durant la durada del projecte. En aquest sentit, són habituals les previsions incorrectes de la demanda, massa optimistes, que lliguen els governs a una

2

http://www.eib.org/attachments/thematic/eib_ppp_en.pdf

3http://ec.europa.eu/internal_market/publicprocurement/docs/ppp/comm_2007_6661_en.pdf

4<http://ppi.worldbank.org/>

5<https://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.pdf>

infraestructura de baix rendiment i que generen així més endeutament.

Els pagaments de deute relacionats amb la fórmula dels PPP pesen en els balanços de les entitats públiques, creant una menor flexibilitat en les despeses i també més pressió sobre altres àrees del pressupost. Com a part de l'acord de la concessió amb els promotors del projecte, els reemborsaments dels PPP estan protegits per lleis estatals (i efectivament prioritzats) i d'aquesta manera si l'ens públic ha de reduir en despesa, aquestes retallades tendiran a recaure sobre altres serveis com la sanitat i l'educació. Si la qualificació creditícia d'aquest ens públic baixa, com hem vist durant la crisi financera a tota la UE, els interessos d'aquest deute també augmentaran, atrapant-lo en un espiral de deute i enriquint encara més els seus creditors.

Degut a que el finançament del sector privat és més costós d'aconseguir, aquest cost addicional recau sobre el sector públic i les persones usuàries del servei en concessió. Un estudi de les autopistes de peatge de l'Estat espanyol ha detectat que el 55% de la tarifa de peatge que paga l'usuari/a està relacionat amb el cost addicional de finançament privat [6]. A més, s'observa que en un període de nou anys el rendiment addicional dels proveïdors de finançament era de 4.800 milions d'euros més del que hagués costat a través de l'endeutament convencional del sector públic.

La financiarització d'infraestructures crea un mercat secundari que xoca contra la responsabilitat democràtica

En un context de financiarització penetrant, quan la fase de construcció (la més arriscada) està acabada el concessionari pot re-finançar el projecte -donant cabuda a aquest mercat secundari- amb unes taxes d'interès molt més favorables mentre que el sector públic carrega amb el préstec original, d'un preu

6 CRESC Working Paper Series, Working Paper No. 44 *Taking its toll: The private financing of roads in Spain*. Basilio Acerete, Jean Shaoul and Anne Stafford CRESC, The University of Manchester, December 2007

molt superior. L'augment de l'especulació secundària que és fonamental en la financiarització d'infraestructures, enforteix la posició del capital respecte els estats i redueix així la responsabilitat democràtica.

El refinançament de projectes a gran escala serveix a la indústria de la construcció com una eina per augmentar el capital que s'empren per licitar nous projectes, per mantenir el creixement i per crear i alimentar el mercat. En el cas de l'empresa espanyola ACS amb el projecte Castor, va servir per finançar la seva diversificació cap al mercat del gas.

Quin és el problema de finançar infraestructures a través de mercats secundaris?

A causa de la manca de nous projectes on invertir a tot Europa, cada vegada més els inversors compren i especulen amb els valors vinculats als projectes de PPP en infraestructures -l'anomenat mercat secundari. Els rendiments garantits representen retorns segurs en un clima d'inversions incert. No obstant, els guanys excessius i els beneficis caiguts del cel (coneguts com «windfall gains») en les vendes als mercats secundaris suggereixen que el mercat no és altra cosa que un boom pel capital financer, lluny de servir la població i les seves necessitats.

Al Regne Unit, després d'una sèrie d'escàndols relacionats amb beneficis desorbitats de les empreses, es va introduir el repartiment de beneficis per tal de limitar-los. Malgrat això, sense requisits relatius a la venda de les accions, les empreses han pogut passar per alt aquest requeriment, en presentar aquest moment del procés com a una compra o fusió, per distingir-la del refinançament. D'aquesta manera, un mercat internacional secundari de projectes d'infraestructures planteja nous interrogants sobre la situació jurídica dels propietaris estrangers d'infraestructures públiques (i la seva identitat) i

augmenta la distància entre la població i la propietat d'aquesta infraestructura.

La financiarització serveix per mantenir la dependència dels combustibles fòssils i promou l'acapament energètic

L'Instrument per Connectar Europa (*Connecting Europe Facility*) de la Comissió Europea (CE) ha identificat una sèrie de projectes d'infraestructures relacionats amb l'energia, el transport i les comunicacions que creu que poden connectar les infraestructures d'Europa, crear llocs de treball i estimular el creixement. Aquesta llista demostra un decantament cap a el paper de la CE i cap a una renovació de les infraestructures existents basades en combustibles fòssils (especialment de gas), contradient així els seus propis objectius d'emissions de la Iniciativa 20-20. [7]

Però, si mirem de més a prop, aquests projectes prioritariis mostren a més una acceptació tàcita de les noves realitats globals: una gran pressió sobre els recursos naturals i la consegüent urgència per construir corredors energètics i oleo/gasoductes per facilitar el procés de l'acapament i l'extracció d'aquests recursos energètics, per mantenir el consum energètic de la UE. Això, al seu torn, perpetua encara més la dependència dels combustibles fòssils de la UE. Inversions d'aquest tipus responen a les necessitats del mercat però, com ja s'ha argumentat des d'algunes organitzacions de la societat civil, no sembla creïble que aquestes infraestructures promoguin el creixement sostenible quan causen tants estralls a nivell socio-ambiental. [8]

Les inversions en infraestructures poden agreujar els fluxos il·lícits de capitals

A l'Àfrica, les infraestructures sovint es construeixen amb l'única intenció de crear xarxes que sostenen projectes de gran escala provinents

d'inversió estrangera – especialment pel que fa les indústries extractives de mineria [9] (la mina sovint és el punt central al qual es destinen tots els serveis de l'infraestructura local) – on els beneficis generats es desvien ràpidament cap a altres països mitjançant el procés de la fuga de capitals a través de paradisos fiscals. [10 11]

En la discussió sobre l'informe “L'equitat en les extractives” [12] a l'Àfrica Progress Panel el 2013, l'ex secretari general de l'ONU, Kofi Anan, va atacar l'expansió de la corrupció en els sectors de l'energia i la mineria a tota l'Àfrica i va acusant-los de “dessagnar la riquesa de l'Àfrica” a través d'enormes fluxos financers il·lícits que empeteixen l'ajuda internacional que rep. L'informe es refereix a les companyies que operen la mina de zinc de Mopani a Zàmbia, una complexa estructura corporativa amb filials a les Bermudes, Canadà i Londres. Estructures de propietat opaques com aquesta són una manera d'evitar els requeriments d'informació pública però, a més, la presència de filials crea les condicions estructurals per a una greu evasió fiscal mitjançant l'optimització de beneficis en jurisdiccions de baixa imposició per així permetre a l'empresa canalitzar els beneficis fora del continent a través de paradisos fiscals. En aquest sentit, diferents treballs han investigat àmpliament sobre les multinacionals que operen en les indústries extractives i sobre com aquestes creen estructures corporatives complicades per reduir dràsticament la seva factura amb el fisc, evitant així pagar allò que seria just. [13 14 15 16]

7 Concretament per a 2020 l'objectiu és reduir en un 20% les emissions de gasos d'efecte hivernacle:

<http://ec.europa.eu/clima/policies/package/>

8 <http://www.counter-balance.org/wp-content/uploads/2014/02/Megainfraestructuras-ESP-Traducci%C3%B3n-Logo-ODG.pdf>

9 <http://www.oxfamamerica.org/static/oa3/files/poverty-reduction-or-poverty-exacerbation.pdf>

10 http://www.taxjustice.net/cms/upload/pdf/Eurodad-WEED-CRBM-BWP_Capital_Flight.pdf

11 http://www.gfintegrity.org/storage/gfip/documents/reports/gfi_africareport_web.pdf

12 <http://africaprogresspanel.org/publications/policy-papers/africa-progress-report-2013/>

13 <http://www.counter-balance.org/counterbalance-eib.org/wp-content/uploads/2011/03/Mopani-Report-English-Web.pdf>

14 <http://www.theguardian.com/business/2011/oct/19/tax-avoidance-in-netherlands-becomes-focus-of-campaigners>

15 <http://www.bbc.co.uk/news/business-22638153>

16 <http://www.smh.com.au/business/glencore-tax-bill-on-15b-income-zip-zilch-zero-20140626-3awg0.html>

A més, un informe de la Corporació Financera Internacional (IFC per les seves sigles en anglès), la branca privada del Banc Mundial, destaca que els PPP relacionats amb infraestructures de mineria es concentren cada vegada més en mans de les quatre companyies mineres que estan presents a l'Àfrica. Aquestes poden fer servir les mateixes mines per finançar la transacció que augmenta l'atractiu de la inversió. Segons la IFC, la mina té el potencial de convertir-se en una “columna vertebral per a tota la regió/país” [17] o, amb una mirada més crítica, en un gegant que domina tota l'economia local, extraient els recursos i enviant els beneficis fora de la regió, a través de paradisos fiscals, als seus inversors internacionals.

La financiarització d'infraestructures promou més exclusió i desigualtat social

Els projectes d'infraestructures desenvolupats pel sector privat tenen l'objectiu de generar beneficis pels seus inversors. En la pràctica això es tradueix en que els que no poden pagar són simplement exclosos del servei que dona la infraestructura. A l'Estat espanyol, el preu de l'electricitat ha augmentat un 69% entre el 2006 i el 2011, comparat amb una mitjana europea del 14% [18]. Això significa que ocupa el tercer lloc dels preus de l'energia més cars d'Europa i cada vegada és més difícil d'evitar les situacions de pobresa energètica tenint en compte també la terrible situació de l'atur a tot l'Estat.

Una de les empreses energètiques espanyoles més grans, Endesa, és propietat del grup empresarial italià ENEL i des de 2012 promet als seus inversors un 40% de dividends anuals sobre les rendes ordinàries netes com a part de la seva política de

dividends [19]. A partir de l'adquisició d'Endesa, ENEL es va convertir en l'empresa energètica més endeutada d'Europa i, en un intentent per mantenir la seva qualificació creditícia al nivell AAA, va realitzar una emissió de bons per valor de 3.000 milions d'euros i va signar un refinançament del seu deute també per 3.000 milions d'euros [20] mentre que al mateix temps va retallar inversions i costos – el grup va eliminar mil llocs de treball a l'Estat espanyol el 2013. [21] Una pressió tan forta per mantenir els beneficis sota control no pot ser compatible amb una política per reduir la pobresa energètica (ni cap altra pobresa). Aquesta situació només pot promoure més exclusió i desigualtat social, a través de la desposseïció de les persones com a consumidores d'aquests serveis que se'ls priven, però també a través de la desposseïció de les comunitats allà on està la infraestructura (o allà on estan els recursos naturals que aquesta necessita), on la riquesa s'extreu i es reproduïx, però no s'hi queda.

Les autoritats locals, enganyades o còmplices?

La creixent financiarització ofereix un assortiment sorprenent de productes financers que es basen en fonaments extremadament complexos i que fan projeccions sobre l'ús o l'utilitat de les infraestructures sense saber quina forma o direcció prendran els mercats financers en el futur. Aquesta complexitat sovint implica que les institucions financeres són més astutes que les institucions públiques i a la vegada sembla que les segones hi estan estretament relacionades, o que fins i tot en depenen. En el cas de l'Estat espanyol, una clàusula abusiva inclosa en el projecte d'emmagatzematge de gas Castor va resultar el passat 2014 en que l'Estat (a través de la ciutadania) ha hagut de retornar al

17

<http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Extractives/Mining%20Indaba%202014/Pierre%20Pozo%20di%20Borgo%20Indaba%202014%20Presentation%20v2.pdf>

18 TEN/420 Energy poverty – the impact of liberalisation and the economic crisis

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ten-opinions.19528>

19 http://www.enel.com/en-GB/investors/stock_market/dividends/

20 <http://www.reuters.com/article/2012/02/23/enel-loan-idU5L5E8DN85720120223>

21

<http://www.elconfidencial.com/economia/2013/03/21/enel-ordena-recortar-1000-empleos-en-endesa-tras-el-rejon-del-gobierno-117286>

concessionari el cost del projecte, tot i que aquest es va haver d'aturar per problemes de seguretat. [22] Més enllà de la responsabilitat de l'empresa concessionària, no està clar si la situació és deguda també a la negligència del govern, a l'ambivalència d'aquest o a la complicitat directa amb l'empresa i les institucions financeres que hi han participat. El fet que les clàusules de confidencialitat impedeixin a la població obtenir més informació apunta a un dèficit de responsabilitat democràtica que és també característic dels PPP.

El 2002 Itàlia va canviar la seva legislació per permetre als ajuntaments participar en operacions financeres complexes, com ara els derivats, amb la conseqüència que els governs locals van assumir contractes de derivats per un valor de 35.000 milions d'euros venuts per bancs internacionals. [23] En total més de cinc-cents municipis es van apuntar a aquesta mena d'acords però en una dècada el negoci es va torçar i les autoritats italianes van portar les institucions a judici. Després de ser anomenada la "Inquisició dels derivats de Milà", els bancs van ser condemnats (condemna que es va revocar després dels recursos), però el dany ja s'havia fet: el deute apuntat a les arques públiques representarà sacrificis pressupostaris per als propers vint a trenta anys. Desxifrar i qualificar realment el risc d'aquests productes financers és extremadament complicat i com explicava el fiscal de l'Estat: "només una de les parts, i gairebé en exclusivitat, disposava de les habilitats i dels coneixements: els bancs." [24] El sector privat veu les relacions entre les institucions financeres i les autoritats públiques (especialment dels països més empobrits) com les d'"un ens corporatiu cosmopolita contra un soci local poc sofisticat" [25]; per tant, és fàcil veure de quina manera el

sector privat pot treure profit d'aquesta relació desigual.

En els dos casos, per la mera complexitat que implica la financiarització, els professionals en finances van poder despistar (o convèncer) les institucions públiques gràcies al seu coneixement dels mecanismes financers, i en els dos casos amb el mateix resultat: l'extracció continuada de riquesa pública cap al sector privat.

Perquè són funcionals els PPP en la financiarització de les infraestructures?

Els projectes dissenyats sota la forma dels PPP és inherentment funcional a la financiarització de les infraestructures, perquè obre el projecte al món de les finances però també perquè convida a altres actors a participar en el projecte sota mandats financiaritzats. En primer lloc, cada vegada més, el capital per al projecte en qüestió s'aconsegueix a través de fons d'infraestructures, fons de pensions i finançament privat, mentre alguns bancs desapareixen poc a poc de l'escena (o encara malden per sortir de l'entrellat de la darrera crisi financera). Els préstecs es concedeixen a una entitat de propòsit especial (SPV per les seves sigles en anglès) creada *ad-hoc*, i sovint són titulitzats, és a dir, convertits en valors negociables en el mercat, la qual cosa permet que es puguin agrupar per diversificar-ne el risc i així ser venuts. Si el projecte comença a tenir èxit (es compleixen les previsions d'ingressos o els ingressos són garantits per l'Estat) es poden vendre accions en el mercat de renda variable amb un benefici que sovint s'inverteix en altres projectes de PPP que estan en la fase primerenca. La titulització de la infraestructura és sostinguda per la població, perquè els nostres futurs pagaments es converteixen eficaçment en fluxos d'ingressos, de manera que es seccionen en trams els fluxos de pagaments titulitzats i se'ls posa un preu. Això planteja preguntes fonamentals sobre fins a quin punt el sector privat controlarà la nostra situació financera a través del *big data* per poder "posar preu" a les persones de manera efectiva.

22

<http://www.odg.cat/sites/default/files/financiando-proyectos-inutiles-las-deudas-del-proyecto-castor.pdf>

23

<http://online.wsj.com/articles/SB10001424052748703444804575071352329954616>

24

<http://online.wsj.com/articles/SB10001424052748703444804575071352329954616>

25

http://www.miga.org/documents/eur3929_miga.pdf

Aquest comerç amb les accions en projectes de PPP està impulsant la creació d'un enorme mercat global. Les experiències en el sector privat indiquen que les empreses han anticipat una taxa interna de retorn (TIR) entre el 13% i 15% i han pogut generar rendiments molt més alts per la venda d'accions en el mercat secundari. [26] Així poden pagar bons dividends als accionistes o reinvertir en altres projectes de PPP. El comerç secundari, el refinançament, la titulització i la manca de supervisió per part dels governs són característiques d'aquest mercat secundari, i en seu moment també van ser els principals elements impulsors de la caiguda del mercat immobiliari als Estats Units que va causar la crisi financera. Així mateix, els efectes de la caiguda del mercat immobiliari a l'Estat espanyol han creat una situació en la que milers d'habitatges quedessin buits mentre que milers de ciutadans són desnonats per l'endarreriment en el pagament de les seves hipoteques. Quan el mercat secundari de les infraestructures col·lapsi inevitablement, igual que ho va fer l'immobiliari, on deixarà aquells que simplement no poden pagar? On està deixant enguany aquells que ja no poden pagar les creixents factures dels serveis que aquesta infraestructura ofereix?

Durant la fase de negociació amb el govern o l'ens públic, tots els riscos són identificats i distribuïts entre l'empresa privada i l'entitat pública, amb garanties jurídiques que sustenten aquests acords. En aquesta situació, la previsió incorrecta de la demanda pot donar gran importància a la forma en la que aquests riscos es van assignar durant la negociació del contracte. La previsió de la demanda, quant als usuaris d'una carretera o de les línies de trens d'alta velocitat, s'ha demostrat històricament inexacte. [27] De fet, l'anàlisi més exacte realitzat per la indústria dels serveis financers corrobora que

la mitjana del volum de trànsit real era un 23% menys del previst. [28]

Segons el tipus de concessió dins els PPP, es permet cobrar als usuaris (com en les carreteres de peatge). Els contractes poden contenir càrrecs addicionals per a tercers, cosa que representa una altra font d'ingressos. Això podria desenvolupar-se encara més per afegir usos addicionals a la infraestructura amb el mateix objectiu: mercantilitzar-ne cada petit aspecte per a obrir-lo als mercats financers globals.

La Iniciativa de Bons de Projectes: el desenvolupament de les finances té un alt cost per a les poblacions locals

La Iniciativa de Bons de Projectes (*Project Bond Initiative*) va ser presentada per a la CE i el Banc Europeu d'Inversions (BEI) en el context de després de la crisi financera. Es va presentar com a una solució barata per reactivar l'economia estancada d'Europa, renovar les seves infraestructures i mantenir la seva competitivitat. Tot i que el BEI i la CE el van presentar com a innovador, en el fons es tractava d'un disseny dels ja coneguts PPP, que donava suport públic a projectes d'infraestructures, augmentant així la qualificació dels seus bons emesos amb l'esperança d'atraure inversors institucionals i compensar el dèficit que havien deixat els bancs en sortir del mercat. No era, per tant, un instrument innovador sinó que consistia, sobretot, en una nova onada d'iniciatives del sector privat amb subvencions públiques generoses per tal de sostenir artificialment el mercat d'infraestructures.

El desenvolupament de productes financers al voltant de les infraestructures, que era la base d'aquesta iniciativa, es va vendre als ciutadans europeus com una via més econòmica per finançar infraestructures; però en els dos anys des que es va presentar ha quedat palès que aquestes subvencions

26 <http://deloitteblog.co.za/wp-content/uploads/2013/07/PPP-Secondary-Markets.pdf>

27 <http://www.eleconomista.es/empresasfinanzas/noticias/6524436/03/15/Fomento-pagara-losplatos-rotos-de-ACS-la-deuda-del-AVEEspanaFrancia.html#.Kku8GYbTUxNZUta>

28 http://www.infrastructure.gov.au/infrastructure/public_consultations/files/attach_a_bitre_literature_review.pdf

han servit per a l'enriquiment del sector financer privat i que ha allunyat les poblacions encara més dels processos de presa de decisions sobre quin tipus d'infraestructura cal que es construeixi. També ha refermat la dependència d'Europa amb combustibles fòssils – en contradicció amb les pròpies polítiques pel canvi climàtic de la UE.

El primer projecte finançat mitjançant els bons de projectes va ser el conegut Projecte Castor, magatzem submarí de gas natural davant les costes d'Alcanar (Catalunya) i Vinarós (Pais Valencià). Malgrat l'existència d'estudis sismològics que avisaven del perill de la injecció de gas submarina, l'empresa del projecte, amb el vist-i-plau del govern, va començar una injecció que va provocar, com s'ha demostrat, més de mil terratrèmols a la zona. Per motius de seguretat el govern ha paralytat el projecte.

A causa de les clàusules en l'acord de la concessió entre el promotor del projecte i el govern, l'empresa del projecte ACS tenia dret a una indemnització per valor de a 1.350 milions d'euros que es socialitzarà a través de l'increment de les factures de gas. El BEI ha restat importància al desastre de Castor com a incident aïllat i insisteix en la solidesa de la iniciativa. No obstant, la crisi de l'habitatge als Estats Units, la crisi a la zona euro i el rescat financer de nombrosos projectes d'infraestructures als estats de la UE [29] demostren clarament el perill sistèmic que la creixent financiarització planteja; especialment els rescats públics per errors del sector privat i les garanties públiques per als beneficis futurs dels inversors.

On estem ara? La creació d'una unió de mercats de capitals europea

La qüestió de la unió bancària, juntament amb la idea de la creació d'una unió de mercats de capitals

29 Un altre cas, a part del Projecte Castor, és el de l'autopista Passante di Mestre a Itàlia: http://www.counter-balance.org/wp-content/uploads/2014/07/CSO-Letter-to-EIB_Passante-di-Mestre_8-July-2014.pdf

a nivell europeu per acabar amb l'excessiva dependència dels bancs pel que fa al finançament, són centrals en el mandat de la presidència del nou comissari de la CE, Jean-Claude Juncker. El Banc Central Europeu afirma que la creació d'una unió de mercats de capitals alliberaria i assignaria millor la liquiditat dins el sistema, expandiria el finançament no bancari i aïllaria millor Europa de futures crisis econòmiques. [30] Una unió de mercats de capitals a nivell de la UE requeriria una nova onada de desregularitzacions a tota la UE i inevitablement portaria cap a un mercat secundari altament financiaritzat i basat en operacions i productes financers complexos. En la pràctica s'estaria donant impuls a la UE per construir les mateixes condicions estructurals que van precipitar la caiguda del sector immobiliari als Estats Units i que van portar l'actual crisi financera.

Les regulacions no poden controlar els mercats per si soles, i si aquests acaben estavellant-se finalment, és la població qui finança el rescat. Si amb la crisi del sector de l'habitatge les famílies van ser desnonades i expulsades de les seves cases mentre que milers d'habitatges estaven buits, quin impacte tindria aquest tipus de crisi sobre l'àmbit de les infraestructures? En el context espanyol, deutes d'infraestructures fracassades s'han socialitzat a través de la població mentre que els beneficis de les empreses s'han quedat en l'àmbit privat. La creació de mercats de capitals a nivell europeu com a resposta a les crisis passades sembla les llavors per a futures crisis. La dinàmica “fracàs del mercat” - “rescat per part dels governs” s'està establint com a norma, però es revela com a acaparament de la riquesa per part dels sectors més rics i com a motor generador de més desigualtat.

Conclusions

1) Després de la crisi hipotecària del mercat immobiliari a països com els Estats Units o l'Estat espanyol, la financiarització de les infraestructures corre el perill de portar-nos pel mateix camí. Les

30 http://www.ecb.europa.eu/press/key/date/2014/html/sp140910_1.en.html

finances són lloades com a mecanisme per a la creació il·limitada de riquesa però en la pràctica han generat riquesa pels que estan a dalt del sistema, mentre la resta de la població s'hi ha vist implicada quan el mercat ha necessitat fons públics per a ser rescatat. El cicle dels mercats fa que aquesta fallida sigui un esdeveniment inevitable tenint en compte l'actual estat de les coses. Veient els danys que va causar en el sector immobiliari, val la pena tornar a córrer el risc amb el de les infraestructures?

2) La financiarització de les infraestructures és funcional per a avançar en una creixent privatització i per accelerar la venda dels béns comuns a preus rebaixats a les empreses d'aquest mateix sector. La seva situació actual d'ambigüitat entre ser els amos o només els operadors d'aquestes infraestructures estratègiques, és en la pràctica un pas més cap a la privatització total que pot arribar a la sanitat, a l'ensenyament i als serveis socials en general. Malgrat el present article ha exposat els PPP i els bons de projectes com a formes i eines de financiarització, n'hi ha (i se'n continuaran creant) d'altres en un futur proper.

3) La creixent dinàmica de financiarització (en especial en les infraestructures) posa les preferències del mercat per davant de les necessitats de la població. Hi ha grans megaprojectes centralitzats que es fan realitat en detriment dels que són descentralitzats, propers i efectius perquè aquests no interessen al mercat. Així, les infraestructures de poc valor afegit basades en un model de combustibles fòssils es prioritzen en front del model d'energies renovables i del que aquest implica a llarg termini. Les necessitats de la població estan sent obviades i la seva veu no està sent escoltada perquè les infraestructures estan en realitat servint a les necessitats del mercat.

4) Els instruments i mecanismes de financiarització de les infraestructures senten les bases per a més corrupció i menys transparència. La fuga de capitals mitjançant l'ús dels paradisos fiscals administrats pels països enriquits alimenta la corrupció en el Sud Global. La financiarització d'infraestructures accelera aquesta fuga de capitals fins a convertir-la, i

així legitimar-la, en part d'un instrument financer que es compra i ven als mercats globals.

5) La complexitat del procés de financiarització crea noves pautes de desigualtat en les que les institucions financeres poden utilitzar el seu coneixement exclusiu per vendre fraudulentament, per tergiversar o directament mentir sobre quins productes financers estan sent comprats o venuts.

6) La distribució social del risc, present per exemple en els bons de projectes, ens dona una idea del futur de l'absoluta financiarització de les infraestructures; projectes il·legítims elegits sense el consentiment social que són rescatats pels governs a la vegada que el capital dels inversors està protegit en cas que el projecte no funcioni com s'esperava. Mentrestant, altres projectes d'infraestructures són foragitats de l'escenari, perquè el que cal garantir és el format de PPP i els fluxos d'ingressos. Així, la financiarització intenta establir la seva pròpia sobirania -el seu propi règim- prevenint-nos de projectes alternatius viables. Aquesta "sobirania", la dels mercats, vindrà acompanyada de la pèrdua de la nostra pròpia sobirania o la d'altres pobles.

Gràcies a tot l'equip de l'ODG, especialment a la Mònica Guiteras.

Gràcies a la Bàrbara Schmitt per la seva acurada traducció.

També a en Nick Hildyard de The Corner House, Martin Pigeon & Erik Wesselius de Corporate Europe Observatory i a Greig Aitken.

Amb el suport de:

