



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 11.11.2003
COM(2003) 690 final

COMUNICACION DE LA COMISION
INICIATIVA EUROPEA DE CRECIMIENTO
INVERTIR EN REDES Y CONOCIMIENTO PARA ESTIMULAR EL CRECIMIENTO Y
EL EMPLEO
INFORME FINAL AL CONSEJO EUROPEO

INFORME FINAL AL CONSEJO EUROPEO

INICIATIVA EUROPEA DE CRECIMIENTO

ÍNDICE

1.	Introducción.....	3
2.	Iniciativa europea de crecimiento.....	5
2.1.	<i>Ámbito de la iniciativa</i>	5
2.2.	<i>Movilizar la inversión y la financiación en apoyo de la Iniciativa Europea de Crecimiento</i>	8
3.	Hacer avanzar la iniciativa.....	14
3.1.	<i>El Programa «Quick Start»</i>	14
3.2.	<i>Financiación innovadora en apoyo de la Iniciativa Europea de Crecimiento</i>	18
3.3.	<i>Tratamiento estadístico de las asociaciones público-privadas y las operaciones de titularización en SEC-95</i>	21
3.4.	<i>Seguimiento de los progresos e informes periódicos</i>	23
4.	Conclusiones.....	23
	Anexo 1: Proyectos «Quick Start» - redes de transporte, redes de banda ancha, investigación, innovación y desarrollo.....	24
	Anexo 2: Hoja de ruta para el conocimiento y las redes.....	39
	Anexo 3: Mapa de proyectos de transporte «Quick Start».....	41

1. INTRODUCCIÓN

La economía europea ha atravesado dos años difíciles, pero ahora hay signos alentadores de que lo peor ya ha pasado. La confianza de empresas y consumidores empieza a mejorar y se prevé que el crecimiento económico repunte en el segundo semestre de 2003 y continúe aumentando durante 2004. Nuestras últimas previsiones indican un crecimiento medio del PIB en la zona del euro del 1,8 % en 2004 y de hasta el 2,3 % en 2005.

La situación, no obstante, sigue siendo delicada. Los mediocres resultados económicos de los últimos tiempos confirman la necesidad de aplicar nuestra ambiciosa agenda de Lisboa de renovación económica, social y ambiental. Estas reformas deben llevarse adelante con energía, para que su contribución al potencial europeo de crecimiento pueda dejarse sentir lo antes posible. La reforma a escala nacional y europea es fundamental, pero no basta por sí sola para consolidar los progresos. Debe ser respaldada por actuaciones inmediatas dirigidas a reanimar la inversión, lo que deberá reforzar la capacidad de crecimiento de la Unión y contribuir a colocarla en una senda sostenible.

Con ello se transmitirá un mensaje de confianza y compromiso, una señal de gobernanza económica eficaz. Es este un momento propicio que no se debe desaprovechar, como sucedió en el repunte económico de 1999-2000.

El Consejo Europeo del pasado mes de octubre¹ instó, por tanto, a los Estados miembros a mantener políticas macroeconómicas sanas, acelerar las reformas estructurales y promover la inversión en redes y conocimiento. Subrayó la importancia de acelerar el establecimiento de redes europeas de transporte, energía y comunicación electrónica y de incrementar la inversión en capital humano. Se trata de medidas fundamentales para impulsar el crecimiento, favorecer la integración de una Europa ampliada y mejorar la productividad y competitividad de las empresas europeas en los mercados mundiales.

Esta Iniciativa Europea de Crecimiento responde a ese llamamiento.

La iniciativa tiene por objeto movilizar la inversión en áreas que reforzarán las reformas estructurales en marcha, estimularán el crecimiento y crearán empleo. Hacen falta enlaces de energía y transporte para dar unidad a un mercado interior ampliado y para promover una mayor cohesión geográfica y social. Las comunicaciones de banda ancha pueden servir de eje para llevar la economía del conocimiento a todos los lugares de la Unión. Potenciar nuestra capacidad de generar conocimientos y utilizarlos —ya sea a través de la ciencia, las competencias o las personas— es la clave para garantizar que las empresas europeas puedan seguir innovando y compitiendo, y que nuestros ciudadanos puedan participar en mayor medida en la sociedad.

¹ Conclusiones de la Presidencia, Consejo Europeo, 16-17 de octubre de 2003, SN 300/03.

La iniciativa combina la actuación necesaria para crear condiciones normativas, financieras y administrativas que impulsen la inversión privada y la movilización de la financiación comunitaria, con una invitación a los Estados miembros, de conformidad con las orientaciones generales de política económica de 2003², a seguir reorientando el gasto público hacia ámbitos que promuevan el crecimiento sin incrementar el presupuesto público. De esta forma, reconoce que el mantenimiento de la estabilidad macroeconómica y la adhesión al Pacto de Estabilidad y Crecimiento son elementos clave para que la Unión vuelva a experimentar un crecimiento continuado. Las medidas propuestas tienen también en cuenta la disciplina presupuestaria de la propia Unión Europea, expresada en los actuales límites establecidos en las Perspectivas financieras, y la atención que probablemente se prestará al estímulo del crecimiento en las próximas Perspectivas financieras tras el año 2006.

Tomadas en su conjunto, las medidas propuestas pueden generar una confianza renovada y, al mismo tiempo, ofrecer a medio plazo posibilidades de crecimiento en forma de ahorros en los gastos de producción y en el tiempo de transporte, mejoras en la calidad, un ritmo más acelerado de innovación —a través, sobre todo, del apoyo a tecnologías clave—, una mayor competitividad y opciones más numerosas con respecto a dónde invertir y establecer empresas. Mediante la modernización de las infraestructuras y el ofrecimiento de nuevas opciones y oportunidades a los ciudadanos deberán también contribuir a reforzar la cohesión.

A partir de contactos con los Estados miembros y el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el presente informe final:

- Define las áreas de acción en el marco de la Iniciativa Europea de Crecimiento y establece las decisiones clave del Consejo y del Parlamento Europeo que resultan necesarias, así como los ámbitos en los que la Comisión llevará adelante sus trabajos.
- Presenta, como primera etapa de esta iniciativa, un **Programa «Quick Start»** de proyectos concretos dentro de estas prioridades generales que están listos para comenzar. Determina los costes que supondrán y de dónde ha de provenir la financiación.
- Determina **los instrumentos financieros, tanto nuevos como ya existentes, que van a respaldar la Iniciativa Europea de Crecimiento**, incluidos los que pueden contribuir a atraer la inversión privada. Examina también cómo pueden combinarse y coordinarse mejor distintas fuentes de financiación, como los fondos estructurales, el gasto en investigación y el apoyo del Banco Europeo de Inversiones.
- Establece una gama de **medidas (no financieras)** necesarias para crear el marco normativo y administrativo adecuado para estimular la inversión privada en la Iniciativa Europea de Crecimiento y, en particular, el Programa «Quick Start». En el ámbito del transporte, las recientes propuestas de la Comisión sobre las RTE incluyen la idea de **un coordinador o un organismo coordinador** y el principio de una

² COM(2003) 170 final/2 de 24 de julio de 2003.

Declaración de Interés Europeo para impulsar el progreso en materia de enlaces transfronterizos.

- Examina los principios estadísticos en el marco del Sistema Europeo de Cuentas (SEC-95) en que debe basarse el tratamiento de las asociaciones público-privadas (APP) en los presupuestos nacionales, en el contexto de su compatibilidad con el Pacto de Estabilidad y Crecimiento.
- Describe cómo se evaluarán los progresos a medida que avance la iniciativa.

2. INICIATIVA EUROPEA DE CRECIMIENTO

2.1. *Ámbito de la iniciativa*

La Iniciativa Europea de Crecimiento tiene por objeto la inversión pública y privada en redes y conocimiento. En el informe intermedio de la Comisión³ previo al Consejo Europeo del mes de octubre se indicaron tres áreas principales y una hoja de ruta concreta para la actuación política:

- Hacer avanzar los proyectos de transporte transeuropeos prioritarios, que requerirán una inversión de 220 000 millones de euros hasta 2020.
- Acelerar el establecimiento de comunicaciones de alta velocidad de banda ancha en todos los lugares de la Unión para alcanzar la meta de un amplio acceso y uso para el año 2005.
- Reforzar la capacidad de la Unión para generar y utilizar el conocimiento mediante medidas concretas dirigidas a estimular la inversión en tecnologías de vanguardia, desde la utilización del hidrógeno como combustible hasta las tecnologías espaciales y sus aplicaciones.

El Consejo Europeo del mes de octubre respaldó este planteamiento, subrayando también, al mismo tiempo, la importancia de unas redes de energía transeuropeas interconectadas. Tales redes reforzarán el mercado interior del gas y la electricidad y contribuirán a evitar apagones de la magnitud recientemente experimentada en algunos Estados miembros. El Consejo Europeo destacó la vinculación existente entre el conocimiento y el contexto amplio de la inversión en capital humano. Invitó asimismo a la Comisión y al Banco Europeo de Inversiones a elaborar, como primera fase de la iniciativa y para demostrar su credibilidad, un Programa «Quick Start» que comprenda las dos dimensiones —redes y conocimiento— de la iniciativa.

Los proyectos del Programa «Quick Start» son proyectos transfronterizos y con una importante dimensión europea que, en opinión de la Comisión, han alcanzado ya cierto

³ Informe intermedio al Consejo Europeo sobre una Iniciativa Europea de Crecimiento, COM(2003) 579 final de 1 de octubre de 2003.

grado de madurez, son viables económica y financieramente, pueden facilitar la inversión en otras infraestructuras e iniciativas nacionales y van a tener unas repercusiones positivas considerables a largo plazo en el crecimiento, el empleo y el medio ambiente. Se trata de proyectos para los que pueden comprometerse créditos financieros y cuyos trabajos pueden dar comienzo antes de que finalice el año 2006.

Superar los obstáculos que frenan la inversión

Este planteamiento se basa en la necesidad de superar las distintas barreras que están frenando la inversión privada. Algunas de ellas son normativas o administrativas, mientras que otras reflejan el hecho de que los instrumentos financieros disponibles a través de la financiación comunitaria o nacional, o a través del Banco Europeo de Inversiones, han de ofrecer más incentivos para que se pongan en marcha proyectos.

RECUADRO 1: LAS ANTIGUAS INVERSIONES SE HAN ESTANCADO POR DIVERSAS RAZONES

Demasiado a menudo, en el pasado, la inversión en proyectos en materia de redes y conocimiento se ha retrasado por una combinación de problemas financieros y no financieros, entre los que cabe destacar:

- En materia de redes, se han acumulado retrasos en **proyectos de transporte transfronterizos** a gran escala debido a unos trámites administrativos complejos, a la asignación de una baja prioridad por parte de los Estados miembros, a las incertidumbres asociadas con la elección de rutas y el proceso de planificación y a la complejidad de coordinar proyectos con una dimensión transfronteriza. A esto se añade la dificultad de estructurar empresas supranacionales para dirigir esas operaciones. La capacidad de absorción de la Administración de los países adherentes fue también un factor importante que influyó en la velocidad con que avanzaron los proyectos. Por último, aún en los casos en los que se ha dispuesto de la financiación comunitaria, el nivel de apoyo y de compromiso político no siempre ha sido suficiente para alentar a los agentes públicos o privados a realizar inversiones. Por lo que respecta al establecimiento de redes de banda ancha, en el que la carga de la financiación de la inversión recae principalmente en los inversores privados, varios factores han frenado la inversión. En el caso del acceso de alta velocidad a Internet, el grave impacto de las condiciones económicas en el sector, el limitado grado de competencia existente en muchos Estados miembros, la falta de perspectivas de ganancias asociadas a la prestación de servicios en zonas rurales y remotas, y el hecho de que las entidades públicas hayan de esforzarse más por proporcionar servicios cotidianos en línea para hacer realidad la sociedad de la información y crear una demanda entre el público han sido factores que han ralentizado la inversión.
- En materia de conocimiento, la carga de la financiación de la inversión en **investigación, desarrollo e innovación** recae principalmente en el sector privado. La inversión se ha visto frenada por diversas razones, que van desde las dificultades que experimentan las compañías innovadoras, especialmente las PYME, para obtener el necesario acceso al capital, hasta la necesidad de una fuerza de trabajo más cualificada, la falta todavía de una Patente Comunitaria, y el tratamiento fiscal de la inversión en investigación e innovación. Aun cuando en algunas de estas áreas se están realizando progresos, la inversión pública en investigación, en el mejor de los casos, se ha estabilizado, y en varios supuestos se ha reducido, mientras que el gasto privado en investigación se encuentra todavía lejos de la meta fijada por el Consejo Europeo en marzo de 2002.

Se requieren decisiones del Consejo y el Parlamento Europeo para acelerar el trabajo en materia de redes y conocimiento

El Informe intermedio de la Comisión abordó los retos mencionados. Estableció una hoja de ruta para la adopción de decisiones y examinó posibles fuentes de financiación para la Iniciativa Europea de Crecimiento, centrándose especialmente en cómo el gasto público puede servir de catalizador para la inversión privada. Destacó medidas pendientes que el Consejo y el Parlamento deben llevar adelante, así como áreas en las que la Comisión realizará en breve propuestas para mejorar las condiciones administrativas, normativas y financieras para complejos proyectos transfronterizos de inversión. También subrayó la importancia de una aplicación eficaz de las normas existentes, como el nuevo marco jurídico para las comunicaciones electrónicas que entró en vigor el pasado mes de julio.

Esta acción es importante para proporcionar a las empresas y los gobiernos un marco previsible en el que poder planificar inversiones.

La escala, el enfoque y el alcance de la acción requerida a nivel de la Unión varía según los ámbitos. Mientras que la financiación pública a nivel de la UE desempeña un importante papel para los tramos transfronterizos de los enlaces de las RTE, el establecimiento de la banda ancha o el desarrollo de conexiones de energía transfronterizas tienden a depender más de los inversores privados. De igual modo, la responsabilidad clave de fomentar los avances hacia las metas de investigación corresponde a los propios círculos de la investigación y la innovación. La financiación de la investigación de la UE desempeña un papel catalizador esencial, pero supone una pequeña proporción de los presupuestos nacionales de investigación, que son a su vez más reducidos que los presupuestos de la industria y las empresas.

A este respecto, la Iniciativa de Crecimiento de la Comisión es plenamente coherente con el principio de subsidiariedad, tanto verticalmente (el nivel adecuado de acción entre la Unión, los Estados miembros y las entidades locales) como horizontalmente (las entidades públicas intervienen cuando y donde las fuerzas del mercado son insuficientes, ineficaces o se encuentran dispersas).

RECUADRO 2: ACCIÓN REQUERIDA A NIVEL EUROPEO PARA MEJORAR EL ENTORNO NORMATIVO, ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO DE LA INVERSIÓN

La iniciativa debe estar respaldada por un entorno normativo, administrativo y financiero adecuado.

Esto significa que el Consejo y el Parlamento Europeo deben acordar rápidamente cinco tipos de medidas:

- Adopción de las **prioridades para las RTE de transporte y de normas financieras actualizadas** para las redes de transporte y energía y para el **programa eTEN**.
- Nuevas normas sobre el cobro y la financiación de la infraestructura de transporte (la **«propuesta Euroviñeta»**).
- La adopción definitiva de la **Patente Comunitaria**.

- El paquete legislativo que moderniza las **normas comunitarias de contratación pública**.
- **Cambios en el Derecho de sociedades y las normas fiscales para facilitar las fusiones transfronterizas** y el funcionamiento de las sociedades matrices y filiales en la Unión.

Al mismo tiempo los Estados miembros deben esforzarse más por aplicar la legislación existente, por ejemplo las nuevas normas sobre comunicaciones electrónicas, y por estimular la inversión reorientando el gasto hacia inversiones que potencien el crecimiento, de conformidad con las Orientaciones generales de política económica de 2003.

Además, la Comisión trabajará en cinco áreas en los próximos meses:

- Simplificación de los procedimientos aplicados a **las ayudas estatales concedidas a las PYME**, incluidas las normas que rigen las ayudas para investigación y desarrollo, y examen de las necesidades de las pequeñas empresas de alta intensidad de investigación por lo que respecta a las ayudas estatales y las normas de la competencia.
- Examen del tratamiento que se da a las asociaciones público-privadas (APP) en el marco de las **normas comunitarias de contratación pública**, y ofrecimiento de orientaciones en una fase temprana sobre cómo han de ser tenidas en cuenta las APP en los **presupuestos nacionales**.
- Creación de una **estructura jurídica armonizada de fondos europeos para el capital-riesgo** que pueda garantizar la transparencia, desde el punto de vista fiscal, en toda Europa.
- Establecimiento de una gama de **plataformas tecnológicas europeas** destinadas a desarrollar y aplicar un programa estratégico de investigación e innovación para diversos sectores tecnológicos clave, a fin de movilizar mejor los recursos a nivel europeo mediante la coordinación e integración de esfuerzos.
- Elaboración de una propuesta para la **creación de un Instrumento europeo de garantía** a fin de ofrecer apoyo frente a los riesgos posteriores a la construcción asociados a los proyectos de RTE-transporte (véase el recuadro 6).

2.2. *Movilizar la inversión y la financiación en apoyo de la Iniciativa Europea de Crecimiento*

El papel de la financiación a nivel de la UE

El Consejo Europeo del pasado mes de octubre invitó a la Comisión y al Banco Europeo de Inversiones a explorar la mejor forma de movilizar la financiación privada en apoyo de la Iniciativa Europea de Crecimiento. Reconoció, no obstante, el importante papel de la financiación comunitaria en el apoyo de algunas de las metas de la iniciativa, sobre todo como medio de atraer a la inversión privada. La ayuda a nivel comunitario comprende, entre otras cosas, el presupuesto de investigación de la Unión, los Fondos Estructurales y de Cohesión y la financiación dedicada a las redes transeuropeas de transporte, energía y comunicaciones electrónicas.

Además, se han presentado una serie de propuestas, entre las que cabe mencionar los nuevos servicios financieros del BEI, un nuevo instrumento de garantía y un incremento de la capacidad de absorción de riesgos del BEI que no pone en entredicho su clasificación crediticia, mediante el uso de su mecanismo de financiación estructurado y de otros instrumentos innovadores, como la titulización. En el capítulo siguiente se

vuelve sobre estas ideas. El BEI y la Comisión tienen también el propósito de examinar más a fondo las posibilidades de cooperación y cofinanciación entre el BEI y el Fondo Social Europeo para apoyar programas de aprendizaje de competencias electrónicas.

Además, la Iniciativa Europea de Crecimiento supone un examen de los actuales instrumentos presupuestarios y financieros a nivel comunitario a fin de aprovechar todo su potencial de apoyo a la iniciativa, dentro de los límites fijados por las actuales Perspectivas Financieras, así como un análisis de cómo podría mantenerse este impulso al crecimiento en las próximas Perspectivas Financieras.

RECUADRO 3: RESUMEN DEL APOYO COMUNITARIO Y DEL BEI A LA INICIATIVA EUROPEA DE CRECIMIENTO

El presupuesto comunitario puede desempeñar un papel clave en el apoyo a la Iniciativa Europea de Crecimiento.

- La **línea presupuestaria RTE-transporte** contribuye con 700 millones de euros al año a financiar hasta el 10 % de los costes totales de los proyectos. La propuesta de la Comisión que modifica el reglamento financiero de las RTE de transporte y energía ofrece la posibilidad de que se financie hasta el 30 % de los costes de los tramos transfronterizos de los proyectos prioritarios. Se encuentra asimismo pendiente una propuesta semejante —un límite de financiación del 30 %— para proyectos de implantación en el marco del programa de las RTE de telecomunicaciones (eTEN).
- Durante el actual periodo 2000-2006, está previsto que los **Fondos Estructurales** apoyen la inversión en infraestructuras (energía, transporte y comunicaciones electrónicas), investigación, desarrollo tecnológico e innovación con unos 60 000 millones de euros: concretamente, 29 200 millones se destinarán a las infraestructuras de transporte; 9 200 millones a la investigación, el desarrollo tecnológico y la innovación (IDI); 6 100 millones a las comunicaciones electrónicas y la sociedad de la información, y 1 800 millones a la energía. El Fondo Social Europeo (FSE) aporta 20 000 millones de euros a la formación en materia de TIC y 7 000 millones de euros a la formación en competencias empresariales. Además, los Fondos de Cohesión pueden movilizar hasta 1 500 millones de euros al año para inversiones en infraestructura en los cuatro países receptores de estos fondos.
- El **VI Programa Marco** destinará 17 500 millones de euros en cuatro años a respaldar la inversión en investigación y desarrollo en Europa. Está ya prestando apoyo a áreas clave indicadas en el presente informe. El Programa Marco prevé ayudas en muchas de las áreas en las que se han identificado proyectos «Quick Start» concretos.
- Además, se ha asignado un presupuesto de casi 300 millones de euros a prestar apoyo a la creación de un **eje de comunicaciones de alta velocidad (GEANT)** que enlazará 3 000 universidades y centros de investigación, más de 18 000 centros de enseñanza superior y más de 3 000 hospitales, bibliotecas y otras instituciones en todos los Estados miembros actuales y futuros.
- La Comisión está examinando la posibilidad de crear un innovador **instrumento de garantía para facilitar la financiación por parte del sector privado de proyectos de RTE-transporte a través de asociaciones público-privadas**. Este instrumento de garantía cubriría, en la fase inmediatamente posterior a la construcción y durante un plazo de tiempo determinado, riesgos concretos frente a los que en la actualidad no existe protección suficiente en los mercados financieros (este punto se examina en mayor detalle en el

recuadro 6).

El Banco Europeo de Inversiones está también plenamente comprometido en prestar apoyo tanto a las reformas de Lisboa como a esta Iniciativa de Crecimiento.

- El BEI está preparado para comprometer 50 000 millones de euros en el marco de un mecanismo de inversión en RTE (TIF) para apoyar proyectos prioritarios de RTE.
- **Las inversiones del BEI en investigación, desarrollo e innovación** han alcanzado ya 15 300 millones de euros desde que puso en marcha su iniciativa i2i en el año 2000. El BEI tiene la intención de continuar con estas actividades de apoyo a la investigación, el desarrollo y la innovación (IDI), y de desarrollarlas, en el marco de su iniciativa Innovación 2010, que incluye también proyectos relativos a la banda ancha y eTEN, así como formación. Para ello destinará una cantidad adicional de 50 000 millones de euros hasta 2010 y ofrecerá un abanico más amplio de instrumentos que se adapten mejor a las necesidades.
- El BEI está dispuesto a reforzar su capacidad de financiación en el marco del **Mecanismo de financiación estructurado**, que reviste gran importancia por la ayuda que aporta tanto a las RTE como a la IDI. Este mecanismo fue creado por el Consejo de Gobernadores del BEI en 2001 y amplió el ámbito de la financiación del Banco a través de préstamos o garantías principales (que incorporan los riesgos previos a la finalización y de las primeras operaciones), préstamos y garantías subordinados y financiación de entresuelo. Tras una primera asignación a la reserva específica del Mecanismo de financiación estructurado de 250 millones de euros en 2001, el BEI propone actualmente una asignación adicional de 250 millones de euros, lo que permitiría un volumen de financiación adicional de hasta 2 500 millones de euros.
- **Apoyo a la innovación mediante capital-riesgo.** El apoyo del Fondo Europeo de Inversiones (FEI) a los fondos de capital-riesgo, incluido el mecanismo comunitario «Plan de ayuda inicial del MET» representa 2 500 millones de euros distribuidos en 185 fondos de capital-riesgo, para ayudar a 1 500 empresas tecnológicas con hasta 10 000 millones de euros. El FEI se ha comprometido a destinar a la reserva adecuada un importe suplementario de 500 millones de euros, que le permitirá aumentar su nivel de inversiones en torno a 1 000 millones de euros adicionales, en virtud del mandato de capital-riesgo.

Para que la Iniciativa Europea de Crecimiento repercuta en las prioridades actuales y futuras para la inversión pública tanto a nivel comunitario como nacional, debe aprovecharse plenamente la coordinación entre distintas fuentes de financiación.

RECUADRO 4: MEJORA DE LA COORDINACIÓN DE LAS FUENTES DE FINANCIACIÓN A NIVEL DE LA UE

La Comisión y el Grupo BEI han establecido formas prácticas de coordinar e incrementar el uso de sus instrumentos de financiación:

- Entre las operaciones del BEI y los Fondos Estructurales: el objetivo es facilitar la programación conjunta de intervenciones (compromisos generales por parte del BEI en el contexto de marcos de apoyo comunitarios, una modulación apropiada del ritmo de intervención y un papel asesor del FEI en el desarrollo de mecanismos de financiación para las PYME a nivel regional).
- Entre el Grupo del BEI y el Programa de Investigación de la Comisión: se ha firmado un acuerdo de cooperación interinstitucional que establece un marco para trabajos conjuntos. Se prevén acuerdos semejantes para otras áreas políticas relevantes.
- Ambas instituciones siguen estudiando cómo ampliar esta colaboración conjunta a otras áreas en las que la intervención del BEI puede complementar de forma decisiva la del presupuesto comunitario.

Movilizar la inversión privada para favorecer el crecimiento

Movilizar la inversión privada en infraestructura e investigación e innovación será un factor esencial para fomentar el potencial de crecimiento de la Unión en los próximos años. La creación de un mercado financiero plenamente integrado antes de 2005 es fundamental a este respecto, ya que puede contribuir a que sea posible disponer del enorme caudal del ahorro europeo para proyectos relacionados con el crecimiento en toda la Unión. Esto supone alrededor de 10 billones de euros en ahorros privados (cifra de 2003) invertidos en fondos de pensiones, seguros de vida y UCITS.

La combinación del flujo de ahorros en los mercados financieros, unos tipos de interés a largo plazo históricamente bajos y la positiva influencia de la clasificación crediticia máxima de que goza el BEI ofrecen una oportunidad única para atraer a la inversión privada. Esta oportunidad es también el resultado de los progresos realizados con respecto a la consolidación de los presupuestos públicos en el marco del Pacto de Estabilidad y Crecimiento, que están liberando recursos privados. Al quedar estos disponibles, pueden dirigirse a apoyar la Iniciativa Europea de Crecimiento. El potencial de crecimiento europeo aumentará así a través de inversiones eficaces en proyectos seleccionados, con una perspectiva cronológica más amplia y situados en el núcleo de la competitividad y la cohesión europea.

Esta es la razón por la que muchas de las acciones mencionadas persiguen crear los incentivos adecuados para los inversores privados:

El pasado octubre, el Consejo Europeo destacó la importancia que reviste la Iniciativa Europea de Crecimiento para conseguir, a través de su atención a los enlaces que faltan en las infraestructuras clave de redes y conocimiento, una integración eficaz de la Europa

ampliada. Al incrementar el nivel de ayuda comunitaria disponible y centrarse en una relación de proyectos listos para dar comienzo, garantizará la eficacia de la intervención comunitaria e **impulsará proyectos de inversión transfronterizos dirigidos a completar e interconectar las redes nacionales de infraestructuras**. Una mayor integración de las redes de infraestructura contribuirá a garantizar un mayor volumen de tráfico y una utilización más eficaz de las infraestructuras de transporte, así como una reducción de los costes derivados de la congestión, con lo que el rendimiento previsto de la inversión de los inversores privados aumentará y generará unas ganancias considerables en términos de eficiencia económica, ahorro de tiempo en los transportes y sostenibilidad ambiental.

Además, la propuesta pendiente relativa a la Euroviñeta permite un mayor margen para la financiación cruzada entre diferentes medios de transporte. Hace posible una igualdad de condiciones que resulta muy necesaria a nivel de la Unión, y permite la recuperación de los costes internos y externos derivados de la utilización de la red transeuropea de carreteras. Cuando se adopte, los Estados miembros podrán imponer tarifas adicionales en determinadas áreas especialmente afectadas por congestiones de tráfico a fin de financiar infraestructuras alternativas sostenibles (por ejemplo, se calcula que entre el 30 % y el 40 % de los costes asociados al proyectado túnel del Brennero podrían cubrirse con ingresos derivados del incremento permitido por las nuevas normas de la Euroviñeta.

Por último, ofrecer una visión estratégica clara y coordinada de estos proyectos de infraestructura ayudará a los inversores potenciales a **determinar el posible rendimiento de su inversión**, ya sea en el propio tramo transfronterizo, en los tramos nacionales de un corredor prioritario de las RTE o en otras infraestructuras conexas. Además, el apoyo comunitario seleccionado ofrecerá mayores incentivos a los inversores públicos y privados para hacer que todos los proyectos prioritarios definidos en las directrices relativas a las RTE-T alcancen el grado de preparación y madurez necesarios para ser también elegibles como parte de la lista de proyectos «Quick Start». Una mejor coordinación y combinación de los instrumentos financieros comunitarios, como el Programa marco de investigación, el programa de RTE, los Fondos Estructurales y el apoyo del BEI mejorará asimismo su capacidad para atraer a la inversión privada.

- La experiencia de los proyectos de infraestructura de Essen seleccionados en 1994 y de los proyectos actualmente en marcha financiados por el BEI y los Fondos Estructurales demuestra que, a menudo, factores no financieros pueden suponer obstáculos más poderosos a la viabilidad y el atractivo de determinados proyectos que la propia falta de financiación. Es más, unas perspectivas inciertas en cuanto a un posible rendimiento elevado del gasto en I+D pueden disuadir a los inversores privados de invertir en el conocimiento y la innovación a causa de una costosa protección transfronteriza de los derechos de propiedad intelectual, de obstáculos jurídicos y financieros al establecimiento de redes transfronterizas de investigación sobre la financiación de siembra y el capital-riesgo, y de problemas de coordinación o de acceso en relación con la investigación básica financiada a través del gasto público. De aquí la **importancia de la coordinación** y de garantizar que las normas que rigen la contratación pública y las concesiones favorezcan a los proyectos a gran escala y fomenten las asociaciones público-privadas, así como de adoptar el tratamiento fiscal

y normativo adecuado de las operaciones transfronterizas y de capital-riesgo que pueden promover estos proyectos, y de asegurar la igualdad de condiciones en términos de normas simplificadas sobre las ayudas estatales a las PYME que inviertan en I+D.

Además, es fundamental perseverar en los esfuerzos por integrar y eliminar obstáculos dentro del mercado interior en sectores clave del ámbito de las redes, desde los ferrocarriles y los servicios portuarios hasta las comunicaciones electrónicas y los mercados financieros. En el caso de estos últimos, la adopción de las restantes medidas incluidas en el Plan de acción de servicios financieros y su aplicación plena y correcta deberán ayudar a movilizar la financiación privada. En cuanto al sector ferroviario, dado su predominio entre los proyectos «Quick Start», esto supone realizar rápidos progresos en cuanto a la interoperabilidad, la apertura de los mercados y la modernización de las estructuras de gestión de las compañías ferroviarias. De esta forma, los inversores podrán beneficiarse de la previsibilidad y la igualdad de condiciones necesarias para planificar inversiones.

- Uno de los principales elementos de las propuestas de financiación de las RTE en el ámbito de los transportes y de la energía consiste en concentrar los recursos disponibles y los esfuerzos políticos en una selección de proyectos prioritarios, y en **incrementar el importe de la ayuda procedente del presupuesto comunitario** del 10 % al 30 % para los tramos transfronterizos de los enlaces de las RTE de transportes y determinados proyectos eTEN⁴.
- Otra causa decisiva de los retrasos en el pasado ha sido la **dificultad de hacer avanzar los proyectos o la cooperación transfronterizos**, tanto en el ámbito de los transportes como en el de la investigación. En el sector de los transportes hace realmente falta un coordinador o un organismo de coordinación eficaz, como propuso recientemente la Comisión, asociado a proyectos concretos y que pueda hacer avanzar el proyecto en su conjunto. El coordinador podría ayudar a dirigir la evaluación de los proyectos, sincronizar los trámites administrativos y supervisar los trabajos a ambos lados de las fronteras, contribuir a planificar la financiación necesaria y servir de punto de contacto para los inversores privados. No obstante, para que se puedan realizar progresos, una solución temporal a los problemas de coordinación no puede esperar al paso de la legislación por el Consejo y el Parlamento Europeo. La Comisión puede proporcionar mecanismos a los Estados miembros que estén dispuestos a coordinar sus esfuerzos en relación con tramos transfronterizos concretos de las RTE o con las autopistas del mar. La coordinación de la planificación, la evaluación del impacto ambiental y las operaciones financieras complejas son las áreas más probables de intervención, pero la lista no es exhaustiva. En el ámbito de la investigación, las Plataformas Tecnológicas Europeas pueden desempeñar una función impulsora

⁴ Con ocasión de la revisión de las directrices eTEN en 2002, la Comisión coordinó eTEN con los objetivos de la iniciativa eEuropa, que incluyen una amplia disponibilidad y utilización de la banda ancha. El objetivo del programa eTEN es acelerar la implantación de las TIC en los servicios de interés general en áreas tales como la administración en línea, la sanidad, la inclusión y el aprendizaje.

semejante. Servirán para promover y facilitar asociaciones de transición que reúnan a partes interesadas públicas y privadas para definir visiones estratégicas comunes y hojas de ruta para el desarrollo y el despliegue de tecnologías y para abordar los obstáculos que no sean de carácter técnico y las cuestiones relacionadas con la aceptación por parte del público. Por último, con independencia de la cuestión del coordinador, debe reforzarse la **capacidad administrativa** de los países para gestionar y hacer avanzar estos proyectos.

3. HACER AVANZAR LA INICIATIVA

El presente informe sobre la Iniciativa Europea de Crecimiento va más allá del Informe intermedio del mes de octubre y de las iniciativas nacionales y expone, basándose en criterios objetivos y explícitos, el **Programa «Quick Start»** requerido por el Consejo Europeo. Describe más detalladamente los instrumentos financieros a nivel comunitario que prestarán apoyo tanto a este programa como a la iniciativa en su conjunto. Por último, aborda otras cuestiones planteadas por el Consejo: ¿Cómo puede establecerse una interfaz más eficaz entre distintos tipos y niveles de financiación? ¿Cómo deben ser tratadas las asociaciones público-privadas (APP) en los presupuestos de los Estados miembros, en el contexto de la vigilancia presupuestaria macroeconómica? ¿Cómo se supervisarán los progresos en los próximos años?

3.1. *El Programa «Quick Start»*

El Programa «Quick Start» constituye el núcleo de la Iniciativa Europea de Crecimiento. Tiene por objeto hacer converger el compromiso político y los recursos en proyectos prioritarios de inversión de interés europeo. Se basa en una completa evaluación de prioridades y necesidades a partir de criterios objetivos y explícitos, teniendo en cuenta las fuentes potenciales de financiación a nivel comunitario y nacional.

El Programa «Quick Start» es un proceso abierto y dinámico. Ofrece apoyo comunitario y nacional eficaz y selectivo a proyectos que están listos para «ponerse en marcha» y, al mismo tiempo, ofrece fuertes incentivos a los inversores públicos y privados para hacer avanzar otros proyectos prioritarios de interés europeo. Una vez que estos proyectos cumplan los criterios establecidos y alcancen el nivel necesario de compromiso, madurez y preparación, podrán ser incluidos en el Programa. Esta evaluación y posible actualización del Programa «Quick Start» tendrá lugar en el marco del ciclo anual de presentación de informes asociado al Consejo Europeo de primavera a partir de 2005.

La Comisión ha definido este programa de proyectos «Quick Start» en colaboración con el Banco Europeo de Inversiones. Los proyectos comprenden decisiones y actuaciones inmediatas para desarrollar tanto la dimensión de las redes como la dimensión del conocimiento de la Iniciativa Europea de Crecimiento. Los proyectos de transporte se inscriben en el marco de las **prioridades establecidas para las redes transeuropeas de transporte y de las normas financieras actualizadas** para las redes de transporte y energía que la Comisión propuso el 1 de octubre de 2003, mientras que los proyectos

relacionados con el conocimiento reflejan las prioridades en materia de investigación, innovación y eEuropa recogidas en la Estrategia de Lisboa.

Estos proyectos han sido elegidos tras una evaluación de los cuatro criterios siguientes:

1. La **madurez del proyecto**. Los proyectos «Quick Start» son proyectos que están listos para su puesta en marcha o que pueden estarlo pronto, tanto por lo que respecta a su planificación como a su financiación. El objetivo es garantizar que antes del final de 2006 pueda contarse con una inversión considerable. En algunos casos, el apoyo obtenido a través de la Iniciativa Europea de Crecimiento puede contribuir a desencadenar o acelerar la progresión. Puede hacer posible, por ejemplo, que den comienzo rápidamente los trabajos incrementando el rendimiento del capital privado, reduciendo la necesidad de financiación nacional pública o garantizando la realización de trabajos técnicos preparatorios de elevado coste, como estudios técnicos detallados.
2. Su **dimensión transfronteriza**, con una atención particular a los tramos transfronterizos de los enlaces de transporte que se cuentan entre las prioridades de las RTE⁵. Esta dimensión reviste una importancia tanto política como económica. Los tramos transfronterizos son los enlaces más frágiles en la construcción de un mercado interior plenamente integrado en una Unión europea ampliada, y sufren a menudo grandes retrasos porque pueden suponer un rendimiento de la inversión más bajo y resultan, por su propia naturaleza, más difíciles de coordinar. Además, estos enlaces tienen frecuentemente un efecto multiplicador y mejoran la viabilidad financiera de otros tramos «nacionales» de los corredores de las RTE o dan un valor añadido a otras inversiones en infraestructuras financiadas, por ejemplo, por los Fondos Estructurales.
3. Su **impacto en el crecimiento y la innovación en una Unión Europea ampliada**. Si bien el impacto directo e indirecto de estos proyectos puede a veces ser difícil de cuantificar, se han definido proyectos que probablemente impulsarán el crecimiento y el empleo gracias a una mejor integración y movilización de los recursos, así como a la promoción de la capacidad innovadora de la Unión por el procedimiento de situarla a la vanguardia del desarrollo tecnológico en ámbitos que abarcan desde el hidrógeno y la nanoelectrónica hasta el espacio.
4. Sus **efectos medioambientales positivos**. Debe darse preferencia a los proyectos que tengan efectos medioambientales positivos de importancia. Por ejemplo, a proyectos que apoyen una economía del hidrógeno, o el paso de la circulación por carretera al tráfico ferroviario o marítimo. Además, los problemas de contaminación y congestión suelen ser más agudos en los cuellos

⁵ En relación con las RTE en el ámbito del transporte, la propuesta de la Comisión establece que los tramos transfronterizos de las redes transeuropeas podrán beneficiarse de una financiación de hasta el 30 %, a fin de orientar la financiación comunitaria hacia las áreas en las que puede producir mayores efectos.

de botella de la red europea de transportes que forman las barreras naturales de nuestro continente, como los Alpes y los Pirineos.

Estos proyectos, elegidos en función de los criterios indicados, son importantes desde el punto de vista político y cuentan con una sólida justificación económica y financiera.

RECUADRO 5: INICIATIVA EUROPEA DE CRECIMIENTO PROGRAMA «QUICK START» – RESUMEN

El programa «Quick Start» identifica áreas clave para la inversión en redes y conocimiento. Estos proyectos, en los que los trabajos y la inversión pueden estar en marcha **en un plazo de tres años**, aceleran el avance hacia las metas establecidas por la UE. La inversión total que movilizará esta iniciativa ascenderá a alrededor de **60 000 millones de euros desde el momento actual hasta el año 2010 y, en algunos casos, hasta más tarde**. La parte de financiación pública y de financiación privada variará según el tipo de proyecto subvencionado. Los proyectos concretos previstos comprenden:

a) Inversión en redes

A principios de octubre, la Comisión designó 29 corredores paneuropeos como enlaces prioritarios de RTE-transporte que requerirán una inversión de 220 000 millones de euros hasta el año 2020. Estos corredores constan de un gran número de tramos en los que ha sido posible definir, en colaboración con el BEI y los Estados miembros, un cierto número de **proyectos de transporte «Quick Start»** que supondrán una inversión de 38 000 millones de euros entre el momento actual y el año 2010. Los enlaces seleccionados —utilizando los criterios «Quick Start»— son predominantemente conexiones ferroviarias transfronterizas, vías marítimas y fluviales o enlaces por carretera con el grado adecuado de madurez que se interconectan con otras redes como las «autopistas del mar». También se presta apoyo al **sistema de navegación por satélite Galileo**.

Muchos de estos proyectos serán cofinanciados mediante una combinación de apoyo programado de las RTE y los Fondos Estructurales a nivel de la Unión. También podrán beneficiarse de préstamos por un importe de unos 12 000 o 13 000 millones de euros del Banco Europeo de Inversiones en los próximos tres años, además de otras ayudas que puede ofrecer el BEI (p. ej., garantías, o su nuevo instrumento de titularización).

En el marco de las propuestas de RTE-energía se han definido también diecisiete potenciales **enlaces de energía «Quick Start»** que suponen una inversión, procedente fundamentalmente del sector privado, de 10 100 millones de euros hasta el año 2010.

Tres **proyectos «Quick Start» en el ámbito de las comunicaciones de banda ancha** persiguen acelerar el establecimiento y la utilización de redes de comunicaciones de gran capacidad en el marco de nuestra transición a la sociedad del conocimiento.

El **proyecto que se ocupa de la «Brecha Digital»** se centrará en los próximos dos años en proporcionar conexiones de banda ancha en zonas rurales y remotas utilizando diversas tecnologías. La inversión total requerida se determinará en función de las estrategias nacionales de banda ancha de los Estados miembros que habrán de publicarse antes de final de año. Este proyecto también podrá obtener apoyo del BEI, que tendrá disponibles durante los próximos tres años préstamos para las TIC por un importe total de 7 000 millones de euros.

El **proyecto sobre comunicaciones y tecnologías móviles** se centrará en el apoyo a la investigación en torno a la implantación de sistemas de comunicaciones móviles de tercera generación y sobre el futuro de estas tecnologías (con algún apoyo a nivel de la

UE a través de la financiación comunitaria de la investigación o de los Fondos Estructurales).

El **proyecto sobre infraestructura de redes de investigación basada en las TIC** se centra en mejorar la red Géant, que conecta actualmente 3 000 universidades y centros de investigación y 18 000 centros de enseñanza superior de los Estados miembros actuales y futuros. Se prevé que la Comunidad contribuya con alrededor de 250 millones de euros a la inversión total, que ascenderá a unos 2 250 millones de euros entre el momento actual y el año 2010. El objetivo es que las conexiones alcancen los 10 gigabits para el año 2005, y velocidades de terabit para el final del decenio.

b) Inversión en conocimientos

En el ámbito de la investigación, el desarrollo y la innovación se han designado cinco áreas, con un coste total de alrededor de 10 000 millones de euros hasta el año 2010.

Tres proyectos se ocupan de sectores tecnológicos clave para la competitividad a largo plazo de la Unión y la fortaleza de la economía europea. Versan sobre **la nanoelectrónica, los láseres de la próxima generación** y la utilización del **hidrógeno como fuente de energía y electricidad**. Un ejemplo de lo que se hará en la práctica puede ser la economía del hidrógeno: *Hypogen* se centra en la construcción de una instalación de experimentación a gran escala para la producción de hidrógeno y electricidad, mientras que *Hycom* establecerá un número limitado de «comunidades de hidrógeno» en la Unión que utilizarán el hidrógeno como fuente de energía para la calefacción y la electricidad y como combustible para los vehículos. Otro ejemplo es el apoyo al desarrollo de una red de instalaciones nacionales que trabajarán en la próxima generación de tecnologías de láser. Estos láseres serán fundamentales en áreas como los nuevos materiales, las nanotecnologías, la biotecnología y la genómica. Además, está previsto financiar una instalación internacional de láser que entraría en funcionamiento en Hamburgo alrededor del año 2012.

Los otros dos proyectos «Quick Start» tienen por objeto promover la presencia de la Unión Europea en el **espacio**, complementando el apoyo prestado al sistema Galileo y el posible uso de tecnologías por satélite, entre otras, para suministrar conexiones de banda ancha. El **GMES** (*Global system for Monitoring of the Environment and Security*) continúa apoyando el nuevo sistema de vigilancia mundial del medio ambiente y la seguridad por satélite que se espera que esté en pleno funcionamiento para el año 2008. El otro proyecto espacial se centra en la construcción de **una base de lanzamiento de cohetes Soyuz** en las instalaciones europeas de Guayana a fin de ampliar la capacidad europea de lanzamientos espaciales en cuanto al tipo de vehículo de lanzamiento y el volumen de carga útil.

En el anexo 1 se ofrece una panorámica más completa de las necesidades en términos de calendario y de inversión de estos proyectos.

Otros proyectos pueden llegar a ser elegibles para el otro Programa «Quick Start», siempre y cuando cumplan los criterios indicados, en especial en el marco de las prioridades de las RTE de transporte. En materia de investigación, desarrollo e innovación, podrían surgir proyectos con el grado requerido de madurez de los trabajos de las diversas plataformas tecnológicas (que abarcan ámbitos tales como la aeronáutica, el hidrógeno, las comunicaciones móviles, las tecnologías marítimas y siderúrgicas, el transporte ferroviario, los textiles, los sistemas incrustados y la biotecnología).

3.2. *Financiación innovadora en apoyo de la Iniciativa Europea de Crecimiento*

Las técnicas de financiación innovadoras desempeñarán un importante papel para facilitar el acceso a la financiación privada para la Iniciativa Europea de Crecimiento. Cuatro tipos de instrumento tienen especial relevancia:

- El **aporte a los proyectos de participaciones o cuasiparticipaciones de capital de terceros**, junto a subvenciones y contribuciones de promotores. En el marco del reglamento financiero de las RTE, se prevé que una parte del presupuesto sea utilizada para la adquisición de participaciones o cuasiparticipaciones de capital en proyectos a través de fondos de inversión especializados. La Comisión ha contribuido a un fondo de esta clase, que deberá financiar proyectos de infraestructura de transportes de tipo APP. Por lo que se refiere al conocimiento y la innovación, el papel del Fondo Europeo de Inversiones (FEI) en el aporte de capital-riesgo a pequeñas empresas innovadoras resultará reforzado por la aceptación del BEI de incrementar los importes disponibles para el FEI en el marco de su mandato de capital-riesgo.
- La **titularización** puede contribuir a incrementar el volumen disponible de recursos de los mercados financieros para nuevas inversiones que impulsen el crecimiento, y a reducir las restricciones de balance y de liquidez de las instituciones bancarias activas en los ámbitos cubiertos por la Iniciativa Europea de Crecimiento. Las emisiones de obligaciones garantizadas por los flujos previstos de ingresos netos procedentes de los proyectos han financiado ya algunos proyectos RTE. Sin embargo, el mercado de titularización para las infraestructuras presenta un desarrollo mucho menor y una menor liquidez que los mercados de tarjetas de crédito o de títulos representativos de créditos hipotecarios. Conviene dar un mayor impulso a las medidas dirigidas a desarrollar un mercado más líquido y con productos más estandarizados, incluida la consolidación por las instituciones financieras de activos de diferentes proyectos. A este respecto, la Comisión y el BEI examinarán la viabilidad de establecer un Fondo de Titularización para poner en común las carteras de préstamos para infraestructuras de las instituciones financieras participantes y convertirlas en títulos para colocarlos con inversores institucionales. Las instituciones crediticias participantes se encargarían de destinar la liquidez obtenida a través de la titularización a incrementar su capacidad de préstamo para proyectos relacionados con la Iniciativa Europea de Crecimiento.
- Mecanismos para compartir y diversificar el riesgo de la deuda dirigidos a los grandes proyectos. El **Mecanismo de financiación estructurado del BEI** contribuirá a incrementar la disponibilidad de financiación mediante endeudamiento para las fases iniciales, previas a la construcción, de los proyectos. La Comisión está preparando un **nuevo Instrumento de garantía** para cubrir riesgos comerciales concretos que afectan a los proyectos de RTE en la fase posterior a la construcción. Los principales rasgos de este Instrumento se describen en el recuadro 6.

RECUADRO 6: UN INSTRUMENTO DE GARANTÍA COMUNITARIO PARA PRESTAR APOYO A LA INICIATIVA DE CRECIMIENTO

Un instrumento de garantía de la UE deberá reunir las siguientes características:

1. **Objetivo.** El propósito del instrumento es atraer financiación privada para las RTE. Deberá contribuir a reducir los gastos de financiación de los proyectos y acelerar la conclusión de paquetes financieros. El nuevo instrumento de garantía se asemejará a fondos de garantía existentes en la actualidad (como, p. ej., el de Acciones Externas). Deberá complementar a las subvenciones de la UE y a los mecanismos del BEI en el marco del TIF (el Mecanismo de inversión en RTE), incluido el Mecanismo de financiación estructurado. Este instrumento deberá ofrecer garantías que cubran riesgos comerciales específicos no suficientemente cubiertos por los mercados financieros o por los actuales mecanismos de apoyo de la UE. Podría estudiarse cómo ampliar el potencial de este mecanismo de garantía para financiar proyectos de I+D y de banda ancha a escala europea.
 2. **Riesgo cubierto.** El Mecanismo de financiación estructurado del BEI es un importante instrumento que se añade a los mecanismos ya disponibles en forma de subvenciones y a través del mercado para financiar las fases de construcción de los grandes proyectos de infraestructura. El Instrumento de garantía comunitario deberá centrarse en los riesgos posteriores a la construcción, como los riesgos de disminución del tráfico y los ingresos en los primeros años de operación de los proyectos de nueva creación. Actuaría de forma semejante a los mecanismos de pago compensatorio incorporados en el pasado a algunos proyectos de transporte. La garantía cubriría parcialmente los déficit medidos en relación con un escenario de referencia del umbral de rentabilidad durante un periodo inicial (p. ej., tres años) de la fase posterior a la construcción. Una parte del riesgo total inherente a los ingresos lo soportaría el sector privado.
 3. **Proyectos elegibles.** Todos los proyectos deberían tener una base económica sólida y ofrecer una buena relación de coste-eficacia, además de presentar, tras las subvenciones, unas perspectivas aceptables de viabilidad financiera. Podrían beneficiarse de la garantía los proyectos en los que tuviera participación en los riesgos el sector privado, en especial las APP. Se daría prioridad a los proyectos transfronterizos, de conformidad con las prioridades propuestas en el Reglamento financiero modificado de las RTE y el programa «Quick Start».
1. **Beneficiarios.** La garantía estaría disponible para los acreedores, que se beneficiarían de un servicio de la deuda adecuado durante el periodo en cuestión. Como garantía del servicio de la deuda el instrumento funcionaría de manera semejante al seguro ofrecido por los aseguradores «monolínea»⁶. A diferencia de otras formas de garantía (cartas de

⁶ Asegurador «monolínea»: un asegurador que trabaja en una única rama de seguros. Normalmente garantiza todos los pagos programados de intereses y de principal de la deuda asegurada. Si se

crédito, etc.), el instrumento no proporcionaría un compromiso de reembolso de deuda en caso de producirse un incumplimiento motivado por la reducción del tráfico o los ingresos. Proporcionaría al beneficiario, durante un plazo determinado, un sustitutivo de las fuentes de ingreso con las que normalmente se haría frente a los reembolsos regulares de deuda.

5. **Prima de riesgo.** La garantía no debe ser gratuita. Se prevé cobrar al beneficiario una prima calculada sobre la base del riesgo teniendo en cuenta el equilibrio necesario entre el atractivo del instrumento de garantía para los inversores y el coste para el presupuesto de la UE. La definición de las categorías de riesgo se basaría en la metodología desarrollada por el BEI para la provisión de fondos y la gestión de riesgos de su Mecanismo de financiación estructurado.
6. **Reparto del riesgo garantizado.** El riesgo garantizado deben soportarlo a partes iguales el presupuesto de la UE y el Estado o Estados miembro(s) patrocinador(es) del proyecto. En el caso de proyectos en los que participen dos Estados miembros, cada parte (el Estado miembro 1, el Estado miembro 2 y la UE) soportaría el 33 % del riesgo garantizado.
7. **Un riesgo presupuestario limitado y previsto.** Los riesgos asumidos por el instrumento representarían un pasivo potencial en el presupuesto de la UE. Sin embargo, los riesgos presupuestarios potenciales son limitados, y la Comisión tiene previsto proponer la constitución de un mecanismo de provisión de fondos que represente una reserva de liquidez para el presupuesto. Esta reserva funcionaría de manera semejante a la reserva que para los préstamos fuera de la UE proporciona el Fondo de Garantía para Acciones Externas. Tres características del instrumento limitarán aun más el riesgo presupuestario potencial. En primer lugar, la cobertura del servicio de la deuda únicamente durante un determinado número de años excluye el riesgo de que el presupuesto haya de financiar, si se invoca la garantía, un reembolso importante de capital pendiente sobre los préstamos garantizados. Esto contrasta con las garantías sobre los préstamos exteriores del BEI que están cubiertas por el presupuesto. En segundo lugar, la atención prioritaria a las RTE transfronterizas de transporte limita el número de proyectos elegibles. En tercer lugar, el reparto del riesgo con los Estados miembros reducirá también de forma significativa el impacto potencial en el presupuesto de la UE. Dado que la garantía entrará en vigor únicamente en la fase posterior a la construcción, el riesgo de que el presupuesto comunitario haya de hacer frente a un incumplimiento quedará, en cualquier caso, aplazado. Los importes máximos de que pueda tratarse y la probable incidencia del riesgo a lo largo el tiempo están siendo objeto de un examen más detallado antes de la presentación de una propuesta oficial.

invoca la garantía, realiza pagos periódicos de conformidad con el programa de reembolso acordado.

8. **Exploración del mercado.** Es de vital importancia que el instrumento proporcione una respuesta aceptable a las necesidades de los operadores del mercado que van a financiar y a gestionar los proyectos en cuestión. Con ayuda del BEI, la Comisión ha iniciado, pues, un proceso de análisis del mercado con instituciones financieras y otras partes interesadas.
9. **Próximos pasos.** A la vista de los resultados de la exploración del mercado y de las observaciones del Consejo, la Comisión espera poder resolver las cuestiones pendientes en relación con el Instrumento a tiempo para formular una propuesta formal a principios de 2004.

3.3. *Tratamiento estadístico de las asociaciones público-privadas y las operaciones de titularización en SEC-95*

El Sistema Europeo de Cuentas (SEC-95) —base de los criterios de Maastricht— establece normas estadísticas que determinan cómo clasificar diferentes tipos de gasto en las Cuentas Nacionales y cómo han de ser considerados los compromisos del Estado en términos de su impacto en el déficit y la deuda pública.

Fundamentalmente, el SEC-95 establece que la propiedad económica de un activo depende de qué parte soporte el riesgo y de las recompensas asociadas al activo. La aplicación de este principio es bastante compleja y hacen falta más orientaciones, en especial para resolver una **cuestión técnica importante:** a saber, cómo establecer la **propiedad económica del activo subyacente en la APP** —activo del Estado, o activo de uno de los socios— independientemente de las disposiciones jurídicas sobre la propiedad.

La Iniciativa Europea de Crecimiento, destinada a permanecer plenamente integrada en el marco del Pacto de Estabilidad y Crecimiento, hace que sea aun más necesaria una aclaración de esta cuestión técnica, dado su potencial para una mayor utilización de las APP para inversiones en infraestructuras físicas.

En febrero de 2003, la Comisión constituyó un **Grupo Operativo**, en colaboración con expertos de los Institutos Nacionales de Estadística (INE) de los Estados miembros, los países adherentes, el BCE y el BEI para clarificar dicho tratamiento estadístico y desarrollar las orientaciones técnicas necesarias, independientemente de las disposiciones jurídicas sobre la propiedad de las APP. El Grupo Operativo ha concluido recientemente sus trabajos y parece haber logrado un consenso en torno a varios principios clave:

- Distinguir dos tipos de APP: aquellas en las que el contratista obtiene ingresos directamente de los usuarios del activo (p. ej., carretera de peaje); y las APP en las que el contratista le cobra al Estado. Para las primeras, se presume que todo activo pertenece plenamente al contratista. Para las segundas, la propiedad plena se atribuye a la parte más expuesta a los riesgos y las recompensas derivados de la propiedad del activo durante el periodo.

- Los activos de las APP no deben clasificarse como activos del Estado cuando el socio privado corra, en cualquier caso, con los riesgos de la construcción y con uno de los dos riesgos siguientes: i) el riesgo asociado a la disponibilidad (que depende del comportamiento del socio) y ii) el riesgo asociado a la demanda (relacionado con el comportamiento de los usuarios finales de los activos). Otros aspectos que han de tenerse en cuenta son: el efecto de la invocación de ciertas garantías concedidas por el Estado; la clasificación de la unidad a cargo del proyecto en lo que respecta a su autonomía de decisión con respecto al Estado, y la asignación final de los activos en ciertos casos concretos.
- Si el activo de la APP se considera un activo del Estado, los gastos de capital (para un nuevo activo o para una renovación de importancia) se registrarán como gastos estatales, con un impacto negativo en el déficit/superávit público. En contrapartida, el Estado contraerá una nueva deuda registrada al mismo tiempo que el gasto.
- Si el activo de la APP no se considera un activo del Estado, los gastos de capital no tendrán ningún impacto ni en el déficit/superávit público ni en la deuda del Estado. La adquisición regular por parte de los socios públicos de servicios suministrados por el socio privado tendrá la consideración de gasto público durante toda la vigencia del contrato.

El Grupo Operativo presentará su informe final, con vistas a un dictamen consultivo, al Comité de estadísticas monetarias, financieras y de la balanza de pagos (CMFB) en enero de 2004. Más adelante se tomará una decisión final, antes de la notificación oficial de los déficit y la deuda oficiales que tendrá lugar el 1 de marzo de 2004.

RECUADRO 7: NORMAS RELATIVAS A LAS OPERACIONES DE TITULARIZACIÓN LLEVADAS A CABO POR EL ESTADO

1. La titularización sobre flujos futuros no asociados a un activo preexistente habrá de tratarse siempre como endeudamiento del Estado.
2. La concesión de garantías por parte del Estado a un fondo especializado (*Special Purpose Vehicle - SPV*) o a otra entidad supone una transferencia incompleta del riesgo y es prueba de que no se ha producido un intercambio efectivo de la propiedad del activo. En consecuencia, una operación de titularización realizada con un fondo especializado supone la reclasificación de este en el sector estatal, o el registro de un préstamo implícito del fondo especializado al Estado.
3. Siempre que el contrato de titularización incluya, además del pago inicial del fondo especializado a la unidad estatal, una cláusula sobre pagos futuros adicionales (precio de compra diferido) del fondo especializado, se aplicarán disposiciones especiales. En particular, siempre que la diferencia entre el pago inicial y el precio observado en el mercado, o el precio estimado basado en el mercado, sea superior al 15 %, la transacción habrá de considerarse como una operación de endeudamiento del Estado.
4. El valor de la transacción inicial deberá registrarse como un importe en efectivo pagado por el fondo especializado al Estado. Los pagos adicionales eventuales pueden influir en el endeudamiento neto/la financiación neta en el caso de ventas de activos no financieros

únicamente en el momento en que tienen lugar.

3.4. *Seguimiento de los progresos e informes periódicos*

A nivel de la Unión, los progresos de la Iniciativa Europea de Crecimiento se evaluarán periódicamente en el contexto del ciclo anual de presentación de informes asociado al Consejo Europeo de primavera a partir de 2005. Además, cinco años después de su puesta en marcha se emprenderá una evaluación más exhaustiva de los avances registrados.

4. CONCLUSIONES

El presente informe da respuesta a la solicitud del Consejo Europeo del pasado mes de octubre de llevar adelante la Iniciativa Europea de Crecimiento.

Proporciona una hoja de ruta para estimular la inversión en redes y conocimiento en apoyo del proceso más amplio de reformas estructurales dentro de la Unión. Establece cómo pueden financiarse estas inversiones y, en particular, cómo la combinación de un entorno normativo y administrativo adecuado y de una financiación selectiva a nivel europeo puede coadyuvar a la participación del sector privado. El informe, tal como se solicitó, establece un primer conjunto de proyectos en el marco de un Programa «Quick Start» de acciones que pueden contribuir a una mejor integración de la Europa ampliada y reforzar nuestra capacidad de innovar. No se trata de una lista cerrada. A medida que otros proyectos alcancen una situación de madurez, y siempre que satisfagan los criterios indicados en el presente informe, podrán incorporarse a este Programa «Quick Start».

Este informe debe proporcionar un marco en el que queden fijadas a partir de ahora las prioridades políticas y de financiación a nivel nacional y europeo. En concreto, los proyectos «Quick Start» propuestos deben estar respaldados por la financiación necesaria. Esto significa hacer el mejor uso posible de los fondos asignados, como el programa de las RTE y el VI Programa marco de investigación, y también de los Fondos Estructurales y de las fuentes del BEI.

Se invita al Consejo Europeo a aprobar el enfoque propuesto y a confirmar un calendario claro de acción por parte de la Comisión, el Consejo, el Parlamento Europeo, el BEI y los Estados miembros para poner en marcha esta Iniciativa Europea de Crecimiento.

Anexo 1: Proyectos «Quick Start» - redes de transporte, redes de banda ancha, investigación, innovación y desarrollo

Redes de transporte

Tramos transfronterizos de proyectos RTE-T prioritarios con el grado de madurez adecuado ⁷ (<i>proyectos subrayados, finalización antes de Dic. 2007</i>)	País	Inicio	Fin	Coste ⁸	Fase ⁹	Financiación Nacional ¹⁰	Sinergias con la financiación comunitaria hasta 2006 ¹¹	Sinergias con el BEI hasta 2010 ¹²
<p>1. Eje ferroviario Berlín-Verona/Milán-Bolonia-Nápoles-Mesina-Palermo</p> <p>- Túnel del Brenero</p>	AT-IT	2004	2015	4 312	P/E	p.c.	28,15 M€ de RTE 2003-2006	3 000 M€ ya firmados para el proyecto prioritario en su conjunto. En marcha & en preparación en cuanto a los componentes italianos. Mayor participación en todo el proyecto posible. Participación en el acceso al túnel y en el túnel cuando se inicien.

⁷ Según la definición contenida en COM (2003) 564. Para el túnel del Brenero y Mont-Cenis, la madurez hace referencia a los trabajos pesados de perforación (estudios geológicos).

⁸ Coste total del tramo mencionado, incluidos los estudios. En millones de euros, nivel de precios de 2003.

⁹ M = en marcha; P= inicio antes de dic. 2006; E= grandes estudios técnicos; O= obras.

¹⁰ Debe distinguirse la financiación nacional equivalente a la financiación comunitaria y toda otra financiación nacional.

¹¹ La Comisión ha propuesto incrementar la contribución del presupuesto RTE hasta el 30 % de la tasa de intensidad de la subvención para los tramos transfronterizos. Para los proyectos en los que participa UE15, las subvenciones RTE son las previstas en el marco del actual Programa Indicativo Plurianual (PIP) (Decisión 19.9.2001) o las asignadas en 2003 al margen del PIP. FC= Fondo de Cohesión; FEDER= Fondo Europeo de Desarrollo Regional.

¹² Las contribuciones del Grupo BEI indicadas en el presente cuadro y en los siguientes consisten en préstamos; en cambio, la financiación de la Comunidad reviste la forma de subvenciones. Además, las estimaciones del Grupo BEI hacen referencia a la totalidad de cada uno de los corredores prioritarios de las RTE identificados, mientras que las estimaciones de la Comisión hacen referencia a la financiación comunitaria de tramos concretos identificados como proyectos «Quick Start».

<p>2. Eje ferroviario de alta velocidad París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres</p> <p>- Lieja-Colonia</p>	BE-DE	1996	2007	1 184	M/O	p.c.	5 M€ de RTE 2003-2006	<p>4 500 M€ ya firmados para el proyecto prioritario en su conjunto.</p> <p>En marcha & en preparación en UK, BE y NL.</p>
<p>3. Eje ferroviario de alta velocidad de Europa suroccidental</p> <p>- Figueras-Perpiñán</p> <p>- Lisboa/Oporto – Madrid</p>	ES-FR PT-ES	2004 2006	2009 2011	950 5 700	P/O P/O	p.c. p.c.	63,5 M€ de RTE 2003-2006 FC posible	<p>300 M€ ya firmados y 2 400 M€ adicionales inminentes para el proyecto prioritario en su conjunto.</p> <p>En marcha & en preparación para Madrid, Barcelona, Figueres.</p> <p>Participación posible en Madrid-Valladolid.</p>
<p>4. Eje ferroviario de alta velocidad Este</p> <p>- Estrasburgo – Appenweier (Puente de Kiel)</p>	FR-DE	2004	2010	150	P/O	p.c.		<p>600 M€ ya firmados para el proyecto prioritario en su conjunto.</p> <p>TGV Est en marcha.</p> <p>Participación adicional posible para el tramo alemán y Metz-Luxemburgo.</p>
<p>5. Eje de Betuwe</p>								

<p>6. Eje ferroviario Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-frontera ucraniana</p> <p>- Túnel de Mont-Cenis</p> <p>- Budapest-Ljubljana – Modernización ferroviaria</p>	<p>FR-IT</p> <p>HU-SI</p>	<p>2006</p> <p>2006</p>	<p>2017</p> <p>2015</p>	<p>6 100</p> <p>760</p>	<p>M/E</p> <p>P/O</p>	<p>p.c.</p> <p>p.c.</p>	<p>42 M€ de RTE 2003-2006</p> <p>43,5 M€ de ISPA y 40,8 M€ del FC</p>	<p>100 M€ firmados para el proyecto prioritario en su conjunto.</p> <p>Participación posible para el túnel y las conexiones de acceso.</p> <p>En marcha & en preparación para Ljubljana-Budapest</p>
<p>7. Autopista Igoumenitsa/Patra-Atenas-Sofia-Budapest</p> <p>- Atenas-Salónica-(Bulgaria) (incluidos en Pathe)</p> <p>- Sofia- Kulata - (Grecia)</p>	<p>EL</p> <p>BG</p>	<p>1996</p> <p>2003</p>	<p>2008</p> <p>2010</p>	<p>1 200¹³</p> <p>675</p>	<p>M/O</p> <p>P/O</p>	<p>p.c.</p> <p>p.c.</p>	<p>En marcha FEDER y FC</p>	<p>3 500 M€ firmados para el proyecto prioritario en su conjunto.</p> <p>En marcha & en preparación para Via Egnatia y Via Pathe y para Sofia-Kulata</p>
<p>8. Enlace multimodal Portugal/España-resto de Europa</p>								<p>3 700 M€ ya firmados para el proyecto prioritario en su conjunto.</p> <p>En marcha & en preparación para autopistas portuguesas y españolas y línea ferroviaria Coruña-Lisboa-Sines.</p>

¹³

Trabajos restantes

<u>9. Enlace ferroviario convencional Cork-Dublín-Belfast-Larne-Stranraer (finalizado en 2001)</u>								
<u>10. Aeropuerto de Malpensa (finalizado en 2001)</u>								
<u>11. Enlace fijo por ferrocarril/carretera entre Dinamarca y Alemania (finalizado en 2001)</u>								
12. Corredor multimodal del triángulo nórdico - Kerava-Vainikkala - (Russia) – Modernización ferroviaria - Túneles ferroviarios de Malmoe y Estocolmo	FI SE	2003 2004	2006 2011	591 2000	M/O P/O	p.c. p.c.	31 M€ de RTE 2003-2006	1 200 M€ ya firmados para el proyecto prioritario en su conjunto. Participación posible en la renovación ferroviaria Kerava-Vainikkala. En marcha & en preparación para el túnel de la ciudad de Malmoe.
13. Enlace por carretera UK/Irlanda/Benelux - Felixtowe-Holyhead/Stranraer – Carretera (nueva o renovada)	UK	1996	2010	1 349	M/O	p.c.	5,8 M€ de RTE 2003-2006	119 M€ firmados y 600 M€ inminentes para el proyecto prioritario en su conjunto. Tramos en marcha & en preparación para componentes de carretera tanto en UK como en IE.

14. Eje principal de la costa Oeste									600 millones firmados para el proyecto prioritario en su conjunto. No se espera ninguna otra participación a corto plazo.
16. Eje ferroviario para mercancías Sines-Madrid-París									No participa todavía
17. Eje ferroviario París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava - Múnich-Mühldorf-Salzburgo – Modernización ferroviaria - Viena – Bratislava – Modernización ferroviaria	DE-AT AT-SK	2002 2004	2015 2010	898 134	M/O P/O	p.c. p.c.	4 M€ de RTE 2003-2006	No participa en los trabajos en marcha. Posible participación a más largo plazo.	
18. Eje fluvial Rin/Mosa-Main-Danubio - Viena-Bratislava - Rin-Mosa, incluida esclusa de Lanaye	AT-SK NL-BE	2006 2005	2015 2019	180 504	P/O P/O	p.c. p.c.	5,6 M€ de RTE 2003-2006	No participa todavía	
19. Interoperabilidad del eje de alta velocidad de la Península Ibérica - Corredor Norte - Noroeste, incluido Vigo-Oporto	E-P	2001	2010	8 736	M/O	p.c.	Posible CF y ERDF	Se espera una participación importante a corto plazo en el AVE Córdoba-Málaga y el AVE Levante. No participa en los trabajos en marcha Vigo-Oporto (n.b. no realizado por el GIF).	

20. Eje ferroviario Fehmarn Belt								No participa todavía
21. Autopistas del mar¹⁴								1 800 M€ firmados para proyectos portuarios de la UE en las cuatro regiones. Participación adicional posible.
- Autopista del mar Báltico	UE	2004	2010	p.c.	P/O	Dependiente de la decisión final de la CE		
- Autopista del mar de Europa occidental	UE	2004	2010	p.c.	P/O			
- Autopista del mar de Europa suroriental	UE	2004	2010	p.c.	P/O			
- Autopista del mar de Europa suroccidental	UE	2004	2010	p.c.	P/O			
22. Eje ferroviario Atenas-Sofia-Budapest-Viena-Praga-Nüremberg/Dresde								90 M€ firmados para el proyecto prioritario en su conjunto. En marcha & en preparación para el puente del Danubio. Posible para los tramos checo, húngaro y rumano.
- Budapest-Sopron-Viena- Modernización ferroviaria	AT-HU	2004	2010	1 318	P/O	p.c.		
23. Eje ferroviario Gdansk-Varsovia-Brno/Bratislava-Viena								240 M€ firmados para el proyecto prioritario en su conjunto. En marcha & en preparación para tramos pequeños. Otras, posibles.
- Katowice-Breclav – Modernización ferroviaria	PL-CZ	2004	2010	731	P/O	p.c.	Posible FC o FEDER	
- Katowice-Zilina-Nove Mesto n. V. – Modernización ferroviaria	PL-SK	2002	2010	1 331	M/O	p.c.	Posibles 49 M€ de FC 2004-2006	

¹⁴

La Comisión puede proporcionar servicios a los Estados miembros que deseen organizar su cooperación (p. ej., seminarios)

<p>24. Eje ferroviario Lyon/Génova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Amberes</p> <p>- Dijon - Mulhouse-Mülheim – Nueva vía</p> <p>- Basilea – Karlsruhe – Nueva vía</p> <p>- «Rin de hierro»: Rheidt – Amberes – Modernización ferroviaria</p>	<p>FR-DE</p> <p>CH-DE</p> <p>BE-NL</p>	<p>2006</p> <p>1987</p> <p>2004</p>	<p>2010</p> <p>2015</p> <p>2010</p>	<p>2 080</p> <p>4 235</p> <p>550</p>	<p>P/O</p> <p>M/O</p> <p>P/O</p>	<p>p.c.</p>	<p>7,5 M€ en 2003</p> <p>77 M€ de RTE 2003-2006</p>	<p>No hay participación todavía.</p> <p>Posible participación futura.</p>
<p>25. Eje de autopistas Gdansk-Brno/Bratislava-Viena</p> <p>- Brno-Viena</p>	<p>CZ-AT</p>	<p>2005</p>	<p>2010</p>	<p>479</p>	<p>P/O</p>			<p>173 M€ firmados para el proyecto prioritario en su conjunto.</p> <p>En marcha & en preparación para pequeños tramos. Otras, posibles.</p>
<p>26. Eje ferroviario/de carreteras Irlanda/Reino Unido/Europa Continental</p> <p>- Cork-Dublín-Belfast – modernización ferroviaria</p> <p>- Crewe - Holyhead - modernización ferroviaria</p>	<p>IE-UK</p> <p>UK</p>	<p>2003</p> <p>2005</p>	<p>2010</p> <p>2008</p>	<p>469</p> <p>120</p>	<p>P/O</p> <p>P/O</p>	<p>p.c.</p>	<p>FEDER posible</p> <p>FEDER posible</p>	<p>No hay participación todavía.</p> <p>Posible participación futura.</p>
<p>27. «Ferrocarril Báltico» eje Varsovia-Kaunas-Riga-Talin</p>								<p>No hay participación todavía.</p>
<p>28. «Eurocaprail» en el eje ferroviario Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo</p>								<p>No hay participación todavía.</p>

29. Eje ferroviario del corredor intermodal jónico/adriático								No hay participación todavía
---	--	--	--	--	--	--	--	------------------------------

15. Galileo - Fase de desarrollo y despliegue	UE	2002	2007	3 200	M/O	1 100M€ del sector privado ¹⁵ 550 M€ de ESA	550 M€ de RTE 2001-2006 200 M€ de RTE previstos hasta 2006	Posible participación
---	----	------	------	-------	-----	---	---	-----------------------

¹⁵ Dependerá del resultado de la convocatoria de concesión que negociará la empresa común Galileo.

Redes de energía

Tramos transfronterizos de proyectos RTE-E prioritarios con el grado de madurez adecuado ¹⁶	País	Inicio	Fin	Coste ¹⁷	Fase ¹⁸	Sinergias con la financiación comunitaria hasta 2006 ¹⁹	Sinergias con el BEI hasta 2010
Electricidad							
<p>EL 1. Francia — Bélgica — Países Bajos — Alemania: refuerzos de la red eléctrica para solucionar la congestión en la transmisión de fluido eléctrico a través del Benelux.</p> <p>- Línea Avelin-Avelgem</p> <p>- Línea Moulaine-Aubange</p>	FR-BE	2003	2005	13	P/O		Observación general: esta categoría de proyectos puede beneficiarse de la financiación del BEI disponible para RTE-energía (préstamos anuales por un valor estimado de 500-1 000 M€)
	FR-BE	2005	2007	30	P/O		
<p>EL 2. Fronteras de Italia con Francia, Austria, Eslovenia y Suiza: incremento de la capacidad de las interconexiones eléctricas.</p> <p>- Línea Robbia – St.Fiorano</p> <p>- Instalación de defasaje</p>	CH-IT	2003	2005	25	P/O		
	IT-SI	2004	2005	40	P/O		

¹⁶ Según la definición recogida en Decisión 1229/2003/EC.

¹⁷ Coste total del tramo mencionado, incluidos los estudios. En millones de euros, nivel de precios de 2003.

¹⁸ M = en marcha; P= inicio antes de dic. 2006; E = grandes estudios técnicos; O = obras.

¹⁹ FC= Fondo de Cohesión; FEDER = Fondo Europeo de Desarrollo Regional.

<p>EL 3. Francia — España — Portugal: incremento de la capacidad de interconexión eléctrica entre estos países y para la Península Ibérica, y desarrollo de la red en las islas.</p> <p>- Línea Sentmenat – Bescano – Baixas</p> <p>- Línea Aldeadávila – Douro- Valdigem</p>	<p>ES-FR</p> <p>ES-PT</p>	<p>2004</p> <p>2006</p>	<p>2006</p> <p>2008</p>	<p>100</p> <p>11</p>	<p>P/O</p> <p>P/O</p>		
<p>EL 4. Grecia — Países balcánicos — Sistema UCTE:</p> <p>Desarrollo de la infraestructura eléctrica para conectar Grecia con el sistema UCTE.</p> <p>- Línea Philippi – Hamidabad</p>	<p>EL-TR</p>	<p>2004</p>	<p>2006</p>	<p>50</p>	<p>P/O</p>		<p>Apoyo a criterios UCTE más amplios</p>
<p>EL 5. Reino Unido — Europa continental y Europa septentrional:</p> <p>Establecimiento/incremento de la capacidad de interconexión eléctrica y posible integración de la energía eólica costera.</p> <p>- Cable submarino</p>	<p>NL-UK</p>	<p>2004</p>	<p>2006</p>	<p>480</p>	<p>P/O</p>		

<p>EL 7. Dinamarca — Alemania — Anillo báltico (incluidas Noruega — Suecia — Finlandia — Dinamarca — Alemania):</p> <p>Incremento de la capacidad de interconexión eléctrica y posible integración de la energía eólica costera.</p> <p>- Cable submarino <i>Skagerak 4</i></p> <p>- <i>Harku – Espoo (ESTLINK)</i></p> <p>- <i>Alytus-Elk</i></p>	DK-NO	2005	2008	400	P/O		
	EE-FI	2005	2007	110	P/O		
	LT-PL	2006	2008	434	P/O		

Gas natural							
<p>GN 1. Reino Unido — Europa continental septentrional, incluidos los Países Bajos, Dinamarca y Alemania — (con conexiones a los países de la región del mar Báltico) — Rusia: gaseoductos que conectarán algunas de las principales fuentes de gas de Europa, mejorarán la interoperabilidad de las redes e incrementarán la seguridad del suministro.</p> <p>- Conducto Transgas norte</p>	RU-DE-NL-UK	2006	2010	5 000	P/O		Se ha acudido al BEI para el tramo UK-NL

<p>GN 2. Argelia — España — Italia — Francia — Europa continental septentrional: Construcción de nuevos gaseoductos de Argelia a España, Francia e Italia, e incremento de la capacidad de la red en y entre España, Italia y Francia.</p> <p>- Gaseoducto Argelia – España – Francia</p> <p>- Argelia – Libia – Italia</p>	<p>DZ-ES- FR DZ-LY-IT</p>	<p>2004 2004</p>	<p>2008 2008</p>	<p>1 500 540</p>	<p>P/O P/O</p>		<p>Sometido a la evaluación del BEI</p>
<p>GN 3. Países del mar Caspio — Oriente Medio — Unión Europea:</p> <p>Nuevas redes de gaseoductos a la Unión Europea desde nuevas Fuentes, como los gaseoductos Turquía — Grecia, Grecia — Italia y Turquía — Austria.</p> <p>- Turquía – Grecia – Italia</p>	<p>TR-EL-IT</p>	<p>2004</p>	<p>2010</p>	<p>900</p>	<p>P/O</p>		<p>Solicitado estudio de viabilidad</p>

Redes de banda ancha, Investigación, Desarrollo e Innovación

Ámbito del proyecto	Proyectos concretos	Inic.	Fin	Coste total	Sinergias con la financiación comunitaria	Sinergias con el BEI
Banda ancha / Brecha digital	Promover la conexión de banda ancha en zonas rurales y remotas (fibra óptica, cobre, inalámbrica, satélite, etc.) para el final de 2005, de conformidad con las estrategias de banda ancha ²⁰ que se publicarán antes del final de 2003. Se podrán también así conectar escuelas y centros sanitarios.	2004	2006	Se determinará más adelante en función de las estrategias nacionales de banda ancha	Elegibles para recibir apoyo a través de los Fondos Estructurales. 6 000 M€ programados para la sociedad de la información en general durante el periodo 2000-2006 (importe que se revisará tras el examen intermedio de los FE). Los criterios y modalidades de utilización se detallan en las Directrices de uso de los Fondos Estructurales para las comunicaciones electrónicas.	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> Los proyectos se beneficiarán de las dotaciones TIC e Investigación incluidas en la Iniciativa Innovación 2010, que en sí misma asciende en total a 20 000 M€ entre 2004 y 2006 </div>
Comunicaciones y tecnologías móviles	Se desarrollarán a través de la Plataforma tecnológica de comunicaciones móviles. En el ámbito comunitario de la I+D, dos proyectos relativos a: 1) un banco de pruebas a gran escala distribuido para la interoperabilidad de las comunicaciones móviles; 2) la evolución de los sistemas móviles actuales más allá de la tercera generación.	2004	2006	800 M€ para I+D	Importe indicativo de la financiación comunitaria : 400 M€ para I+D a través del VI PM. Los participantes privados en proyectos comunitarios de I+D aportarán una cantidad equivalente. En general, la financiación comunitaria para I+D sobre las TIC representa alrededor del 5 % del gasto total de I+D en las TIC en la UE. Los fondos restantes son privados (empresas inversoras en I+D) o públicos	

²⁰

Los Estados miembros se comprometieron a establecer estrategias nacionales de banda ancha antes del final de 2003 en el Consejo Europeo de 20-21 de marzo de 2003, punto 38 de las Conclusiones.

					(apoyo de programas nacionales de I+D).	
Infraestructura de redes de investigación basada en las TIC (Géant)	Actualizar las redes de investigación y educación a 10 Gbit/s para 2005 y transición a redes Terabit	M	2010	2 350 M€	Importe indicativo de la financiación comunitaria: 150 M€ a través del VI Programa marco de I+D.	

Economía del hidrógeno	<p>Hypogen – instalación de experimentación a gran escala para la producción de hidrógeno y electricidad</p> <p>Hycom – Establecimiento de un cierto número de «comunidades de hidrógeno» en la Unión que utilizarán hidrógeno como fuente de energía para calefacción y electricidad y como combustible para vehículos</p>	2004	2015	<p><i>Hypogen</i> 1 300 M€</p> <p><i>Hycom</i> 1 500 M€</p> <p><u>Fases</u> 2005-2007 (500 M€) 2007-2012 (1 500 M€) 2013-2015 (800 M€)</p>	Posible apoyo del Programa marco de investigación y los Fondos Estructurales	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>Los proyectos se beneficiarán de las dotaciones TIC e Investigación incluidas en la Iniciativa Innovación 2010, que en sí misma asciende en total a 20 000 M€ entre 2004 y 2006</p> </div>
Nanoelectrónica	Se definirán con la industria infraestructura y proyectos a través de la Plataforma tecnológica de nanoelectrónica	2004	2009	<p>Infraestructura 2 500 M€</p> <p>Proyectos de I+D 2 800 M€</p>	Posible apoyo del Programa marco de investigación y los Fondos Estructurales	
Láseres de la próxima generación	Desarrollo de una red de instalaciones nacionales de láser para 2010 y una instalación internacional para 2012	2005	2012	Hasta 1 250 millones	Posible apoyo del Programa marco de investigación y los Fondos Estructurales	
GMES (global monitoring for the environment and security)	Desarrollo de la red por satélite, las instalaciones y las aplicaciones relacionadas del sistema GMES	2004	2013	<p>2004-2006 900 M€</p> <p>a partir de 2007, aumento de 300 M€ a</p>	Posible apoyo del Programa marco de investigación y los Fondos Estructurales	

				450 M€ por año.		
Instalación de lanzamiento de Korou		2004	2005	320 M€	Posible apoyo del Programa marco de investigación y los Fondos Estructurales	

Anexo 2: Hoja de ruta para el conocimiento y las redes

Para diciembre de 2003

- Simplificación de los procedimientos de concesión de ayudas estatales a las PYME, incluida la normativa sobre las ayudas para I+D (Comisión).
- Puesta en marcha de una acción preparatoria para la investigación relacionada con la seguridad.
- Propuestas RTE: prioridades de las redes de transporte y adaptación de las normas de financiación de las RTE de transporte y energía.
- Propuestas de modificación del Derecho de sociedades vigente para facilitar las fusiones transfronterizas.
- Propuesta de Orientaciones sobre el tratamiento de las asociaciones público-privadas en las cuentas nacionales.
- Implantación de las estrategias nacionales de banda ancha.
- Evaluación de los primeros progresos antes del Consejo Europeo de diciembre.

Para marzo de 2004

- Acuerdo político sobre los proyectos prioritarios de Redes Transeuropeas de Transporte y sobre las normas de financiación de las RTE de transporte, telecomunicaciones y energía.
- Adopción final de las medidas pendientes relativas a la normativa de los contratos públicos y la patente comunitaria.
- Adopción final del segundo paquete ferroviario.

Para junio de 2004

- Adopción final de las propuestas por las que se modifica el sistema de Euroviñeta.
- Acuerdo sobre las propuestas relativas al régimen fiscal aplicable a las sociedades matrices y filiales y a las fusiones.
- Adopción final de las Directivas sobre los servicios de inversión y la transparencia.
- Examen intermedio de los Fondos Estructurales.
- Libro Verde sobre las asociaciones público-privadas y la legislación sobre contratación pública.
- Propuestas de la Comisión sobre una posible estructura armonizada de fondos europeos que garantice la transparencia fiscal en las operaciones de capital-riesgo.
- Lanzamiento, por la Comisión, de una primera tanda de plataformas tecnológicas europeas.

Para diciembre de 2004

Adopción final de los proyectos prioritarios de Redes Transeuropeas de Transporte y las normas de financiación de las RTE de transporte, telecomunicaciones y energía.

ACCIONES DEL BEI/FEI EN EL CONTEXTO DE LA HOJA DE RUTA DE LA INICIATIVA EUROPEA DE CRECIMIENTO

Para diciembre de 2003:

- Aprobación del plan de operaciones 2004-2006 del BEI y del FEI, que incluyen su contribución a la Iniciativa de Crecimiento. Lanzamiento oficial del Mecanismo de inversión en RTE (TIF). Adaptación de la Iniciativa Innovación 2010 a la Iniciativa de Crecimiento.

Para marzo de 2004:

- Informe de situación sobre la Iniciativa de Crecimiento, con las medidas instauradas y las primeras operaciones en curso o identificadas (de cara también al Consejo Europeo de primavera).
- Puesta en marcha por el Grupo BEI (con financiación del Programa marco de investigación) de un estudio de viabilidad sobre un nuevo tipo de instrumento de inversión en capital-riesgo para centros de excelencia, destinado a subsanar el déficit de financiación entre la investigación y la inversión de la fase inicial. Posibilidad de implantar un sistema piloto a mediados de 2004.

Para junio de 2004:

- Evaluación intermedia del plan de operaciones y de la contribución del Grupo BEI a la Iniciativa Europea de Crecimiento; informe a los Consejos de Administración.

Para diciembre de 2004:

Aprobación del plan de operaciones 2005-2007 del BEI y el FEI, incluidas posibles adaptaciones de sus contribuciones a la Iniciativa de Crecimiento.

Anexo 3: Mapa de proyectos de transporte «Quick Start»

