

EVITAR EL COLAPSO DE EUROPA

SOBRE LA "INICIATIVA PARA EL CRECIMIENTO" LANZADA POR LA COMISIÓN Y EL BEI PARA ACELERAR EL DESARROLLO DE LAS REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTE

PREVENTING THE COLLAPSE OF EUROPE

THE "GROWTH INITIATIVE" LAUNCHED BY THE EUROPEAN COMMISSION AND THE EIB TO ACCELERATE THE DEVELOPMENT OF TRANS-EUROPEAN NETWORKS

MATEU TURRÓ CALVET. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Director Asociado del BEI y Catedrático de Transportes de la ETSECCP de Barcelona. turro@eib.org

RESUMEN: El sistema europeo de transporte se encuentra en riesgo de colapso. Un transporte eficiente es esencial para el desarrollo del Mercado Único y para la integración económica y sociopolítica. La creciente congestión ralentizará estos procesos y afectará a los países periféricos como España y Portugal. Los países de la ampliación también verán su convergencia con los antiguos miembros de la UE limitada por un transporte ineficiente en Europa Central. El incremento del tráfico global se concentrará en el transporte de larga distancia (entre el 60 y el 90% por carretera y entre dos y dos veces y media el tráfico aéreo actual en 2010). La propuesta de la Comisión de desarrollar modos de transporte más limpios (ferrocarril y transporte marítimo y fluvial) es claramente insuficiente para responder al desafío. Deben adoptarse medidas "blandas" (fijación de precios eficientes que incorporen las externalidades o aplicación de sistemas inteligentes de transporte), pero éstas no podrán resolver los problemas. Una eficiente asignación de recursos debe incorporar la creación de nuevas infraestructuras o la ampliación de las antiguas. La Comisión Europea ha desarrollado una política de Redes Transeuropeas de Transporte (RTE) para establecer una infraestructura de transporte que responda a las necesidades de la UE. La revisión de las Directrices para las RTE, todavía en discusión, propone una nueva lista de 30 proyectos prioritarios (5 con impacto directo sobre España). El coste de las obras de estas rediseñadas RTE se estima en 600 millardos de Euros hasta el año 2010 (220 millardos en los 30 proyectos prioritarios). Absorberán entre el 0,3 y el 0,4% del PIB de cada año, además de los costes de otros proyectos «nacionales». Bajo la presidencia italiana, la Comisión Europea y el BEI han lanzado una «Iniciativa para el Crecimiento» con el objetivo de acelerar la inversión, principalmente en los proyectos de RTE transfronterizos y en los localizados en los países de la ampliación y en innovación. El BEI ha diseñado un programa de apoyo a las inversiones en las RTE que incluye una línea de 50 millardos de Euros (12-13 millardos en los próximos tres años para 16 de los 30 proyectos prioritarios) en créditos a muy largo plazo, a consumir entre el 2004 y el 2010, y un fondo de garantía destinado a cubrir algunos riesgos de proyecto para facilitar el desarrollo de las Asociaciones Público-Privadas. Pero el BEI solo financia proyectos de buena calidad desde el punto de vista técnico, medioambiental, financiero y económico y la viabilidad de algunos de los nuevos proyectos prioritarios, que están definidos de una forma vaga, está todavía por demostrar. Los fondos de la Comisión y los créditos del BEI deberían facilitar realización de los proyectos, pero son los estados miembros los responsables finales de su ejecución y, por lo tanto, del éxito de la «Iniciativa para el Crecimiento».

PALABRAS CLAVE: REDES TRANSEUROPEAS, INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, CONGESTIÓN, PROCESOS PRIORITARIOS, BEI

ABSTRACT: The European transport system is under threat of collapse. Efficient transport is essential for the development of the Single Market and for economic and socio-political integration. Growing congestion will slow down these processes and will affect peripheral countries such as Spain and Portugal. Accession countries will also see their convergence with old EU members curtailed by inefficient transport across central Europe. The overall traffic increase will concentrate on long-distance transport (from 60 to 90% on motorways and between 2 and 2.5 times the present air traffic by 2010). The Commission's proposal to develop cleaner modes of transport (railways and shipping) is clearly insufficient to respond to the challenge. Soft measures (efficient pricing systems incorporating externalities or the application of intelligent transport systems -ITS) must be adopted but are clearly insufficient to solve the problems. An efficient allocation of resources must incorporate the creation of new or extended infrastructure. The European Commission is pursuing a trans-European networks (TENs) policy to establish a transport infrastructure responding to the needs of the EU. The revision of the TENs Guidelines, still under discussion, proposes a new list of 30 priority projects (5 with a direct impact on Spain). The works in the redefined TENs are estimated to cost some 600 bn Euro up to the year 2010 (220 bn on the 30 priority projects). They should absorb between 0.3 and 0.4% of GDP every year, on top of other "national" projects. Under the Italian Presidency, the Commission and the EIB have launched a "Growth Initiative" in order to accelerate investment, mostly on trans-border TENs projects and those located in accession countries and innovation projects. The Bank has established a TENs Investment Facility to provide some 50 bn Euros of very long-term loans by 2010 (12-13 bn over the next three years on 16 out of the 30 priority projects), and create a guarantee fund destined to cover some project risks to facilitate the development of PPPs. But the EIB will only finance projects of good quality from a technical, environmental, financial and economic point of view and the feasibility of some of the new priority projects, which are vaguely defined, must still be demonstrated. Commission grants and EIB loans should facilitate project implementation, but Member States are finally responsible for launching projects and, therefore, for the success of the "Growth Initiative".

KEYWORDS: TRANS-EUROPEAN NETWORKS, TRANSPORT INFRASTRUCTURE, CONGESTION, PRIORITY PROJECTS, EIB

El sistema de transporte europeo está al borde del colapso. No hace mucho el gobierno británico discutía la creación de una fuerza de intervención rápida para proporcionar servicios de urgencia (primeros auxilios, lavabos, etc.) a los automovilistas que pueden quedarse bloqueados durante horas en las autopistas. Suena a una solución de "paños calientes" para curar un problema de arteriosclerosis. Porque la esclerosis de nuestras vías de transporte es efectivamente una de las "enfermedades" que representa una mayor amenaza para nuestra sociedad actual. El sistema de transporte es efectivamente nuestro aparato circulatorio, el que permite que se materialicen los flujos de viajeros y mercancías que son esenciales para el comercio, los intercambios sociales y culturales, el turismo y, en definitiva, la integración económica y sociopolítica.

Unas arterias escleróticas —carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos incapaces de soportar la demanda— implican que el Mercado Único europeo no pueda concretarse y que el proyecto de construir un gran espacio común con los países que pronto van a ser miembros de la Unión Europea tendrá que esperar. Y, como en el caso de las personas aquejadas de problemas circulatorios, son las extremidades —en este caso los países periféricos— las que más van a sufrir, porque el coste de acceso a los grandes mercados centrales, más distantes, va a dispararse.

En España, las áreas de concentración de flujos, como Catalunya y el País Vasco, van ser particularmente afectadas por las "embolias" que se produzcan en los grandes ejes, como se ha comprobado cada vez que las únicas conexiones terrestres decentes que, de momento, tenemos con Europa, las autopistas A-7 y A-1, han quedado bloqueadas. Una situación que nos recuerda que estas comunidades autónomas son precisamente las

menos periféricas de la península y que, en sus grandes ejes de transporte terrestre, necesitan niveles de inversión superiores a los que les corresponderían por su territorio o población. Es evidente que, en el futuro, si se producen las inversiones correspondientes a ambos lados de la frontera, Aragón y Navarra podrán compartir el "privilegio" de convertirse en tierra de tránsito. Pero, de momento, y mientras no se materialice la nueva línea ferroviaria entre Barcelona y Nîmes, la barrera pirenaica sólo tiene dos pasos terrestres de calidad, aunque ya estén en vías de saturación.

La situación del Pirineo no es, por desgracia, una excepción. En toda Europa existe una congestión creciente cuya principal razón es que la in-

versión anual en infraestructuras de transporte ha ido disminuyendo para situarse bastante por debajo del 1% del PIB mientras el tráfico global ha aumentado al ritmo del crecimiento económico. La movilidad en las ciudades, ya muy saturadas, ha aumentado relativamente poco, pero el tráfico interurbano y sobre todo el internacional crece a ritmo muy elevado. La Comisión Europea estima que la demanda total de transporte de mercancías crecerá un 38% (un 50% para el tráfico internacional) y el de viajeros un 24% entre 2001 y 2020 y que, para entonces, la congestión podría suponer unas pérdidas equivalentes al 1% del PIB. Estas previsiones son bastante comedidas, por lo menos en lo que se refiere al transporte de larga distancia. Lo más probable es que la demanda sobre las autopistas europeas aumente, de aquí al 2020, del orden de 60 a 90% y que los aeropuertos deban absorber entre el doble y 2.5 veces más tráfico que hoy en día. Y ello a pesar de que se está potenciando una política de apoyo al ferrocarril y al cabotaje marítimo frente a la carretera y a la aviación, considerados más agresivos contra el medio ambiente, para que no aumenten su dominio del mercado.

Con la política actual el colapso está asegurado, con implicaciones muy negativas para la economía y la calidad de vida de todos los europeos, sobre todo los periféricos, tal como ha señalado repetidamente el gobierno español (1). Es preciso actuar urgente y decididamente para asegurar la movilidad futura de personas y bienes en condiciones adecuadas. Aunque la mejora del funcionamiento del sistema de transportes pueda reducir algo la presión actual, la solución pasa por la construcción de nuevas infraestructuras. Efectivamente, la eliminación de las fuertes distorsiones que mantiene el sistema de transporte —no sólo entre los que pagan peajes y los que no— podría mejorar mucho su eficiencia. Por ejemplo, una política de precios más justa, que incorpore mejor los impactos ambientales conllevaría a un mejor equilibrio entre la oferta y la demanda. La aplicación de nuevas tecnologías puede facilitar la aplicación de este tipo de políticas y contribuir a reducir la congestión y a un mejor reparto entre los distintos modos. Sin embargo estos aspectos "blandos" no son suficientes para responder a los retos del futuro, simplemente porque las fórmulas de optimización del sistema que pueden dar los mayores retornos ya se han aplicado.

El coste de la implantación de sistemas de transporte inteligentes, la nueva frontera del sector transporte, es muy elevado y estos sistemas están sometidos a procesos de implementación bastante lentos. Un ejemplo de ello es el Lkw Maut, el sistema alemán de pago electrónico por el uso de las autopistas por parte de los camiones, que acaba de ser suspendido por el gobierno después de haber sufrido gran-

Unas arterias escleróticas —carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos incapaces de soportar la demanda— implican que el Mercado Único europeo no pueda concretarse y que el proyecto de construir un gran espacio común con los países que pronto van a ser miembros de la Unión Europea tendrá que esperar

(1) Ver reciente artículo de López Corral, A. y Sánchez Soliño, A. "España y la red transeuropea de transporte", R.O.P. 3437, Octubre 2003.

des retrasos en su instalación. En cualquier caso, un sistema de estas características va a necesitar años para hacer notar su efectividad en el trasvase modal, si es que alguna vez llega a producirse, y existe el riesgo de que acabe por convertirse simplemente en otra fórmula para que el sector transportes contribuya todavía más al erario público. En este caso observamos además que el sistema usa una tecnología distinta de la aplicada, por ejemplo, en Austria. Sin una auténtica política europea común y una auténtica interoperabilidad en este ámbito (2), es difícil imaginar que las nuevas tecnologías basten para resolver los crecientes problemas de congestión.

LA POLÍTICA EUROPEA DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

¿Y qué se está haciendo, a escala europea, para evitar el previsible colapso? Hasta el Tratado de Maastricht, las grandes infraestructuras de transporte estaban prácticamente excluidas de la política europea. Jacques Delors fue el gran impulsor de la idea de crear las redes transeuropeas, a las que veía también como una fórmula para generar empleo y para asegurar la competitividad europea a largo plazo. Hubo que esperar a 1996 para definir estas redes de interés común, que adolecen de graves problemas conceptuales (3) pero que tienen el mérito de tener existencia legal. En todo caso, únicamente se ha construido, por ahora, un tercio de lo previsto para 2010. De los 14 grandes proyectos considerados "prioritarios" sólo se han terminado tres y se ha invertido en el conjunto menos del 26% de lo estimado. En los últimos años sólo España y Portugal, y Grecia en menor medida, aprovechando el Fondo de Cohesión Europeo han desarrollado sus redes básicas de manera ambiciosa. Los países del centro han reducido considerablemente su inversión con la excusa del déficit público y las crecientes dificultades políticas para construir nuevas infraestructuras por la oposición de propietarios afectados y de grupos ecologistas.

Frente a esta situación la Comisión Europea ha presentado una revisión de las propuestas de 1996 basada en el trabajo que han realizado los representantes de los países de la UE ampliada bajo la dirección de Karel Van Miert,

En los últimos años sólo España y Portugal, y Grecia en menor medida, aprovechando el Fondo de Cohesión Europeo han desarrollado sus redes básicas de manera ambiciosa

antiguo vicepresidente de la Comisión. Las nuevas directrices no acaban de abordar los problemas reales, puesto que la necesaria planificación conjunta de las redes de transporte implicaría la renuncia de los estados a ciertas competencias, pero representan un compromiso político que permite, por lo menos, concentrar esfuerzos en una serie de proyectos. En el Consejo de Ministros de Transportes del día 5 de diciembre se concretó una lista de 30 proyectos en total (4), a los que se otorga una prioridad europea. Aunque la lista es, en teoría abierta, y debe ser todavía ratificada por el Parlamento Europeo, de momento a los proyectos incluidos dentro de los 14 "prioritarios" (5) sólo se han añadido/adaptado cinco que afectan directamente a España:

- 1) En la línea de alta velocidad Sudoeste de Europa se han incorporado los segmentos Lisboa/Oporto-Madrid (2011); Perpignan-Montpellier (2015) y Montpellier-Nîmes (2010); e Irún-Dax (2010), Dax-Burdeos (2020) y Burdeos-Tours (2015).
- 2) En el eje multimodal Portugal-España-resto de Europa, se han añadido las líneas férreas A Coruña-Lisboa-Sines (2010) y Lisboa-Valladolid (2010) y la autopista Lisboa-Valladolid (2010).
- 3) Se ha previsto un nuevo eje ferroviario Sines-Madrid-París, que incluiría una nueva conexión de gran capacidad a través del Pirineo.
- 4) El proyecto de interoperabilidad de la red de alta velocidad en la península ibérica incluye, sin excesiva precisión, las líneas del Plan de Transporte Ferroviario no incluidas en los otros proyectos, que deberían estar terminadas en el 2010 (5 tramos).
- 5) Dentro de las "autopistas del mar" hay dos, la que conecta la península con el Mar del Norte, y la del Mediterráneo Occidental que tienen también mucha importancia para España.

La revisión de las orientaciones sobre las redes transeuropeas (RTE) va a tener unos efectos a largo plazo. Pero la actual crisis económica y de empleo, al coincidir con el evidente deterioro de la situación del sistema de transporte, ha vuelto a poner sobre la mesa las propuestas que hizo Jacques Delors en su famoso Libro Blanco sobre compe-

(2) Una propuesta para modificar la directiva "eurovignette" está en discusión en el Parlamento Europeo, que no acaba de pronunciarse sobre el tema del pago por el uso de las infraestructuras de transporte. Por otra parte, la directiva sobre interoperabilidad de sistemas de pago electrónico de peajes de carretera está también en trámite parlamentario.

(3) Que he analizado con detalle en mi libro "Going trans-European. Planning and financing transport networks for Europe", Pergamon, Elsevier, Oxford, 1999.

(4) Los 26 propuestos por Van Miert, más tres proyectos añadidos por la Comisión bajo la influencia de ciertos países miembros y un último proyecto, el canal Sena-Escalda, que se coló a última hora en el Consejo. La lista es, de momento, sólo una propuesta que debe ser ratificada por el Consejo y el Parlamento Europeo.

(5) Sólo dos proyectos con impacto directo en España: línea de alta velocidad Sudoeste de Europa y eje multimodal Portugal - España - resto de Europa.

titividad, crecimiento y empleo. El actual presidente de la Comisión, Romano Prodi consiguió, durante la pasada presidencia italiana, canalizar un nuevo empuje para desarrollar las redes transeuropeas a través de una "Iniciativa para el crecimiento" que ha sido aprobada por el Consejo Europeo el pasado mes de diciembre. Esta iniciativa, que es una acción conjunta de la Comisión y del Banco Europeo de Inversiones, contempla una concentración de recursos financieros comunitarios en las redes transeuropeas y en la innovación. Está claro que ambos campos requieren una atención especial, pero es también evidente que los recursos disponibles son escasos (6), por lo que la iniciativa se diseña esencialmente como una concertación de esfuerzos alrededor de acciones de interés europeo, en particular transfronterizas, o para favorecer la integración de los nuevos países miembros (7), que den resultados rápidos en términos de creación de empleo.

Philippe Maystadt, presidente del BEI, ha resumido el carácter de estas acciones: grandes proyectos transeuropeos de alta calidad técnica y económica; que estén maduros en cuanto a su definición y tramitación; que vayan a tener un impacto sostenible sobre el crecimiento; preferentemente de carácter transfronterizo; apoyados por los gobiernos de los países afectados; y, si es posible, que permitan la asociación de capitales privados junto al sector público. Para ello está previsto que la Comisión concentre aquellos recursos presupuestarios que no estén ya adscritos en subvencionar las propuestas de la iniciativa. También se ha previsto que los países miembros se involucren en la financiación de dichos proyectos y que eliminen los obstáculos legales y administrativos que dificultan la participación del sector privado en la financiación de infraestructuras.

Por otra parte el BEI ha lanzado una "Facilidad de Inversión en las RTE" que contempla la concesión, entre 2004 y 2010, de unos 50 millardos de euros en préstamos a muy largo plazo (hasta 35 años) a inversiones en las RTE, la mitad de los cuales irían a los proyectos prioritarios. Se ha estimado que en los próximos tres años, dentro de una selección de los proyectos más maduros que se ha etiquetado bajo el lema de "quick start" (8), se podrían financiar unos 25 millardos de euros en las RTE, entre los que se incluirían unos 12 a 13 millardos para 16 de los

La realización de la red multimodal prevista para el 2020 precisaría invertir unos 600 millardos de euros, de los cuales 220 millardos deberían concentrarse en los 30 proyectos prioritarios

30 proyectos prioritarios.. Los demás se consideran muy atrasados en los procedimientos para su ejecución o se cree que no cumplen las condiciones requeridas para su financiación por el BEI. Aproximadamente la cuarta parte de los préstamos se destinarían a los nuevos países miembros o en fase de acceso. La "Facilidad de Inversión en las RTE" prevé también que el BEI aumente sensiblemente la toma de riesgo en los proyectos transeuropeos. Finalmente la Comisión y el BEI se proponen desarrollar un sistema de garantías para los riesgos que aparecen con posterioridad a la construcción, en particular los de tráfico, para favorecer el desarrollo de las asociaciones público-privadas en el sector de las infraestructuras.

A pesar de los efectos catalizadores de las ayudas de la Comisión y el BEI, hay que ser consciente de que los recursos financieros que se pueden movilizar para una acción "aceleradora" de este tipo, sobre todo con las estrictas condiciones impuestas por la unión monetaria con relación a la deuda y el déficit públicos, son ciertamente modestos para la ambición de las propuestas existentes. La realización de la red multimodal prevista para el 2020 precisaría invertir unos 600 millardos de euros, de los cuales 220 millardos deberían concentrarse en los 30 proyectos prioritarios. Esta inversión en la RTE, supondría cada año entre un 0.3 y un 0.4% del PIB comunitario, que debe añadirse a la necesaria para reforzar las infraestructuras nacionales, regionales y locales de transporte, que precisan también de fuertes inversiones. Pero se ha demostrado –y ahí está el ejemplo de las obras de los Juegos Olímpicos de Barcelona– que cuando las mentes se focalizan y existe el empuje político necesario, es posible encontrar los fondos necesarios para acelerar las obras públicas y también que éstas pueden ser un buen estímulo para relanzar la economía. Ahora bien, este efecto estimulante sólo es sostenible si los proyectos responden a criterios de rentabilidad socioeconómica. En este sentido la participación del BEI en la "Iniciativa para el crecimiento" puede tener un gran valor añadido.

Efectivamente, la lista de proyectos prioritarios incluye algunas propuestas que son injustificables desde el punto de vista económico y que sólo se han incluido en la lista por presiones políticas. Entre los proyectos propuestos (ver tabla) hay muchos que son, en realidad, grandes corredores con una definición muy vaga y que tienen algunos componentes que son difícilmente aceptables incluso desde un punto de vista estrictamente técnico. También hay que señalar que la mayoría de proyectos son para nuevas líneas de ferrocarril, en línea con el sesgo introducido por la Comisión en el Libro Blanco sobre política de Transportes (9). Muchos proyectos

(6) La línea presupuestaria RTE, específica para ello, cuenta, de momento con sólo unos 600 millones de euros anuales, muchos de ellos ya comprometidos en programas plurianuales.

(7) Para estos países, lo fundamental es rehabilitar sus infraestructuras y concentrar la nueva construcción en la interconexión con las redes de la UE actual.

(8) El objetivo del programa "quick start" es reflejar el compromiso concreto, tanto en decisiones políticas como financieras, por parte de todas las partes interesadas en ejecutar el proyecto en el futuro inmediato.

(9) "European transport policy for 2010: time to decide", European Commission, September 2001.

PROPUESTA DE PROYECTOS PRIORITARIOS DENTRO DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE EN DISCUSIÓN

1. Eje ferroviario Berlin-Verona/Milán-Bolonia-Nápoles- Messina-Palermo
2. Eje ferroviario de alta velocidad París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres
3. Eje ferroviario de alta velocidad Sudoeste de Europa
4. Eje ferroviario de alta velocidad Este (París-Estrasburgo/Luxemburgo y Saarbrücken-Mannheim)
5. Línea ferroviaria Betuwe (puerto de Róterdam- Duisburgo)
6. Eje ferroviario Lión-Trieste/Koper- Liubliana-Budapest-frontera ucraniana
7. Autopista Igoumenitsa/Patras-Atenas-Sofía-Budapest
8. Eje multimodal Portugal-España-resto de Europa
9. Eje ferroviario Cork-Dublín-Belfast-Stranraer (casi terminado)
10. Aeropuerto de Malpensa en Milán (terminado)
11. Enlace fijo sobre el Oresund (terminado)
12. Triángulo nórdico (carretera y ferrocarril)
13. Eje viario Reino Unido/Irlanda/Benelux
14. Línea ferroviaria de la costa Oeste de Gran Bretaña
15. Galileo (sistema de navegación por satélite)
16. Eje ferroviario para mercancías Sines-Madrid-París
17. Eje ferroviario París-Estrasburgo- Stuttgart-Viena-Bratislava (que se superpone en parte al 5)
18. Eje de navegación fluvial Rhin/Mosa-Meno-Danubio
19. Interoperabilidad ferroviaria de alta velocidad en la Península Ibérica
20. Eje ferroviario del Fehmarn (entre Dinamarca y Alemania)
21. Autopistas del mar
22. Eje ferroviario Atenas-Sofía-Budapest-Viena-Praga-Nürnberg/Drede
23. Eje ferroviario Gdansk-Varsovia-Breno/Bratislava-Viena
24. Eje ferroviario Lión-Ginebra-Basilea-Duisburgo-Róterdam/Amberes
25. Autopista Gdansk-Breno-Bratislava-Viena
26. Eje ferroviario/viario Irlanda-Reino Unido-Europa continental
27. Eje ferroviario "Rail Báltica" Varsovia-Kaunas-Riga-Tallín
28. Eje ferroviario "Eurocap" Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo (en parte superpuesto al 5)
29. Eje ferroviario del corredor intermodal Iónico-Adriático
30. Canal Sena-Escalda

ferroviarios, en particular las nuevas líneas destinadas al transporte de mercancías, son inviables desde el punto de vista económico y financiero y sus supuestas ventajas medioambientales no pueden obviar, bajo ningún concepto razonable, esta falta de rentabilidad.

El Banco Europeo de Inversiones es muy exigente en cuanto a la calidad técnica, socioeconómica y ambiental de los proyectos que financia y no va a apoyar inversiones basadas en argumentos esencialmente políticos que no cumplan con unos mínimos requisitos de calidad, aunque tenga en cuenta las características particulares de los grandes proyectos vertebradores del territorio y sus impactos a muy largo plazo. Así pues, su presencia en la iniciativa garantiza una mayor eficiencia en la utilización de los recursos europeos aunque, finalmente serán los estados, que son los que disponen de la auténtica capacidad inversora (o de promoción de la inversión privada) y los que toman

las decisiones de realización de las obras, los responsables de que se lleven a cabo y de su calendario de ejecución.

En conclusión, parece que por fin empieza a tomarse en serio la amenaza de parálisis del sistema de transporte europeo de larga distancia y el terrible coste social que representaría, en particular para los países periféricos (incluidos los futuros estados miembros) que son los que precisan de mayores niveles de crecimiento económico. La "Iniciativa para el crecimiento" de la Comisión y el BEI pretende, más que nada, estimular una acción conjunta de los países europeos centrada en los grandes corredores internacionales y, en especial, en los tramos transfronterizos y en la innovación y concienciar a los gobiernos de que, a pesar de las restricciones macroeconómicas, es fundamental hacer un esfuerzo inversor para evitar el colapso y crear conjuntamente las bases para un futuro de progreso económico y social. ■