

**RESPUESTA DE LA CONFEDERACIÓN NACIONAL DE LA CONSTRUCCIÓN
A LA CONSULTA DE LA COMISIÓN EUROPEA SOBRE LA
FUTURA POLÍTICA DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE
- DOCUMENTO DE TRABAJO DE LA COMISIÓN COM(2010)212 final -**

La Confederación Nacional de la Construcción (CNC) es la organización empresarial cúpula del sector de la construcción en España, agrupando a la práctica totalidad de las organizaciones empresariales de este sector. Tiene como objetivo la representación del sector ante los poderes públicos u otros entes nacionales e internacionales, públicos o privados.

La actuación de la CNC se extiende a todas las actividades profesionales relacionadas con la construcción. Dentro de la CNC están representadas grandes, medianas y pequeñas empresas del sector.

Como organización empresarial más representativa del sector de la construcción, está presente en numerosos órganos consultivos de la Administración Pública Española. Asimismo negocia y firma con los sindicatos más representativos el Convenio General del Sector de la Construcción.

CONSULTA DE LA COMISIÓN EUROPEA

I. COMENTARIOS GENERALES

Desde la CNC consideramos fundamental remarcar el papel que tienen las infraestructuras desde el punto de vista del crecimiento económico, mejora del bienestar y cohesión social y vertebración del territorio. En este sentido, estimamos oportuno destacar que **“aumentar la inversión en infraestructuras públicas equivale a respaldar la recuperación económica, ya que tiene un efecto multiplicador positivo a corto plazo y puede aumentar la competitividad de un país a largo plazo”**, según se recoge en el documento de trabajo de la Comisión para esta consulta. Es por tanto esencial que la política de infraestructuras de

transporte esté en el centro de atención y que se destinen a ella los **recursos necesarios** por parte de la Unión Europea.

Consideramos apropiada la planificación de la futura red transeuropea de transporte RTE-T en dos niveles: un nivel global y un nivel central o prioritario. **La futura red central debe incluir proyectos prioritarios actuales aún no concluidos y además incluir nuevos proyectos que den valor añadido a infraestructuras existentes. En el caso de España, estimamos que es fundamental incluir en la red central los actuales proyectos prioritarios 3 y 16 para su completa ejecución, así como incluir un nuevo corredor ferroviario mediterráneo.**

A la hora de diseñar la futura política de la red transeuropea de transporte y de asignar recursos disponibles, **la realización de proyectos de infraestructuras debe ser el núcleo de las acciones previstas.**

II. RESPUESTA A LAS PREGUNTAS

1. METODOLOGÍA PARA LA PLANIFICACIÓN DE LA RTE-T

¿Son adecuados y viables los principios y criterios destinados al establecimiento de la Red Central expuestos en el documento? ¿Cuáles son sus puntos fuertes y débiles, qué otros factores deberían tenerse en cuenta?

A nuestro juicio, **el elemento geográfico no está suficientemente considerado.** Los principios generales que informan la concepción de la RTE-T a todos los niveles y que se apuntan en el documento pueden considerarse como adecuados; especialmente en el ámbito de las infraestructuras de transporte, son destacables los criterios de multimodalidad, interconectividad, optimización de la red, interoperabilidad, sostenibilidad, seguridad, calidad de la red y servicios. Sin embargo, es esencial que se tenga en cuenta la situación geográfica, cuestión evidente en el caso de España por su condición periférica y peninsular y, por tanto, la necesidad de conexión con el resto de Europa a través de diversos modos. La consideración de la situación geográfica es muy relevante si realmente se quiere garantizar un vínculo entre el Este-Oeste y Norte-Sur de Europa, mejorar la accesibilidad y aumentar la cohesión territorial. Para el diseño de la futura RTE-T es

necesario tener un enfoque geográficamente diferenciado, ya que la UE es un territorio muy diverso con características orográficas, territoriales, demográficas, etc., muy diferentes, donde coexisten países centrales, dentro de los cuales se dan áreas con altos niveles de congestión y fuerte tránsito, y territorios periféricos sin esa presión sobre parte de sus infraestructuras pero con una necesidad mayor de accesibilidad y conexión con el resto del territorio de la UE. Ambos modelos requieren un tratamiento distinto y singular en el ámbito de la política común de transportes.

En el caso concreto de España, **dentro de la red central deben estar incluidos los actuales proyectos prioritarios 3 y 16 para su completa ejecución, haciendo hincapié en la necesidad de dotar de mayor permeabilidad a Los Pirineos, así como incluir el Eje ferroviario mediterráneo.**

Además, a la hora de abordar el tema de la RTE-T no se puede obviar el papel de las Regiones Ultraperiféricas de la UE.

Por último, consideramos necesaria la existencia de un **claro compromiso de los Estados miembros, político y presupuestario, para llevar a cabo los proyectos que formen parte de la red central.**

¿Hasta qué punto contribuyen las medidas infraestructurales suplementarias a los objetivos de un sistema de transporte proyectado al futuro, y cómo podría fortalecerse esta contribución?

Un sistema de transporte proyectado al futuro tiene su base en una red de infraestructuras adecuada, eficiente y que dé respuesta a las necesidades de la sociedad. La innovación y las nuevas tecnologías constituyen un elemento importante para avanzar en el diseño, construcción, mantenimiento y operación de infraestructuras, potenciando su eficiencia y sostenibilidad.

En nuestra opinión, es importante subrayar que **el presupuesto asignado a las RTE-T debe destinarse prioritariamente a la ejecución de proyectos de infraestructuras y, en su caso, de medidas suplementarias e innovadoras específicamente relacionadas con la red de infraestructuras.**

Dentro del marco de la política de transportes de la UE, procede apuntar que estimamos adecuada la implantación generalizada del sistema “euroviñeta”, de modo que se consideren los costes externos del transporte, destinando los ingresos que se generen a la mejora de la red de infraestructuras de transporte. Este sistema puede asimismo contribuir a los objetivos de reducción de la congestión y reducción de emisiones.

En lo que se refiere a la política comunitaria de innovación, investigación y desarrollo tecnológico, estimamos importante señalar la necesidad de disponer de líneas o programas de innovación e investigación específicamente dirigidos a las infraestructuras de transporte.

¿Qué papel general podría desempeñar la planificación de la RTE-T a la hora de potenciar la contribución del transporte a los objetivos estratégicos de «Europa 2020»?

Como ya se ha apuntado, las infraestructuras juegan un papel importante en el crecimiento económico, bienestar de los ciudadanos, cohesión social y territorial. Potenciar la inversión en proyectos de infraestructuras y actuaciones de investigación e innovación en todos aquellos ámbitos relacionados con las mismas (construcción, ingeniería, materiales, servicios de operación y mantenimiento, etc.) puede sin duda contribuir a un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, que son tres prioridades apuntadas en la Estrategia Europa 2020. Igualmente una planificación adecuada de la RTE-T y la ejecución de proyectos prioritarios contribuye a la potenciación del mercado interior y a la competitividad de la UE.

2.EJECUCIÓN DE LA RTE-T

¿De qué modo pueden coordinarse o combinarse mejor las diferentes fuentes de gasto de la UE para acelerar los resultados en la consecución de los proyectos de la RTE-T y de los objetivos de la política?

¿Cómo puede la estrategia de financiación de la UE coordinar o combinar las diferentes fuentes de financiación de la UE y la financiación nacional, pública y privada?

Disponer de un nivel de inversión adecuado tanto a nivel de la UE y como a nivel de los Estados miembros, es una condición necesaria para poder desarrollar la política de RTE-T. En este sentido, llamamos la atención sobre la necesidad de **no utilizar la reducción de la inversión en infraestructuras como medida de ajuste en los presupuestos públicos** en momentos de restricciones presupuestarias.

A fin de priorizar y optimizar el destino dado a los recursos de financiación, habrá que contemplar los actuales proyectos prioritarios e invertir en nuevos proyectos que supongan un alto valor añadido para la UE.

Deben optimizarse todos los recursos financieros de la UE para la realización de las infraestructuras. En este sentido valoramos positivamente la creación de un Marco de Financiación europeo integrado que coordine la financiación de la RTE-T, el Fondo de Cohesión, FEDER, etc. De crearse tal Marco, debería verse cómo sería la coordinación con el BEI y la Agencia ejecutiva de la RTE-T.

La UE debe prever una dotación presupuestaria adecuada para la ejecución de los proyectos, este aspecto debe tenerse muy en cuenta de cara al establecimiento del próximo paquete presupuestario comunitario que cubrirá el periodo 2014-2020.

Asimismo es importante considerar la **movilización de recursos no presupuestarios** como por ejemplo la colaboración público-privada y el pago por uso de las infraestructuras. En lo que se refiere al mantenimiento de la red y su financiación, se estima aconsejable la generalización del instrumento “euroviñeta”. Sugerimos el fomento y apoyo europeo de “fondos de inversión en infraestructuras”, que podrían suponer un modo extensivo de incorporar al pequeño inversor a las fuentes de recursos ya más conocidas.

El establecimiento de un grupo de coordinación interinstitucional compuesto por los responsables designados por la Comisión y los distintos Estados miembros, que sea capaz de llevar un control actualizado de los proyectos de inversión en curso así

como de aunar los esfuerzos inversores transfronterizos destinados a la construcción y mantenimiento de la RET-T, sería también interesante.

Asimismo, y dada la importancia que tienen las infraestructuras de transporte dentro de la UE, es necesario expresar nuestra inquietud por las dificultades de financiación y los retrasos experimentados en la construcción de las mismas, por lo que consideramos que deben priorizarse aquellos proyectos que deben ejecutarse de manera más inmediata.

¿Podría la constitución de un Marco de Financiación europeo atender convenientemente a las lagunas que existen en la ejecución de los proyectos de la RTE-T y en la consecución de los objetivos de la política?

Con el objetivo de maximizar la eficiencia del sistema, como ya se ha apuntado, **consideramos positivo estudiar la posibilidad de constituir un Marco de Financiación europeo** integrado que coordine los instrumentos de la UE de interés para el desarrollo de infraestructuras de transporte.

Estimamos que es importante la coordinación de los instrumentos financieros de la UE, así como del trabajo que se desarrolla desde distintas direcciones generales de la Comisión Europea y que puede tener incidencia en el ámbito de las infraestructuras de transporte.

3.MARCO JURÍDICO E INSTITUCIONAL DE LA REVISIÓN DE LA POLÍTICA DE LA RTE-T

¿De qué modo podría aprovechar la política de la RTE-T los nuevos instrumentos y disposiciones jurídicas recogidas en el documento?

Aportando más claridad a los procesos decisorios en cuanto a las prioridades en la elección de proyectos, fuentes de financiación, ejecución y revisión de los mismos y responsabilidades de los distintos actores que intervienen en los proyectos.