

Programa Operativo de Fondo de Cohesión FEDER 2007-2013

Una manera de hacer Europa



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE ECONOMÍA
Y HACIENDA

Capítulo 1

Introducción

4

Capítulo 2

¿Qué resultados ha obtenido el fondo de cohesión en el período 2000-2006?

6

Capítulo 3

El Sistema de Transportes y el Medio Ambiente en España: Diagnóstico de la Situación.

8

3.1 Las claves del Sistema de Transporte en España

8

3.2 Diagnóstico del sistema de transportes ¿Hacia dónde vamos?

11

3.3 El Medio Ambiente en España: Análisis y Diagnóstico

13

Capítulo 4

El Programa Operativo Fondo de Cohesión - FEDER: Atacando las debilidades, encarando las amenazas, activando las fortalezas y aprovechando las oportunidades.

16

Capítulo 5

La estrategia del P.O. imbricada en una estrategia de país.	18
---	----

Capítulo 6

Ejes prioritarios, descripción de actuaciones.	21
--	----

6.1 Indicadores Estratégicos – Fondo de Cohesión	27
--	----

6.2 Indicadores Operativos para el Fondo de Cohesión	28
--	----

Capítulo 7

Funcionamiento del programa operativo: ¿quién hace qué?	29
---	----

Capítulo 8

La dotación financiera del programa operativo	31
---	----

Capítulo 9

Resultados esperados del programa operativo.	33
--	----

El P.O. de un vistazo

La incorporación del Fondo de Cohesión (FC) al proceso de programación de los Fondos Estructurales ha permitido integrar el diseño de las actuaciones del FC dentro de una lógica estratégica, en cuya concepción han participado los distintos organismos de la Administración General del Estado con competencias en las futuras actuaciones, así como las Comunidades Autónomas.

Así, el Programa responde a los diagnósticos sectoriales de transportes y medio ambiente, a través de una estrategia derivada del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) y del Plan AGUA, que se complementa con actuaciones concretas en materia de medio ambiente centradas en el ámbito de los residuos y la prevención de riesgos naturales. PEIT y Plan AGUA constituyen el eje 2 del Programa Nacional de Reformas (PNR), por lo que la coherencia entre éste y el PO del Fondo de Cohesión-FEDER está garantizada. Al mismo tiempo, el PNR supone el plan de acción en respuesta a los requerimientos de la Estrategia de Lisboa y Gotemburgo, y es uno de los pilares del Marco Estratégico Nacional de Referencia.

Internamente, el Programa se estructura a través de un conjunto de objetivos intermedios agrupados en torno a sus tres ejes prioritarios de actuación (Redes Transeuropeas de Transporte, Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y Asistencia Técnica), que responden de manera equilibrada a las debilidades señaladas en el diagnóstico, y que aprovechan y potencian las fortalezas existentes. Tan sólo el ámbito energético carece de atención en el Programa Operativo, debido a la decisión de concentrar las actuaciones correspondientes en el ámbito del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), siendo por tanto complementarias ambas programaciones. Hay que destacar un cuarto eje en Redes Transeuropeas de Transporte en regiones objetivo Convergencia, que si bien responde a los mismos objetivos que el Eje 1, es financiado por el FEDER en lugar del Fondo de Cohesión.

En relación con el Valor Añadido Comunitario, hay que señalar que el gasto total previsto por el Programa (4.732 M€ de los cuales 3.543 M€ corresponden al Fondo de Cohesión y 1.189 M€ a FEDER) se sumará a las actuaciones de los programas PEIT y AGUA.



1. Introducción

Programa Operativo de Fondo de Cohesión FEDER 2007-2013



La política regional de la Unión Europea favorece la reducción de las diferencias estructurales entre las regiones de la Unión, el desarrollo equilibrado del territorio comunitario y una verdadera igualdad de oportunidades entre las personas. Fundada sobre los conceptos de solidaridad y cohesión económica, esta política se materializa a través de diversas intervenciones financieras, en particular las de los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión.

El Fondo de Cohesión es un instrumento creado en 1994 para fortalecer la Política de Cohesión de la Unión y sus actuaciones cofinancian inversiones de los países con niveles de desarrollo relativo más bajo (renta por habitante inferior al 90% de la media de la Unión).

A España en el actual período de programación 2007-2013, le corresponden 3.250 millones de euros del Fondo de Cohesión.

El Fondo de Cohesión tiene como ejes prioritarios las Redes Transeuropeas de Transporte, Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible dentro de las regiones Objetivo Convergencia, que son aquellas con mayores debilidades estructurales.

Adicionalmente y de forma coordinada, este programa operativo cuenta con la participación del Fondo Europeo de Desarrollo Regional que también cofinancia iniciativas dentro del eje de Transporte y del eje Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Principios generales del Fondo de Cohesión para el periodo 2000-2006

Un enfoque más estratégico

- Una estrategia y unas prioridades de intervención por sectores mejor definidas.
- Aplicación del principio de “quién contamina paga”.
- Desarrollo de la financiación mixta de los proyectos.

Una mayor racionalización del tamaño de los proyectos y de los grupos de éstos.

Una mayor coordinación con los demás instrumentos comunitarios, en particular con el FEDER.

Las Prioridades del Fondo de Cohesión

Prioridades sectoriales de Transporte

Objetivo:

Fomentar el transporte ferroviario y el transporte combinado para consolidar el avance del transporte ferroviario con respecto al de carretera

- Transporte por carretera:
Continuación de las actuaciones iniciadas en la red transeuropea de carreteras.
- Ferrocarriles:
Continuación con las actuaciones en proyectos iniciados en las líneas de alta velocidad.
- Transporte marítimo:
Mejora de las infraestructuras portuarias de los puertos que son parte de las redes transeuropeas de transporte.
- Transporte aéreo:
Mejora de la accesibilidad interna de los viajeros al terminal.

Prioridades sectoriales medioambientales

Proyectos

- Abastecimiento del agua potable, centrándose en ciudades con gran concentración de población para garantizar el suministro y mejorar la calidad.
- Saneamiento y depuración, con el objeto de mejorar la recogida, tratamiento y vertido de aguas residuales urbanas.
- Gestión de residuos sólidos urbanos, industriales y peligrosos, y residuos de hospitales, dando prioridad a los primeros. La financiación ha buscado favorecer la minimización, recuperación, valoración y eliminación definitivas.

Proyectos de medio ambiente urbano

- Actuaciones de promoción de transporte urbano limpio, es decir, la renovación del parque de vehículos de transporte público para utilizar combustibles menos contaminantes o energía eléctrica.
- Actuaciones que reduzcan las necesidades de transporte.
- Actuaciones que reduzcan los residuos, vertidos, emisiones y la contaminación, principalmente sobre las emisiones a la atmósfera de gases de efecto invernadero.

Asistencia Técnica

Objetivo:

Preparar y como seguir la realización de los proyectos de infraestructuras.

Planificación, desarrollo y evaluación de las infraestructuras de transportes y medioambientales.

Fuente: Programa Operativo (P.O.)

2 ¿Qué resultados ha obtenido el fondo de cohesión en el período 2000-2006?

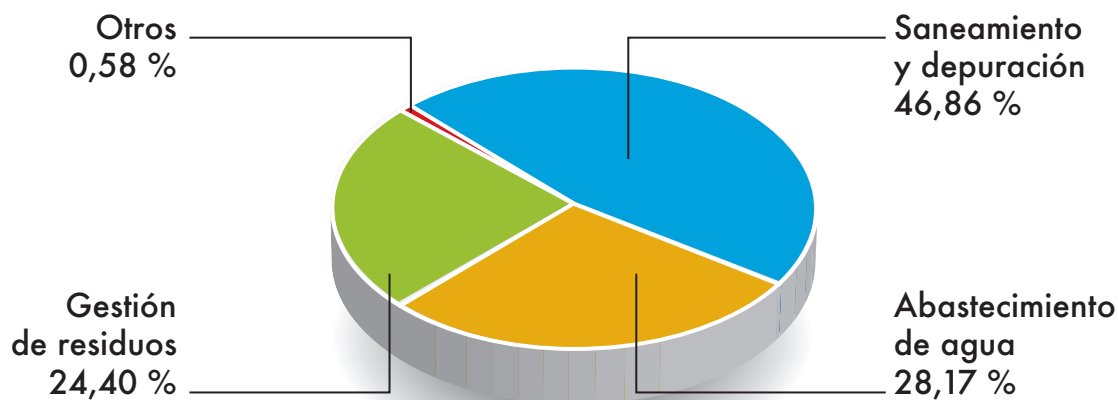
El Fondo de Cohesión ha permitido movilizar en el período 2000-2006 un volumen de inversión cercano a los 16.300 millones de euros en actuaciones cofinanciables en el ámbito del medio ambiente y el transporte.

El sector del medio ambiente ha representado el 48,6% del total de ayudas aprobadas del Fondo de Cohesión, cuyos proyectos financiados han colaborado en el logro de objetivos generales de política medioambiental en relación con el desarrollo sostenible, principalmente en lo relativo a la gestión de recursos naturales y de residuos y a las inversiones dirigidas a reducir los efectos del cambio climático. De hecho, el Fondo de Cohesión ha contribuido a la aplicación de la legislación medioambiental a través de la financiación directa de infraestructuras e incentivando la aplicación de las directivas, referidas principalmente a la conservación de la naturaleza, la gestión de residuos sólidos y aguas residuales y la evaluación del impacto ambiental.

El sector de Transportes ha representado el 51,4% de la ayuda aprobada del Fondo de Cohesión, dando prioridad a proyectos ferroviarios, especialmente las grandes líneas de alta velocidad.

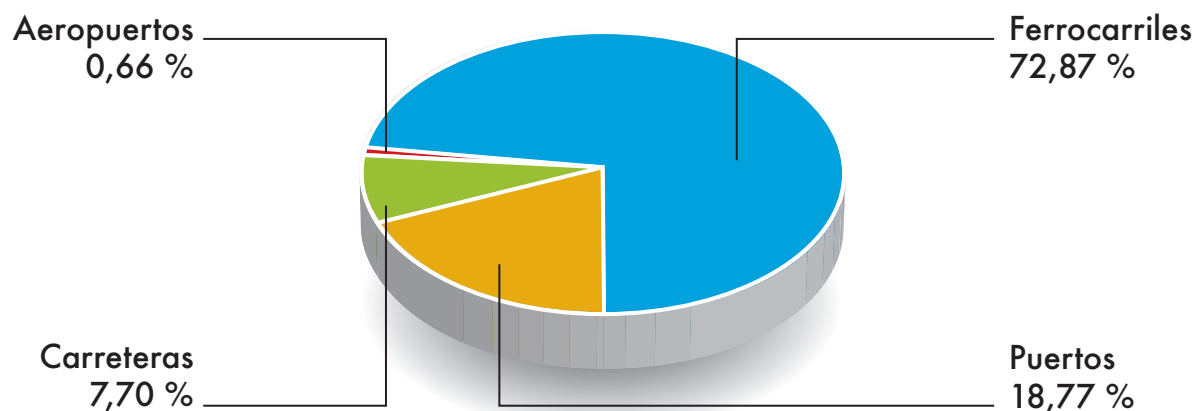


Ayuda comprometida del Periodo 2000-2006. Medio Ambiente



Fuente: Subdirección General de Fondos de Compensación y Cohesión, Consulta aplicación Gaudí.
Enero 2007

Ayuda comprometida del Periodo 2000-2006. Transportes



Fuente: Subdirección General de Fondos de Compensación y Cohesión, Consulta aplicación Gaudí.
Enero 2007

3. El Sistema de Transportes y el Medio Ambiente en España: Diagnóstico de la situación.

3.1 Las claves del Sistema de Transporte en España

La mejora del Sistema de Transportes es una prioridad del Gobierno de España que en el Plan Nacional de Reformas contempla numerosas actuaciones en este terreno. Una de las grandes apuestas del Plan es el ferrocarril, a través del desarrollo de una ambiciosa Red de Altas Prestaciones que cubre equilibradamente todo el territorio, así como la potenciación del transporte ferroviario de mercancías, apostando por el tráfico mixto y buscando el desarrollo de las cercanías.

En lo relativo al transporte por carretera, marítimo y aéreo, se mantienen las inversiones en los niveles necesarios para dar satisfacción a los incrementos de demanda en condiciones de calidad y seguridad.

Las actuaciones previstas pretenden equilibrar el carácter radial de la red de autovías estatales, mejorando la accesibilidad de algunas partes del territorio y la adecuación y modernización de la red para aumentar la seguridad.

Adicionalmente, se persigue potenciar la integración de la red en el marco internacional, especialmente en el ámbito ferroviario y el desarrollo de los servicios de cercanías en las principales áreas urbanas.

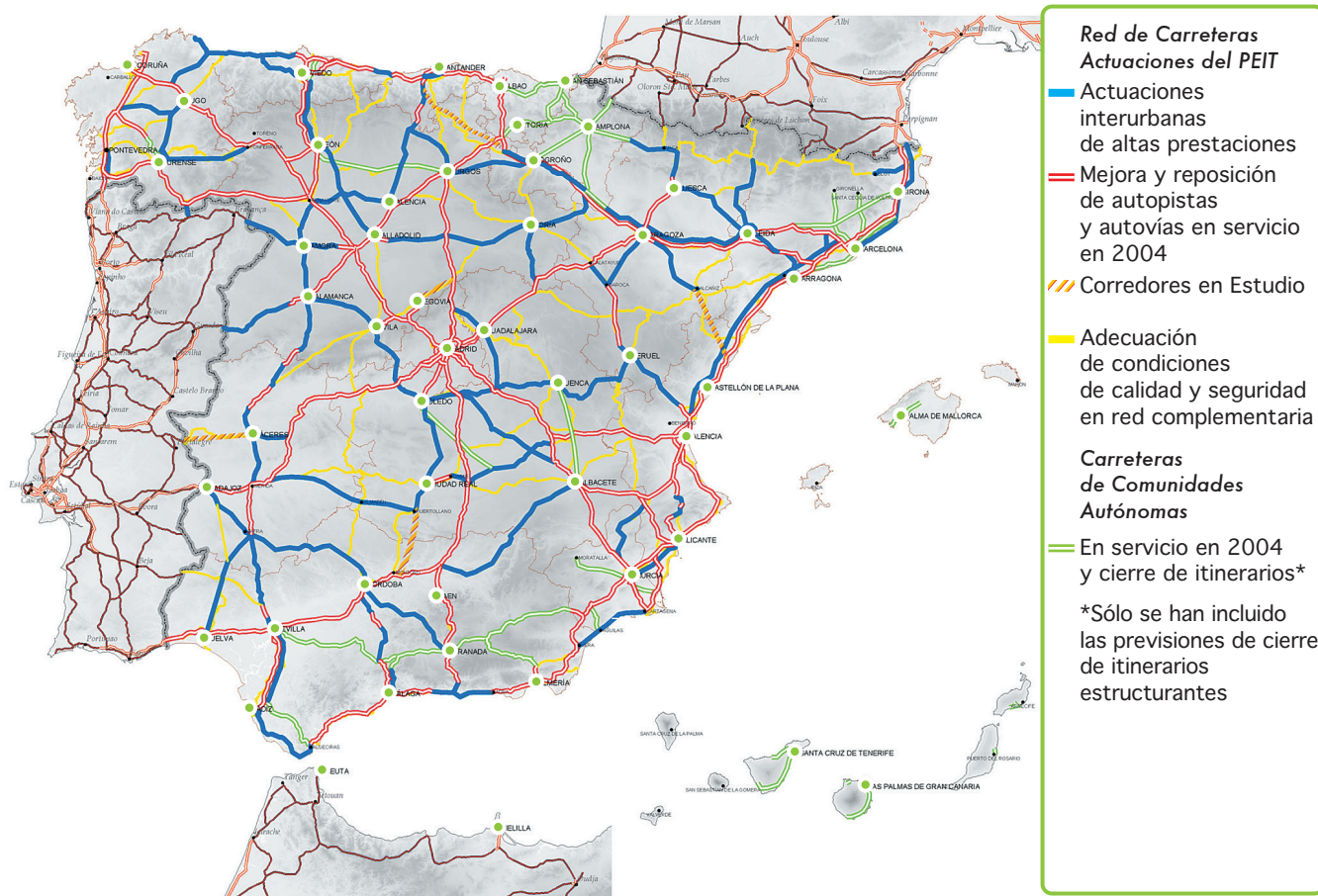
En lo relativo a la actividad portuaria, los principales condicionantes para su desarrollo son la necesidad



de adaptar sus instalaciones y servicios a las circunstancias cambiantes de la demanda y la dotación proporcionada de accesos terrestres, ya sea de carretera o de ferrocarril. En lo relativo a las mercancías, el modo marítimo es el más utilizado en el transporte internacional, con un crecimiento medio anual del 5%. España ha experimentado uno de los mayores crecimientos en Europa en lo relativo al tráfico marítimo internacional.

Por su parte, las infraestructuras aeroportuarias son la principal vía de acceso desde y hacia el exterior para el transporte de viajeros, pero es también significativo en el transporte interior para los intervalos de distancias medias y altas y esenciales en las comunicaciones de la península con los territorios no peninsulares y para las relaciones entre éstos.

Mapa Red de Carreteras (Actuaciones del PEIT)



Mapa Red Ferroviaria (Actuaciones del PEIT)



- Actuaciones en red básica y líneas de alta prestaciones
- = Líneas de altas prestaciones en servicio en 2004
- // Corredores en Estudio
- Red convencional

Mapa Tráfico portuario (previsión 2020)



3.2 Diagnóstico del sistema de transportes ¿Hacia dónde vamos?

- **Importantes necesidades de movilidad de personas y mercancías**

Se prevén crecimientos de la demanda futura de transporte en España, entre el 3 y el 6% medio anual en el caso de viajeros y entre el 4,5% y el 6% en el caso de mercancías.

- **Desequilibrios en la accesibilidad, en particular en las regiones no peninsulares y las transfronterizas**

A pesar del desarrollo de las infraestructuras de transporte en España que han permitido una aparente homogeneización del territorio nacional, existen desequilibrios que restringen sus accesos a unos pocos nodos y configuran un territorio dual. Además, se produce una desvalorización de las infraestructuras de prestaciones inferiores, que se perciben erróneamente como incompatibles con el desarrollo del territorio. De hecho, la infraestructura no asegura la accesibilidad, sino que es necesario que los operadores de los servicios de transporte de mercancías y de viajeros estén dispuestos a prestar el servicio con unos niveles de frecuencia y calidad adecuados.

- **Los impactos del transporte sobre el medio ambiente y la salud.**

Las emisiones procedentes del sector transporte (principalmente de carretera) suponen el 22,6% de las emisiones de CO₂ y el 37% de óxido de nitrógeno (NO₂).

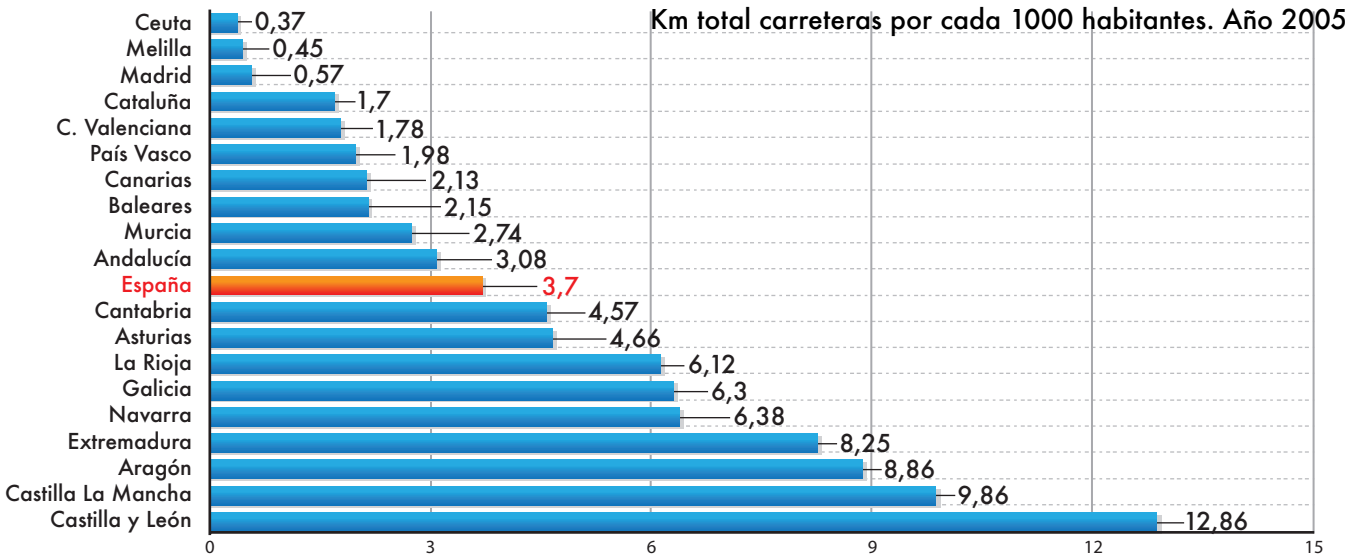
La contaminación no sólo incide en la calidad del aire, sino también hay que tener en cuenta el ruido provocado por el tráfico. Todo ello tiene repercusiones sobre los entornos ambientales protegidos en España.

- **Necesidad de mejorar la competitividad en el contexto internacional.**

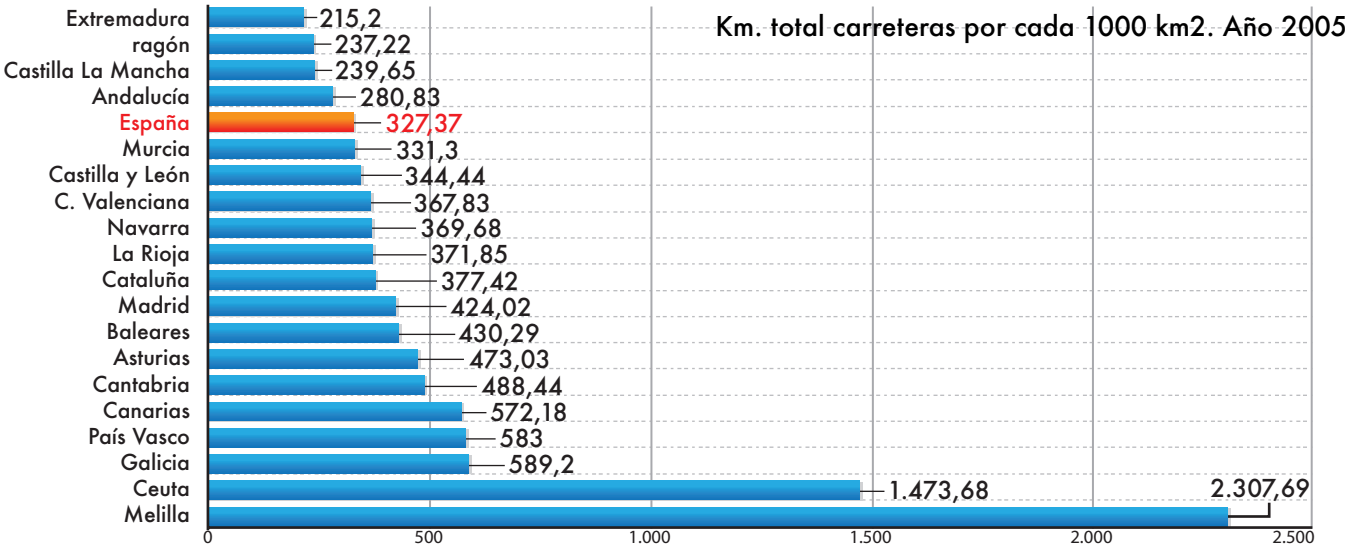
A pesar de la posición periférica de España que le impide ofrecer las oportunidades propias de un país de tránsito, es necesario mejorar la competitividad a escala internacional, tanto en transporte por carretera, ferrocarril como aéreo.



Algunos indicadores de contexto en relación con el transporte:



Fuente: INE



Fuente: INE

3.3 El Medio Ambiente en España: Análisis y Diagnóstico

Paralelo al crecimiento económico producido en España en la última década, se ha dado un aumento de la presión sobre el medio ambiente que ha actuado en dos sentidos fundamentalmente: incremento de la contaminación generada y excesiva presión sobre el uso de los recursos naturales.

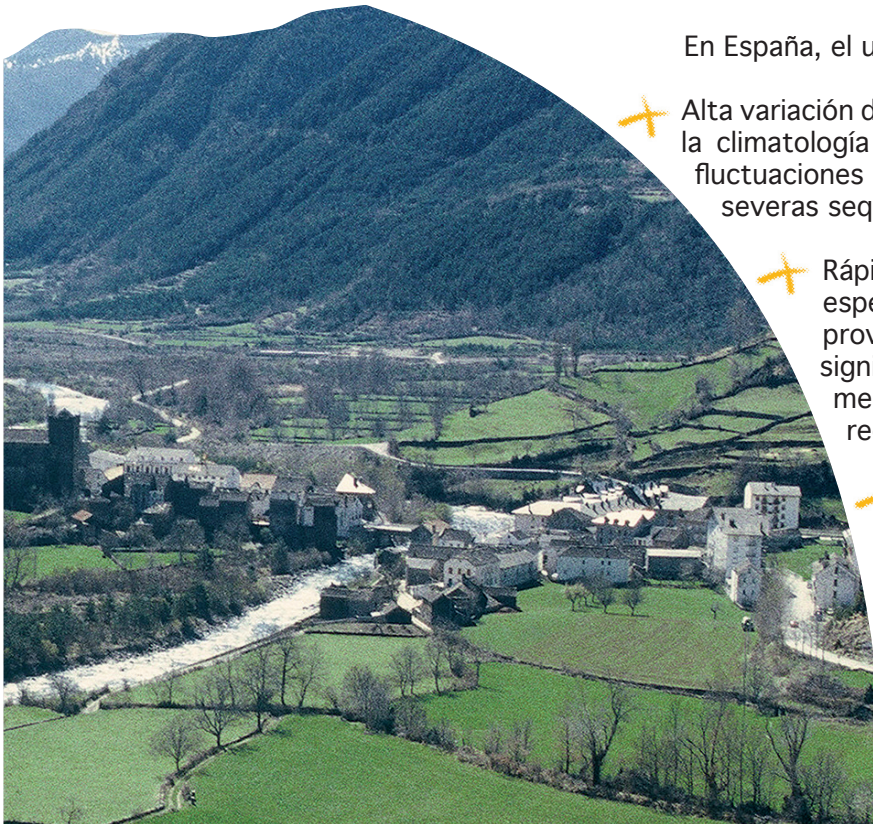
Las cuestiones prioritarias en materia medioambiental se centran en tres ejes:

- + La mejora de la gestión de los recursos naturales, fundamentalmente agua.
- + La gestión de residuos.
- + La prevención de determinados riesgos ambientales, especialmente incendios forestales.

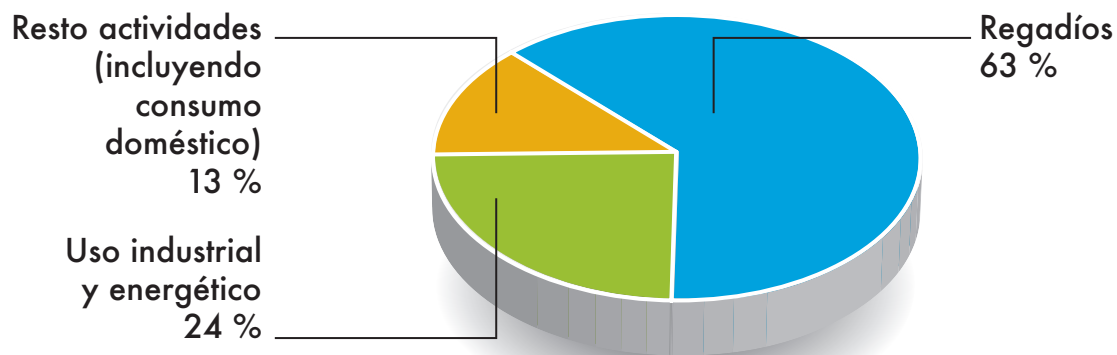
Agua

En España, el uso del agua se caracteriza por:

- + Alta variación de su disponibilidad como resultado de la climatología extrema caracterizada por grandes fluctuaciones que ocasionan frecuentemente severas sequías e inundaciones.
- + Rápido crecimiento de la población, especialmente en las zonas del litoral, provocando aumentos de demanda significativos. Estas zonas tienen a menudo una menor disponibilidad de recursos hídricos naturales.
- + Deterioro de la calidad de las aguas tanto superficiales como subterráneas.
- + Necesidad de considerar las necesidades para el mantenimiento de los ecosistemas y de la demanda social ligada a los espacios naturales.



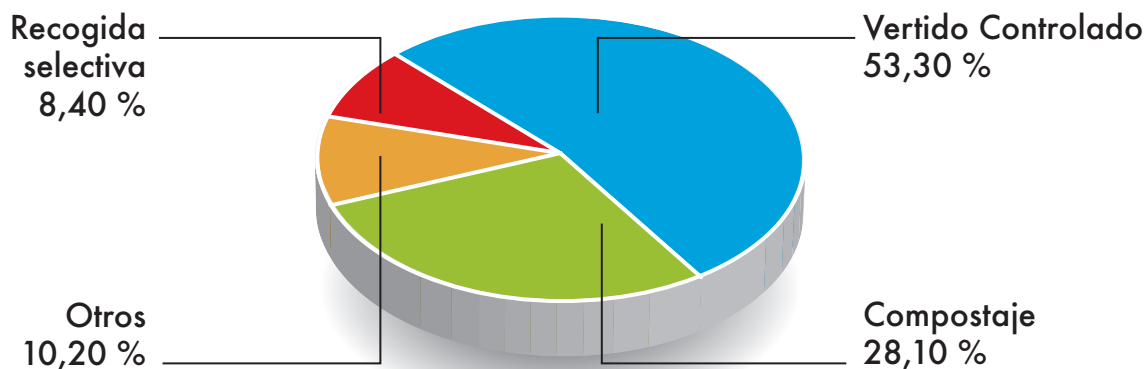
Extracción total de agua 2001



Residuos

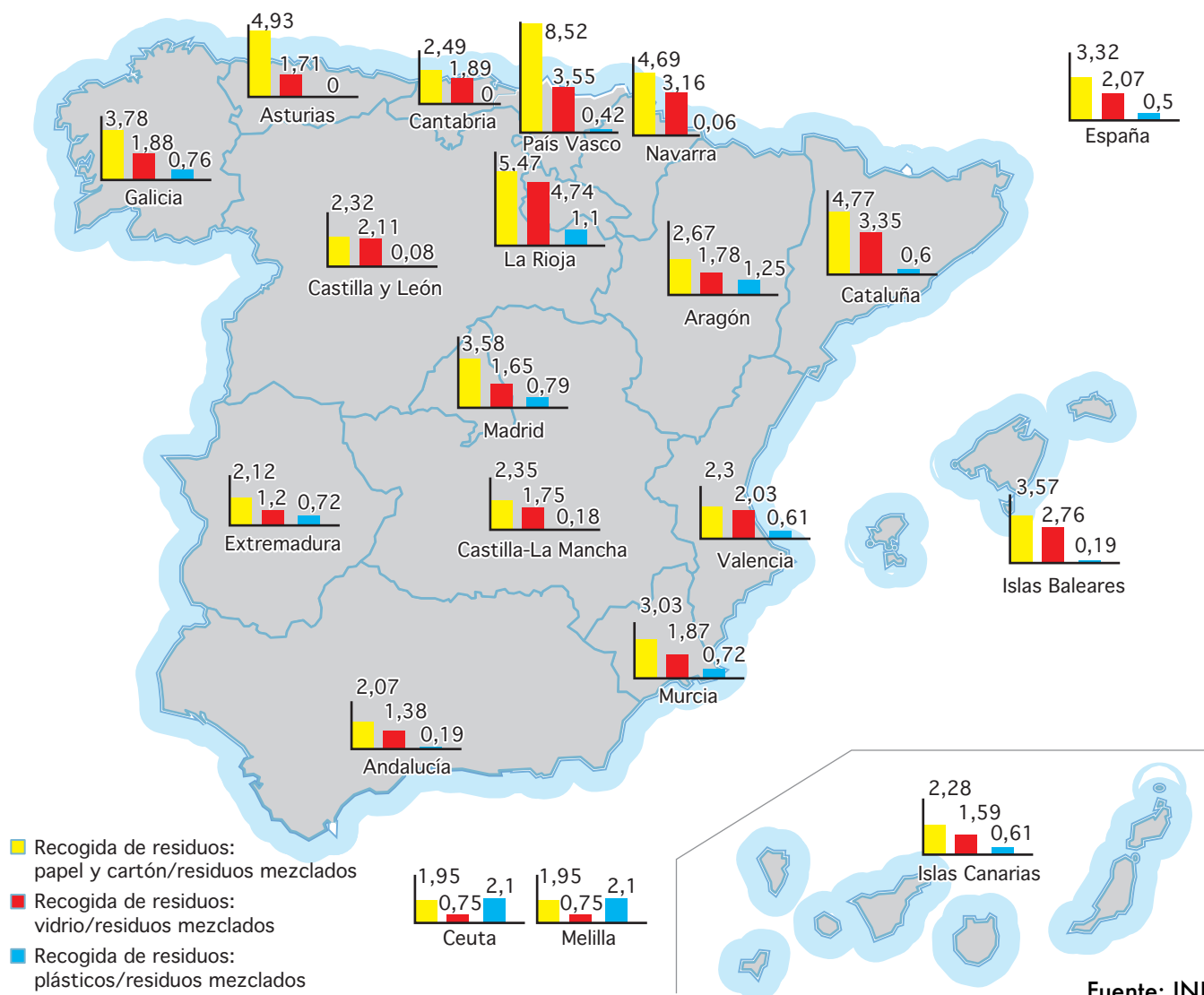
Es necesario estudiar e intentar moderar la tendencia al aumento de residuos. Los residuos que reciben tratamiento son un porcentaje considerable, pero es necesario seguir avanzando, en especial, en los residuos peligrosos, donde se dispone de la infraestructura necesaria para reciclar el 60%, llevar a depósito de seguridad el 34% e incinerar el 6%.

Destino final prioritario de los residuos urbanos 2003



Algunos indicadores de contexto en relación con el medio ambiente

Recogida de Residuos: papel y cartón/residuos mezclados, vidrios/residuos mezclados y plástico/residuos mezclados. Año 2004. En porcentaje.



4. El Programa Operativo Fondo de Cohesión - FEDER: Atacando las debilidades, encarando las amenazas, activando las fortalezas y aprovechando las oportunidades.

Una vez analizadas las claves del sistema de transporte y las necesidades en relación con el medio ambiente, el Programa Operativo establece las apuestas estratégicas en estos dos ámbitos, a partir del escenario sintetizados en los cuadros siguiente.

Análisis DAFO	Fortalezas	Debilidades
Situación del modelo español de transportes	• España cuenta con una red de transportes madura, en términos de equipamiento en grandes infraestructuras, fundamentalmente en autovías y autopistas, aunque también es muy importante la disponibilidad de líneas ferroviarias de alta velocidad. • El sistema de transporte ha favorecido la integración en la economía europea, paliando los efectos de su situación periférica, aunque al crearse estructuras radiales, fuertemente jerarquizadas, en el ámbito nacional se ha contribuido a incrementar las disparidades entre algunas regiones. • España ocupa una posición clave en los flujos internacionales de transporte marítimo, en las relaciones entre Europa y Norte de África, y en el transporte aéreo cuenta con un potencial considerable para mejorar su posición en el tráfico transatlántico.	• La programación de inversiones ha generado unas redes e itinerarios heterogéneos, con tramos de capacidad desproporcionada a la demanda, y otros tramos desfasados respecto de los parámetros de calidad y seguridad requeridos actualmente. • El desarrollo de infraestructuras de transporte de altas prestaciones enmascara una situación de desequilibrios territoriales ya que se restringen los accesos a unos pocos nodos. • El aumento de la movilidad constituye uno de los desafíos más importantes para la sostenibilidad del sistema de transporte. • No parece viable un futuro crecimiento económico con menos demanda de transporte. • Los efectos de la radialidad y la falta de permeabilidad transfronteriza quedan de manifiesto particularmente en el ferrocarril. • Las prioridades nacionales en infraestructuras de transporte no se han diseñado teniendo en cuenta la necesidad de facilitar la accesibilidad a las cadenas de transporte intermodal europeo.
	Oportunidades	Amenazas
	• La iniciativa privada está iniciando la cooperación con el sector público en la dotación de infraestructuras y servicios. • Desde la administración autonómica y local se están desarrollando medidas de gestión dirigidas hacia políticas de movilidad sostenible. • Se están impulsando planes de acción para desarrollar políticas de prevención sobre los riesgos que el transporte puede suponer para la salud pública (calidad del aire, ruido, hábitos de movilidad saludables, etc.).	• Mantenimiento de un elevado incremento de la movilidad de personas y mercancías, principalmente en las áreas urbanas y metropolitanas. Los estudios realizados sugieren crecimientos muy notables de la demanda futura de transporte. • El marco energético está imponiendo algunas condiciones a la política de transportes, ya que el sector consume el 36% de la energía final del país y la fuente es el petróleo (99%).

Fuente: P.O.

Análisis DAFO	Fortalezas	Debilidades
Situación medioambiental	• Importante esfuerzo público en la dotación de infraestructuras y equipamientos asociados a la gestión medioambiental con la finalidad de corregir el impacto producido en situaciones anteriores. • España en su conjunto presenta una extraordinaria riqueza en variedad de flora y fauna y constituye uno de los mayores patrimonios naturales de Europa. • Características naturales y geográficas que permiten un adecuado potencial de desarrollo del aprovechamiento de energías renovables. • Elevado porcentaje de superficie protegida como espacio natural protegido o incluida en la Red Natura 2000.	• Contaminación del medio físico (aire, agua y suelos) por la emisión de agentes contaminantes y la generación de residuos por parte de las actividades productivas y por el consumo de las aglomeraciones urbanas. La situación más destacable es el aumento de las emisiones de gases de “efecto invernadero”, alejándonos del compromiso de Kioto. • Infraestructuras insuficientes para absorber el incremento constante de generación de residuos. • Pérdida de biodiversidad debido a la reducción y deterioro de los espacios naturales y áreas ecológicamente sensibles. • La situación de sequía conlleva restricciones en el abastecimiento de agua. Esto origina una excesiva competencia entre sectores por el uso del agua y una significativa pérdida de agua en las redes de distribución. • Ineficiente consumo de energía, excesiva dependencia energética exterior y reducido desarrollo en la obtención de energía procedente de recursos renovables. • El elevado número de incendios, ha provocado un alto grado de erosión y desertificación de algunas zonas.
	Oportunidades • Progresivo interés social y político por compatibilizar la conservación del medio ambiente en el desarrollo económico y social. Y creciente preocupación por garantizar el desarrollo sostenible. • La mayor sensibilidad social se está traduciendo en una serie de políticas y medidas de corrección y prevención a favor del medio ambiente. • El desarrollo de políticas de planificación con la redacción de planes y programas de ámbito nacional, además de la aplicación del proceso de evaluación ambiental estratégica para dichos planes es la principal oportunidad para corregir la situación de aquellos aspectos considerados como negativos en un marco de desarrollo sostenible.	Amenazas • España se está configurando como un país urbano, con fuertes desequilibrios territoriales. Así, la dinámica de costas y playas se ha visto alterada por la expansión de la urbanización, las infraestructuras lineales, y el incremento de la presión turística. • Se mantiene la tendencia de aumento del consumo de materiales, lo que lleva implícito el incremento de la generación de residuos y, por tanto, los problemas derivados de su adecuada gestión. • La fragmentación del territorio debido, sobre todo, a la creación de infraestructuras de transporte y la concentración de la población es una amenaza sobre los ecosistemas y biodiversidad, aunque todavía el tamaño medio del territorio no fragmentado en España es muy superior al de la UE.

Fuente: P.O.

5. La estrategia del PO imbricada en una estrategia de país

El Marco Estratégico de Referencia (MENR) es uno de los instrumentos para la aplicación de las Orientaciones Estratégicas Comunitarias (OEC) en España, las cuales establecen las grandes prioridades en la política de cohesión.



La participación en el Fondo de Cohesión y FEDER se enmarca en el objetivo general de apoyo efectivo para convertir a España en un lugar más atractivo para invertir y trabajar.

Dentro de las medidas de las Orientaciones Estratégicas Comunitarias 2007-2013 que permitirán alcanzar este objetivo están:

- + Ampliar y mejorar las infraestructuras de transporte.
 - España ha avanzado notablemente en su red de transportes, pero siguen existiendo carencias en la red ferroviaria en lo respectivo a la intermodalidad. Las actuaciones a financiar por el Fondo de Cohesión dan prioridad a la red RTE-T, principalmente líneas de alta velocidad ferroviaria y puertos.
- + Reforzar las sinergias entre protección del medio ambiente y el crecimiento.
 - Las inversiones se dirigirán al desarrollo de servicios ambientales, infraestructuras de tratamiento de residuos y aguas residuales, así como a la protección contra determinados riesgos ambientales.



Estos objetivos son coherentes, a su vez, con los establecidos dentro del Plan Nacional de Reformas de España (PNR) y, en particular, dentro de los programas: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) y el Programa de Actuaciones para la Gestión y la Utilización del Agua (AGUA).

La Estrategia del PNR presenta siete ejes prioritarios a los que se asignan objetivos estratégicos y secundarios, a la vez que se incluye el objetivo transversal de "aumentar la eficacia energética y reducir las emisiones de CO₂ desde el 40% hasta el 24% entre 2008 y 2012".

En lo relativo al cambio climático, actualmente se encuentra en la fase final de aprobación la Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia horizonte 2007-2012 y 2020, que aborda simultáneamente los siguientes objetivos:

Objetivos	Cambio Climático (11 áreas)	
• Respetar el compromiso internacional asumido por España con la ratificación del Protocolo de Kioto. • Preservar y mejorar la competitividad de la economía española y el empleo. • Resulta compatible con la estabilidad económica y presupuestaria. • Garantizar la seguridad del abastecimiento energético.	• Cooperación Institucional. • Mecanismos de Flexibilidad. • Cooperación internacional y cooperación con países en desarrollo. • Comercio de derechos de emisión. • Sumideros. • Captura y Almacenamiento de CO₂. • Sectores Difusos. • Adaptación al cambio climático. • Difusión y Sensibilización. • Investigación, desarrollo e innovación tecnológica. • Medidas Horizontales.	
	Energía Limpia (Cuatro Actuaciones)	• Eficiencia energética. • Energías renovables. • Gestión de la demanda. • Investigación, desarrollo e innovación.

Estrategias del Programa:

1. Ampliar y mejorar las infraestructuras de transporte
2. Reforzar las sinergias entre protección del medio ambiente y crecimiento



Ferrocarriles

- 1 Desarrollo de una función central del ferrocarril en el sistema de transporte de pasajeros y mercancías.
- 2 Establecimiento de una red de altas prestaciones.
- 3 Reducción del tiempo de viajes interurbanos.
- 4 Aumentar la participación del transporte ferroviario en el transporte de carga de media y larga distancia.



Transporte Marítimo y puertos

- 5 Progresiva especialización y cooperación interportuaria.
- 6 Desarrollo de los puertos como elemento clave de la intermodalidad.
- 7 Desarrollo del cabotaje marítimo, en el ámbito nacional y europeo.
- 8 Desarrollo adecuado de los accesos terrestres a los puertos.



Abastecimiento de agua

- 9 Disponer de los recursos necesarios.
- 10 Garantizar que el agua suministrada tenga los requisitos adecuados de calidad.
- 11 Aumentar y garantizar el suministro.



Saneamiento y depuración

- 12 Garantizar un elevado nivel de protección de las aguas superficiales y subterráneas.
- 13 Asegurar la completa aplicación de la directiva marco sobre aguas.
- 14 Fomentar la reutilización de las aguas tratadas.
- 15 Desarrollar las infraestructuras previstas en los instrumentos de planificación y gestión.



Residuos

- 16 Prevención de la generación de recursos y de sus efectos nocivos.
- 17 Fomentar la recuperación de los residuos mediante reciclado, reutilización o acondicionamiento.
- 18 Mejora de los instrumentos de gestión y los medios de extinción de los incendios.

6. Ejes prioritarios, descripción de actuaciones.

El Programa Operativo de Fondo de Cohesión – FEDER 2007-2013 está compuesto de cinco ejes prioritarios:

Ejes prioritarios FEDER 2007-2013



Eje 1. Transportes RTE-C

Objetivo

Concentrar sus esfuerzos en la mejora de las infraestructuras en puertos y la Red Ferroviaria de Altas Prestaciones.

Significado

- Representa una apuesta clara por el desarrollo de la intermodalidad como un elemento de racionalización y mejora de la calidad del transporte.
- En cuanto a los puertos: impulso, mejora y orientación a la demanda de la oferta de accesibilidad terrestre.



Fuente: P.O.

Eje 2. Medio Ambiente y desarrollo sostenible (FC)

Objetivos

Mejorar la posición en la gestión y uso del agua y del aire, así como del tratamiento de residuos urbanos.

Metas

- Elevar la calidad del agua destinada a consumo humano.
- Aumentar el porcentaje de agua residual utilizada.
- Ejecutar infraestructuras que contribuyan al desarrollo armónico y sostenible del territorio.



Fuente: P.O.

Eje 3. Medio Ambiente, entorno natural, recursos hídricos y Prevención de riesgos (FEDER)

Objetivo

Coordinar y completar los grandes proyectos de abastecimiento y de saneamiento cofinanciados con el Fondo de Cohesión en las regiones Convergencia, recogiendo las actuaciones en este ámbito cofinanciadas con el FEDER.

Metas

- Actuaciones de la Administración General del Estado adecuadas a los programas de carácter nacional.
- Continuidad de las actuaciones que se han venido realizando en el periodo 2000-2006 mediante inversiones apoyadas por el Fondo de Cohesión.
- Complementar los grandes proyectos regionales.



Eje 4. Transporte y Energía (FEDER)

Objetivo

Completar las acciones realizadas en las regiones autonómicas de Andalucía y Extremadura.

Principales Actuaciones

Alta Velocidad Ferroviaria

- Andalucía
 - Línea de Alta Velocidad Almería-Región de Murcia (plataforma, vía e instalaciones).
 - Línea de Alta Velocidad Antequera-Granada (plataforma, vía e instalaciones).
- Extremadura
 - Construcción de la plataforma de los tramos que discurren por Extremadura de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Cáceres-Mérida-Badajoz: Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres-Mérida-Badajoz (plataforma).
- Acciones de coordinación con Portugal
 - AVEP (Alta Velocidad España-Portugal) cuyo principal objetivo es el estudio de las conexiones ferroviarias entre ambos países.



Eje 5. Asistencia Técnica (FC)

Objetivo

Garantizar las condiciones necesarias para el lanzamiento del Programa Operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013, y la puesta en marcha y el funcionamiento de las estructuras de coordinación, de seguimiento, gestión y control incluidas en la responsabilidad de la estructura organizativa que se asume en el periodo 2007-2013, así como para acciones de información y publicidad para la difusión de los logros y objetivos del Programa.

¿Qué financia?

- Las actividades de preparación, gestión, seguimiento, evaluación, información y control e información y publicidad del programa operativo.
- Las actividades dirigidas a reforzar la capacidad administrativa de utilización de los Fondos.

Con la finalidad de analizar la evolución general del Programa Operativo de Fondo de Cohesión en el marco de las prioridades nacionales y comunitarias, se han seleccionado una serie de indicadores estratégicos y operativos para evaluar las actuaciones incluidas en el mismo.

6.1 Indicadores Estratégicos – Fondo de Cohesión

Eje	Indicador	Unidades	Año	Valor actual	Objetivo 2010	Objetivo 2013
Transportes RTE-T (FC)	Km total vías férreas / 1000 km ²	km/1.000 km ²	2005	25,37	35	42
	Número de viajeros transportados en líneas de alta velocidad	Millones de pasajeros	2005	7,2	12	14,5
	Volumen de transporte de mercancías sobre el PIB	Ton/1.000 €	2004	2,86	Progresiva acomodación a los niveles europeos en 2020	
	Pasajeros en aeropuertos por habitante	Pasajeros/hab	2005	4,06	5,05	5,4
	Tráfico de buques en puertos (cabotaje y exterior) en toneladas respecto a población	Toneladas/hab	2005	10	11,5	12,1
Medio ambiente y desarrollo sostenible (CF)	Residuos recogidos selectivamente / total de residuos recogidos	%	2004	30,11	50	64
	Porcentaje de agua en la pérdida distribución	%	2004	18,7	16,6	14,5
	Volumen de agua reutilizada / habitante – día	m ³ /hab/día	2004	0,02	0,027	0,3
	Volumen de agua residual tratada / habitante – día	m ³ /hab/día	2004	0,38	0,41	0,43
	Producción de residuos urbanos por hogar	tn/hogar	2004	1,57	1,53	1,53
	Volumen de agua distribuida / habitante	m ³ /habitante	2004	93,58	101	106
	Tarifas medias para servicios de abastecimiento urbano de agua (*)	€/m ³	2005	0,3	Mantener el coste del servicio (año 2013)	
	Tarifas medias para servicios de saneamiento urbano de agua (*)	€/m ³	2005	0,35	Mantener el coste del servicio (año 2013)	
	Pagos por el servicio de riego del agua en las cuencas intercomunitarias (total de aguas subterráneas y superficiales) (**)	€/ha	2005	263,54	Mantener el coste del servicio (año 2013)	
		€/m ³	2005	0,0514	Mantener el coste del servicio (año 2013)	

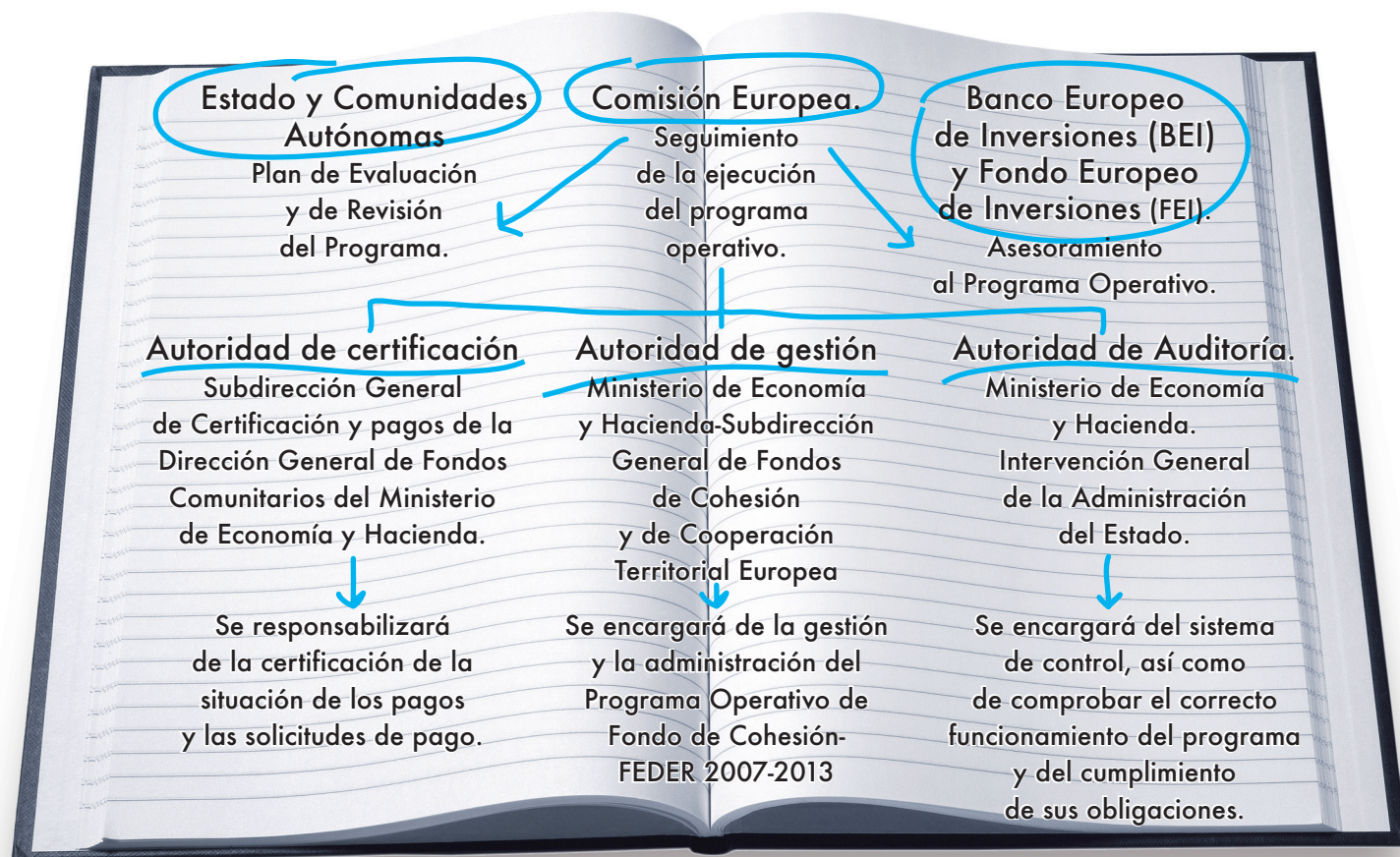
(*) El componente de la tarifa correspondiente a los costes de explotación y mantenimiento se actualizará anualmente según el IPC
(**) Además, teniendo en cuenta que en España el porcentaje de agua consumida dedicado a la agricultura es del 66% sobre el total, se ha puesto en marcha un plan de urgencia según se establece en el Real Decreto 287/2006, de 10 de marzo, por el que se regulan las obras urgentes de mejora y consolidación de regadíos, con objeto de obtener un adecuado ahorro de agua que palle los daños producidos por la sequía. Este plan actuará en una superficie de 866.898 hectáreas, obteniendo a su vez un ahorro de agua anual estimado en 1.162 Hm³ (3.486 Hm³ en tres años: objetivo 2010).

6.2 Indicadores Operativos para el Fondo de Cohesión

Eje	Indicador	Unidades	2010	2013
Transporte RTE-C	Kilómetros de ferrocarril nuevos (Red TEN)	Km	60	60
	Longitud plataforma construida	Km	250	260
	N° de proyectos	Uds	7	9
	Ahorro de tiempo (*)	Min.	23,4	23,4
	Longitud de diques	m.	5.350	6.100
	Longitud de muelles	m.	1.000	1.150
	N° de proyectos	Uds	9	11
Medio ambiente y desarrollo sostenible	Capacidad de gestión de residuos	Tn/día	650	800
	N° de proyectos	Uds	51	53
	Residuos extraídos	Tn	700.000	900.000
	N° de proyectos	Uds	23	28
	Redes de abastecimiento creadas	Km	688	861
	Redes de abastecimiento mejoradas	Km	108	135
	Volumen regulado y /o tratado	m³/día	8.320	10.400
	Población adicional servida por proyectos de abastecimiento de agua	Habitante	635.805	1.071.972
	N° de proyectos	Uds	62	81
	Redes de saneamiento creadas	Km	29	36
	Redes de saneamiento mejoradas	Km	9.080	11.351
	Volumen de aguas residuales tratadas y depuradas	m³/día	489.644	612.055
Medio ambiente, entorno natural, recursos hídricos y prevención de riesgos	Población adicional servida por proyectos de depuración de agua	Habitantes	1.231.863	2.388.117
	N° de proyectos	Uds	2	2
	Redes de abastecimiento creadas	Km	80	125
	Volumen regulado y /o tratado	m³/día	60.000	83.794
	Población adicional servida por proyectos de abastecimiento de agua	Habitantes	64.255	128.510
	N° de proyectos	Uds	1	1
	Redes de saneamiento creadas	Km	7	10
	Volumen de aguas residuales tratadas y depuradas	m³/día	65.753	82.192
	Población adicional servida por proyectos de depuración de agua	Habitantes	155.452	466.356
Transporte y energía	Kilómetros de ferrocarril nuevos (Red TEN)	Km	150	220
	Longitud plataforma construida	Km	190	320
	N° de proyectos	Uds	2	3
	Ahorro de tiempo (*)	Min.	58,5	85,8
Asistencia Técnica	Actuaciones de preparación, ejecución, seguimiento e inspección desarrolladas	Uds	10	13
	Actuaciones de evaluación y estudios; información y comunicación desarrolladas	Uds	4	6

(*) El indicador de ahorro de tiempo se aplica únicamente en el caso de que la línea ferroviaria esté completada. Se basa en el indicador de kilómetros de ferrocarril nuevos.

7. Funcionamiento del programa operativo: ¿quién hace qué?



La autoridad encargada de la gestión del programa operativo de Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013 es la Subdirección General de Fondos de Cohesión y de Cooperación Territorial Europea, ubicada en la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Economía y Hacienda.

Se encarga de:

- + Garantizar que la selección de las operaciones a financiar se realicen conforme a los criterios establecidos en el programa, así como a las normas comunitarias y nacionales.
- + Comprobar que se ha producido la entrega de bienes o la prestación de servicios objeto de la cofinanciación.
- + Garantizar la disposición de un sistema informatizado del registro de los datos contables relacionados con cada una de las operaciones del programa operativo.
- + Garantizar las evaluaciones del Programa Operativo que lleve a cabo la Administración General del Estado.
- + Establecer procedimientos que garanticen la disposición de todos los documentos sobre el gasto y las auditorías.
- + Elaboración y remitir a la Comisión, tras su aprobación por el Comité de Seguimiento, los informes de ejecución anual y final.
- + Garantizar el cumplimiento de los requisitos de información y publicidad del programa.

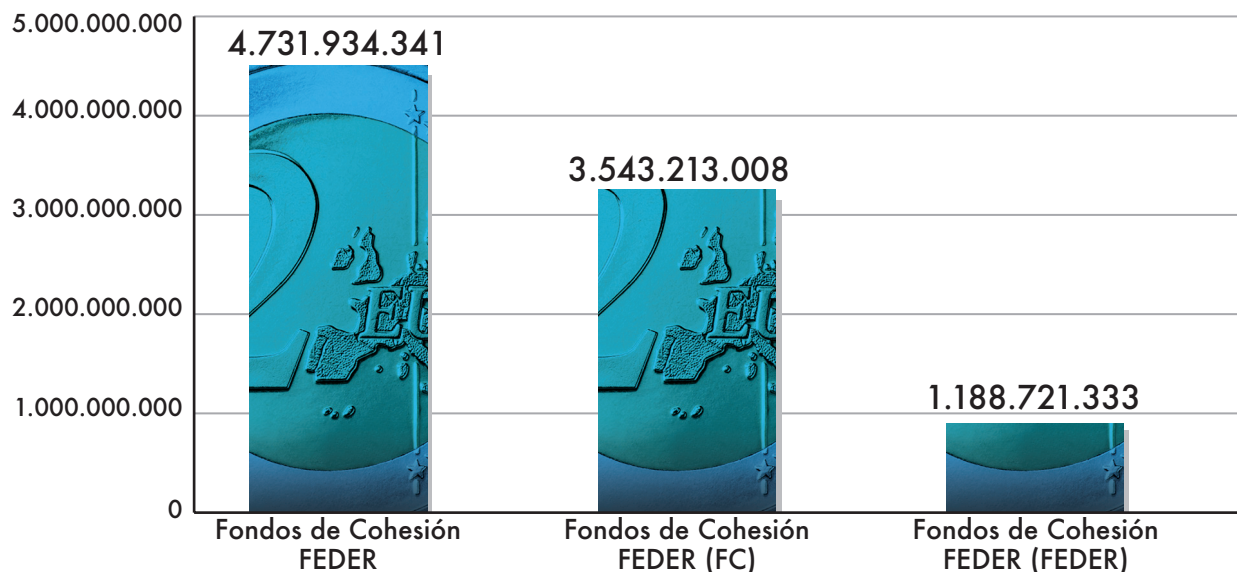
8. La dotación financiera del programa operativo

Fondos del programa operativo	Financiación Comunitaria	Contrapartida Nacional	Financiación Subvencionable	Tasa de Cofinanciación
Transportes RTE-T (FC)	1.597.905.643€	399.476.411€	1.997.382.054€	80%
Medio ambiente y desarrollo sostenible (FC)	1.883.822.810€	470.955.702€	2.354.778.512€	80%
Medio Ambiente, Entorno Natural, Recursos Hídricos y prevención de riesgos (FEDER)	168.230.000€	42.057.500€	210.287.500€	80%
Transporte y energía (FEDER)	1.188.721.334€	297.180.334€	1.485.901.668€	80%
Asistencia Técnica (FC)	61.484.555€	15.371.139€	76.855.694€	80%
Total	4.900.164.342€	1.225.041.086€	6.125.205.428€	80%

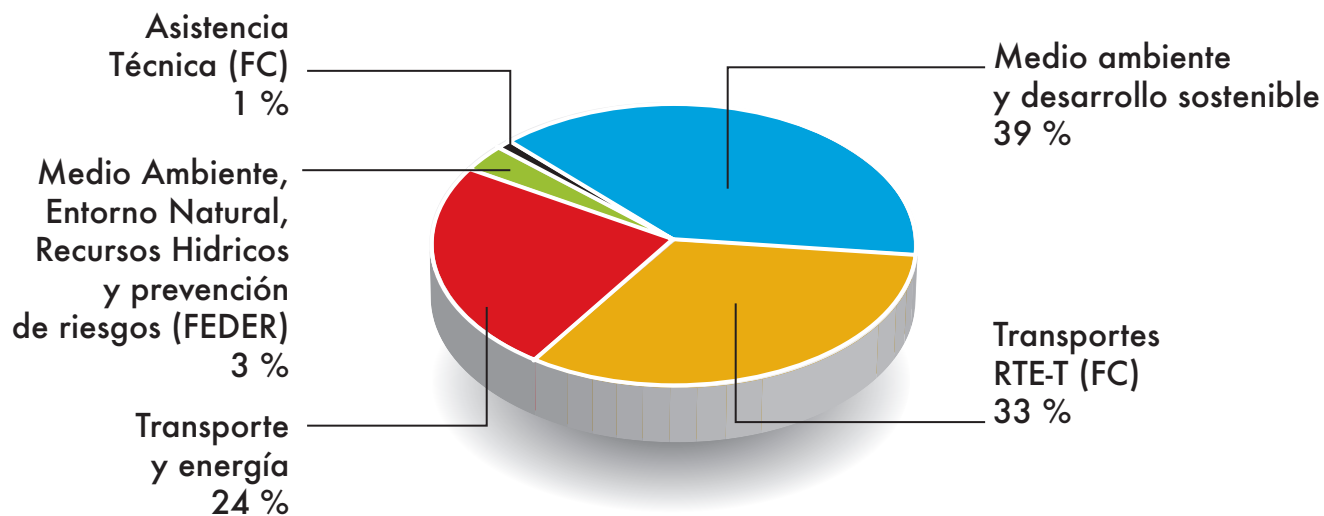


El Programa Operativo supone la movilización de un importante volumen de fondos, casi 4,9 millardos de Euros para el total del periodo 2007-2013. El 28% de los fondos proceden del FEDER (1.356.951.334 €) y el 72% restante del Fondo de Cohesión (3.543.213.008 €).

Total de la ayuda en euros corrientes durante el periodo 2007-2013



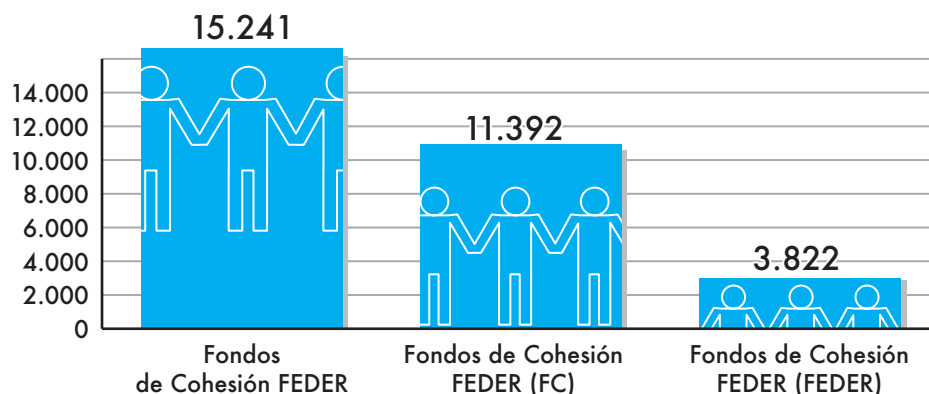
Las dotaciones financieras a los distintos ejes de actuación del P.O.



9. Resultados esperados del programa operativo.

Las actuaciones previstas generarán un importante impacto sobre el empleo. En total se espera generar un total de 30.455 puestos de trabajo para el conjunto de los Fondos Estructurales y, de ellos, 14.000 de este programa.

Estimación del empleo generado (número) durante el periodo 2007-2013.



Fuente: P.O.

Asimismo, existen otros impactos relevantes, como las mejoras en la accesibilidad, la seguridad y el tratamiento de medio ambiente. En relación con las primeras cuestiones y como resultado de las actuaciones de transporte en el ámbito ferroviario se estiman unos ahorros de tiempo considerables.



Una manera de hacer Europa