



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 22.10.2001
COM(2001) 602 final

INFORME DE LA COMISIÓN

INFORME ANUAL DEL FONDO DE COHESIÓN 2000

INFORME DE LA COMISIÓN

INFORME ANUAL DEL FONDO DE COHESIÓN 2000

ÍNDICE

Síntesis	5
1. Contexto general	7
1.1. Convergencia y desarrollo económico en los países beneficiarios del Fondo de Cohesión.....	7
1.1.1. Grecia	7
1.1.2. España	7
1.1.3. Irlanda	8
1.1.4. Portugal	8
1.2. La condicionalidad	9
2. Principios de aplicación y ayudas concedidas	9
2.1. Coordinación con las demás políticas comunitarias	9
2.1.1. Contratos públicos.....	9
2.1.2. Competencia.....	10
2.1.3. Medio ambiente.....	10
2.1.4. Transporte	12
2.2. Coordinación con los Fondos Estructurales: los marcos de referencia estratégicos..	13
2.2.1. Medio ambiente.....	13
2.2.2. Transporte	17
2.3. El presupuesto y su utilización, créditos de compromiso y de pago.....	22
2.3.1. Recursos presupuestarios disponibles	22
2.3.2. Ejecución del presupuesto.....	23
2.3.3. Ejecución del presupuesto en el período anterior (1993-1999)	24
3. Los proyectos y las acciones adoptadas	24
3.1. Ayuda del Fondo de Cohesión por Estado miembro beneficiario	24
3.1.1. Grecia	24
3.1.2. España	26
3.1.3. Irlanda	31
3.1.4. Portugal	34
3.2. Asistencia técnica y estudios.....	40
3.2.1. Política general del Fondo de Cohesión.....	40
3.2.2. Asistencia técnica por iniciativa de la Comisión	40

4.	seguimiento, control e irregularidades	41
4.1.	Seguimiento: comités y inspecciones.....	41
4.1.1.	Grecia	41
4.1.2.	España	41
4.1.3.	Irlanda	42
4.1.4.	Portugal.....	43
4.2.	Inspecciones de control y conclusiones	44
4.2.1.	Grecia	44
4.2.2.	España	44
4.2.3.	Irlanda	45
4.2.4.	Portugal.....	45
4.3.	Irregularidades y suspensión de la ayuda.....	45
5.	Apreciación y evaluación.....	46
5.1.	Aspectos generales	46
5.2.	Tramitación y evaluación previa de los proyectos.....	46
5.3.	Cooperación con el BEI durante la tramitación de los proyectos	47
5.4.	La repercusión económica y social del Fondo en los Estados miembros y en la cohesión económica y social de la Comunidad, incluida la repercusión en el empleo	47
5.5.	Programa de evaluación posterior.....	48
5.5.1.	Medio ambiente.....	48
5.5.2.	Transporte	48
6.	Diálogo interinstitucional, información y publicidad	49
6.1.	Presentación del informe anual de 1999	49
6.1.1.	Parlamento Europeo	49
6.1.2.	Comité Económico y Social(CES).....	50
6.2.	Información de los Estados miembros	50
6.3.	Otras manifestaciones	50
6.3.1.	Información de los interlocutores sociales.....	50
6.3.2.	O t r o s.....	50
6.4.	Medidas de la Comisión sobre publicidad e información.....	50
A N E X O.....		52

PREFACIO

El presente informe anual hace un repaso de las actividades del Fondo de Cohesión correspondientes al año civil de 2000.

Contiene el informe anual de la actividad del primer año del período de programación 2000-2006.

La presentación del informe, que se atiene a las exigencias del Reglamento por el que se crea el Fondo de Cohesión, se ha adaptado con el fin de tener en cuenta las observaciones del Parlamento Europeo, del Comité Económico y Social y del Comité de las Regiones.

Los autores confían en que el presente documento constituya una referencia útil para todos aquellos que manifiestan interés en la promoción y el avance de la cohesión económica y social de la Unión.

S Í N T E S I S

Entorno económico y condicionalidad

Durante el año 2000 ninguno de los Estados miembros beneficiarios del Fondo de Cohesión sufrió una situación de déficit excesivo. Por esta razón, la Comisión no realizó la evaluación del cumplimiento de la condicionalidad para ninguno de dichos Estados miembros en 2000.

Ejecución del presupuesto

El importe definitivo, tras indexación, de los recursos del Fondo de Cohesión del año 2000 es de 2.659 millones de €.

Los compromisos y los pagos se llevaron a cabo del siguiente modo (por país y sector) :

Ejecución presupuestaria de los créditos de 2000, incluidos los créditos prorrogados a 2001

Créditos de compromiso de 2000 (incluidos los créditos prorrogados a 2001)

País	Medio ambiente		Transporte		Mixto	Total	
	Importe	% M. Amb.	Importe	% Transp.	Importe	Importe	%
España	749.218.170	46,8%	851.923.302	53,2%	164.496	1.601.305.968	60,3%
Grecia	163.815.574	37,6%	271.716.947	62,4%	0	435.532.521	16,4%
Irlanda	136.967.016	80,7%	32.657.648	19,3%	0	169.624.664	6,4%
Portugal	176.586.501	39,3%	272.461.436	60,7%	1.722.650	450.770.587	17,0%
Asistencia técnica	0	0,0%	0	0,0%	1.677.809	1.677.809	
Total	1.226.587.261	46,2%	1.428.759.333	53,8%	3.564.955	2.658.911.549	100,0%

Créditos de pago 2000

País	Medio ambiente		Transporte		Mixto	Total	
	Importe	% M. Amb.	Importe	% Transp.	Importe	Importe	%
España	547.028.885	48,1%	589.632.725	51,9%	691.333	1.137.352.943	67,5%
Grecia	166.619.671	55,0%	136.208.560	45,0%	0	302.828.231	18,0%
Irlanda	52.271.877	41,1%	74.988.716	58,9%	195.249	127.455.842	7,6%
Portugal	106.916.040	93,2%	7.777.796	6,8%	1.773.490	116.467.326	6,9%
Asistencia técnica	0	0,0%	0	0,0%	1.119.124	1.119.124	
Total	872.836.473	51,9%	808.607.797	48,1%	3.779.196	1.685.223.466	100,0%

Coordinación con los Fondos Estructurales: los marcos de referencia estratégicos

Para el período de programación 2000-2006, la Comisión estableció una serie de orientaciones para el Fondo de Cohesión. Señaló que sus intervenciones deberían estar sujetas a un enfoque estratégico coordinado, enmarcadas en los programas que identifican las prioridades de intervención en los sectores de aplicación seleccionados, y mejor coordinadas con otros instrumentos financieros comunitarios.

Transportes

En el año 2000, el sector de transportes representó el 53,8% del total de los compromisos del Fondo de Cohesión.

Como ya sucedió en el pasado, la Comisión insistió para que la actividad del Fondo se concentrara en el ferrocarril, que en el año 2000 representó alrededor del 85% de los compromisos en el sector de transportes en España y el 77% en Portugal.

Medio ambiente

El sector del medio ambiente representa el 46,2 % del total de los compromisos del Fondo de Cohesión en el año 2000.

Las prioridades en este sector continúan siendo el suministro de agua potable, el tratamiento de aguas residuales y el tratamiento de residuos sólidos.

Información y publicidad

El pasado 18 de diciembre de 2000 tuvo lugar en Bruselas una reunión informativa con los 15 Estados miembros.

En dicha reunión, la Comisión presentó el proyecto de Informe Anual del Fondo de Cohesión de 1999 y especificó las intervenciones del Fondo de Cohesión en el año 2000 en cada Estado miembro beneficiario. Por su parte, estos últimos realizaron una exposición detallada de sus marcos de referencia estratégicos (véase apartados anteriores).

Evaluación

A finales del año 2000, de los 120 proyectos previstos, ya se habían evaluado 107, 58 correspondientes al sector de transportes y 49 al de medio ambiente .

Según las primeras conclusiones sacadas tras la evaluación posterior de 31 proyectos del ámbito de medio ambiente, la aplicación de estos proyectos y su impacto medioambiental, social y económico han sido positivos y en general han seguido los objetivos propuestos.

El ejercicio de síntesis provisional analizó las evaluaciones posteriores de unos cuarenta proyectos del sector de transportes, que incluían todos los modos. Los proyectos generaron ventajas socioeconómicas considerables, aunque su realización a veces se encontró con dificultades imprevistas (en algunos casos debidas a una concepción errónea, con el consiguiente coste global revisado al alza). Por el contrario, la explotación de los proyectos es muy satisfactoria.

Irregularidad y suspensión de la ayuda

En el transcurso del año 2000, la OLAF no efectuó investigaciones relativas al ámbito del Fondo de Cohesión.

De todos modos, en el año 2000, las autoridades españolas comunicaron a la Comisión dos casos de irregularidades, en virtud del Reglamento (CE) 1831/94¹. Tras la entrada en vigor del Reglamento (CE) n°1831/94 se han efectuado 7 comunicaciones. A pesar de ser un número bastante reducido, la Comisión llama la atención de los Estados miembros beneficiarios acerca de las obligaciones que les impone dicho Reglamento.

¹ DO L 191 de 27.7.94.

1. CONTEXTO GENERAL

1.1. Convergencia y desarrollo económico en los países beneficiarios del Fondo de Cohesión

1.1.1. *Grecia*

En 2000, la política económica de Grecia siguió las orientaciones de la primera actualización del programa de convergencia presentado en diciembre de 1999 de acuerdo con los requisitos del Pacto de estabilidad y crecimiento. El objetivo principal de dicho programa era cumplir todos los criterios de convergencia para entrar en la zona euro a partir de enero de 2001. El Consejo emitió un dictamen acerca del programa el pasado 31 de enero de 2000².

En 2000, la situación presupuestaria de Grecia resultó ser mejor de lo que se había previsto en la actualización del programa de convergencia de 1999. El déficit público se situó en el 0,9% del PIB, frente al 1,2% previsto en el programa, a consecuencia de mayores ingresos presupuestarios, concretamente por impuestos, que compensaron sobradamente el elevado crecimiento registrado en los pagos de intereses y de gastos primarios. El superávit primario alcanzó el 6,4% del PIB. La relación entre la deuda y el PIB también descendió hasta un 103,9% del PIB en 2000. De acuerdo con la decisión del Consejo de 19 de junio de 2000, Grecia entró en la zona euro a partir del 1 de enero de 2001³. El tipo de conversión del dracma al euro se fijó en 340,75 GRD por euro, es decir, el tipo central del dracma en el MTC II decidido en enero de 2000.

En diciembre de 2000, Grecia presentó su primer programa de estabilidad que abarcaba el período 2000-2004 según el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 1466/97, sobre el reforzamiento de la supervisión de las situaciones presupuestarias y la supervisión y coordinación de las políticas económicas⁴. El Consejo evaluó el programa el pasado 12 de enero de 2001⁵. Este primer programa tiene por objeto confirmar la estabilidad de la política macroeconómica y al mismo tiempo mejorar el funcionamiento de los mercados mediante reformas estructurales. A partir de unos resultados presupuestarios mejores de lo previsto en el 2000 y de unas previsiones de crecimiento de la producción elevadas, el programa de estabilidad prevé que el saldo presupuestario alcance un superávit del 0,5% del PIB en 2001 y del 1,5% del PIB en 2002. Se prevé que la tasa de deuda de las administraciones públicas descienda por debajo del 100% del PIB en 2001. La estrategia presupuestaria del programa de estabilidad griego consiste en mantener un elevado superávit primario ayudado de una reducción significativa de los pagos de intereses, como resultado de unos tipos de interés más bajos y un descenso de la tasa de deuda.

1.1.2. *España*

En 2000, la política económica se ajustó a la estrategia marcada en la actualización del programa de estabilidad (1999-2003) y el Consejo consideró que respetaba el

² DO C 60, de 2.3.2000, p.4.

³ DO L 167 de 7.7.2000

⁴ DO L 209 de 2.8.1997

⁵ DO C 77 de 9.3.2001, p.1

Pacto de estabilidad y crecimiento⁶. El programa reafirmaba la estrategia económica seguida durante los últimos años (fomentar un crecimiento económico saneado mediante la consolidación fiscal y las reformas estructurales). El resultado fue que el PIB creció un 4,1%, por encima del 3,7% previsto en la actualización. Los objetivos de saneamiento presupuestario se cumplieron con creces: el déficit público descendió de un 1,2% del PIB en 1999 a un 0,3% en 2000 (inferior al 0,8% previsto en la actualización) y la relación entre la deuda y el PIB descendió a un 60,6% (2,2 puntos porcentuales por debajo de lo previsto). Por el contrario, la evolución de los precios fue peor de lo esperado, no sólo debido al incremento de los precios de los artículos más fluctuantes, sino también al deterioro de la inflación básica.

La segunda actualización del programa de estabilidad, que abarca el período 2000-2004, fue presentada a la Comisión Europea el 23 de enero de 2001 y evaluada por el Consejo el pasado 12 de marzo de 2001⁷. Se prevén nuevos avances en los objetivos presupuestarios basados principalmente en la contención del gasto corriente primario, lo que permitirá un reforzamiento de la inversión pública y una reducción de la presión fiscal a partir de 2002. Así pues, se espera que en 2001 el sector público alcance el equilibrio y que en años sucesivos tenga superávit hasta llegar al 0,3% del PIB en 2004. Se prevé una disminución adicional en la relación entre la deuda y el PIB, que caerá por debajo del 60% en 2001 y justo por debajo del 50% al final del período de programación.

1.1.3. Irlanda

El Consejo consideró que la actualización del programa de estabilidad irlandés de diciembre de 1999 se ajustaba al Pacto de estabilidad y crecimiento⁸. En 2000 de nuevo los resultados superaron las expectativas. En diciembre de 2000, las autoridades irlandesas revisaron al alza sus proyecciones de crecimiento iniciales, del 7,4% del PIB real en 2000 al 10,7%. Unos ingresos por impuestos muy elevados, en un contexto de fuerte crecimiento económico, compensaron con creces el desbordamiento del gasto, con lo que se estima que el superávit público en 2000 será de un 4,5% del PIB en lugar del 3,3% inicialmente previsto. La relación entre la deuda pública y el PIB sigue descendiendo, hasta aproximadamente un 39% en 2000, y el valor del recientemente creado fondo nacional de reserva para pensiones a finales de 2000 superaba el 6% del PIB.

La actualización del programa de estabilidad de diciembre de 2000 para el período 2001-2003 incorpora los planes presupuestarios de 2001 y fue evaluada por el Consejo el 12 de febrero de 2001. El programa confirma que Irlanda seguirá cumpliendo los objetivos del Pacto de estabilidad y crecimiento. El presupuesto contará con superávit anuales importantes hasta 2003. Se prevé que la tasa de deuda descienda bruscamente, hasta situarse en menos de un cuarto a finales de 2003.

1.1.4. Portugal

En 2000, el presupuesto evolucionó según la actualización del programa de estabilidad (2000-2004), que el Consejo había evaluado el 13 de marzo de 2000. El resultado presupuestario para 2000 se estima actualmente en un déficit del 1,4% del

⁶ DO C 098 de 6.4.2000

⁷ DO C 109 de 10.4.2001

⁸ DO C 60 de 2.3.2000.

PIB (i.e. 0,1 puntos porcentuales por debajo del objetivo marcado en el programa de estabilidad). Sin embargo, este resultado se consiguió incluyendo los beneficios procedentes de la venta de licencias UMTS (0,4% del PIB), debido a que hubo un desbordamiento en el gasto primario corriente y un descenso de los impuestos indirectos de aproximadamente $\frac{1}{2}$ punto porcentual del PIB, que sólo se vieron compensados en parte mediante una reducción de las inversiones en capital fijo.

La segunda actualización del programa de estabilidad para el período 2000-2004 se presentó ante la Comisión Europea el 23 de enero de 2001 y fue evaluada por el Consejo el 12 de marzo de 2001⁹. En ella se prevé que continuará el proceso de consolidación presupuestaria y se logrará el equilibrio en 2004. El esfuerzo de consolidación se reparte equilibradamente a lo largo del período 2001-2004. Además, la reducción de la tasa de déficit es el resultado de cambios acumulativos similares de $\frac{3}{4}$ de puntos porcentuales del PIB tanto en gastos como en ingresos del presupuesto. El Consejo consideró que el déficit debería reducirse antes.

1.2. La condicionalidad

En virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 1164/94 del Consejo, las ayudas del Fondo de Cohesión se supeditan a una gestión sana de las finanzas públicas. En concreto, las ayudas que se conceden a los nuevos proyectos de un Estado miembro beneficiario pueden suspenderse si el Consejo decide que ese Estado miembro presenta un déficit excesivo y esta decisión no se deroga de conformidad con el artículo 104 del Tratado.

En la primavera de cada año, la Comisión examina los déficit públicos del ejercicio anterior basándose en las previsiones económicas de la primavera hechas por Comisión, elaboradas a partir de los datos presupuestarios comunicados por los Estados miembros para ese ejercicio antes del 1 de marzo. En el otoño de cada año, la Comisión examina los déficit públicos del ejercicio en curso en función de las previsiones económicas realizadas por la Comisión en otoño, previa comprobación de su fiabilidad.

En 2000 no se registró una situación de déficit excesivo en ninguno de los Estados miembros beneficiarios del Fondo de Cohesión, por lo que en ese año la Comisión no realizó ninguna evaluación de cumplimiento de la condicionalidad.

2. PRINCIPIOS DE APLICACIÓN Y AYUDAS CONCEDIDAS

2.1. Coordinación con las demás políticas comunitarias

2.1.1. Contratos públicos

Desde que se iniciaron las actividades del Fondo de Cohesión, la Comisión ha velado especialmente por la correcta incorporación a la legislación nacional de la legislación comunitaria sobre contratos públicos y por la escrupulosa aplicación de las normas y exigencias comunitarias en el contexto de la ayuda financiera de la Comunidad. Se trata de un elemento que reviste una importancia especial si se tienen en cuenta las elevadas ayudas del Fondo de Cohesión a los proyectos que financia; de ahí la

⁹ DO C 109 de 10.4.2001

necesidad de que la Comisión compruebe con especial rigor la observancia de las normas relativas a la transparencia en materia de contratos públicos.

Con motivo de las inspecciones que lleva a cabo, la Comisión también comprueba habitualmente el cumplimiento de las directivas comunitarias sobre contratos públicos y la regularidad de los procedimientos de selección de las ofertas. El seguimiento realizado por la Comisión de los proyectos aprobados por el Fondo de Cohesión ha permitido a las administraciones nacionales comprender y aplicar mejor los procedimientos comunitarios sobre contratos públicos y licitaciones. La Comisión constata que la cooperación de las autoridades nacionales y los comités de seguimiento es cada vez mayor y que ambos responden exhaustivamente a las preguntas que se les formulan al examinar las solicitudes de financiación de proyectos y al realizarse el seguimiento de su ejecución.

2.1.2. Competencia

El Reglamento (CE) 1164/94 del Consejo, por el que se crea el Fondo de Cohesión, dispone que sus intervenciones deben ajustarse a la política de competencia. En este contexto, el examen de las solicitudes de financiación básicamente verifica la compatibilidad con el Tratado de las acciones cofinanciadas por el Fondo de Cohesión, con el fin de asegurar que sus intervenciones respetan plenamente las normas comunitarias de competencia, y sobre todo, las relativas a las ayudas estatales.

Como ya ha hecho en otras ocasiones, la Comisión constata que estas intervenciones, normalmente, no plantean problemas de incompatibilidad con el derecho de competencia, en la medida en que dichas intervenciones afectan a infraestructuras de transporte o protección del medio ambiente, que no conceden ninguna ventaja especial a empresas concretas, excepto en caso de que se infrinja alguna de las normas de adjudicación de los contratos públicos. Así pues, en lo que a la competencia se refiere, el control comunitario se sigue ejerciendo principalmente en los aspectos relativos al libre acceso a las infraestructuras por parte de todos los operadores que reúnan las condiciones técnicas y jurídicas necesarias.

2.1.3. Medio ambiente

El artículo 8 del Reglamento (CE) n° 1164/94 del Consejo, por el que se crea el Fondo de Cohesión, dispone que los proyectos deben ser coherentes con las políticas comunitarias, incluidas las relativas a la protección del medio ambiente.

Los objetivos de la política comunitaria sobre medio ambiente se establecen en el artículo 174 del Tratado.

Son los siguientes:

- La conservación y mejora de la calidad del medio ambiente.
- La protección de la salud de las personas.
- La utilización racional de los recursos naturales.

El programa comunitario de política y actuación en materia de medio ambiente y desarrollo sostenible (quinto programa de acción), aprobado mediante una resolución

del Consejo en 1993, preveía que el Fondo de Cohesión contribuyese a la realización de los objetivos del Tratado y, en particular, a la resolución de problemas concretos como la reducción de la contaminación del agua y la aplicación de una gestión adecuada de los residuos. Además de estos problemas fundamentales, el programa se centraba en la necesidad de que otras políticas comunitarias tuvieran también una dimensión medioambiental, para modificar y controlar los efectos secundarios no deseados de la actividad de determinados sectores económicos. Este último elemento afecta al Fondo de Cohesión, ya que las infraestructuras de transporte constituyen el otro tipo de sus prioridades de inversión.

La modificación que el Reglamento (CE) 1264/99 introduce en el artículo 3 del Reglamento (CE) 1164/94 establece que las acciones subvencionables por el Fondo de Cohesión siguen siendo la protección del medio ambiente y las infraestructuras de transporte.

Además, para reforzar los procedimientos internos adoptados por la Comisión en 1993, en 1997 la Comisión se mostró de acuerdo en una serie de medidas cuyo objetivo era asegurar una mejor integración de las consideraciones medioambientales en las decisiones políticas y administrativas.

Para el período de programación 2000-2006, en el año 2000 entró en vigor el Reglamento (CE) 1264/99 que modificaba el Reglamento (CE) 1164/94 aplicado en el período de programación 1994-1999. Esto supuso una modificación del procedimiento aplicable a la gestión de ayudas otorgadas. Dicho procedimiento tiene en cuenta las directivas de nueva aplicación a las que se refiere de un modo más sistemático:

Directiva EIA

La Directiva 97/11/CE, que modifica la Directiva 85/337/CE, de aplicación a partir de 4 de marzo de 1999, introdujo los criterios de selección para determinar si los proyectos del anexo II deben someterse a un evaluación de impacto medioambiental en función de su incidencia en el medio ambiente. Se ha ampliado la lista de proyectos del anexo I para los que es obligatoria una EIA. Durante el año 2000, con la nueva programación 2000-2006, estas nuevas disposiciones se han desarrollado. El Convenio de Espoo sobre la evaluación de los efectos medioambientales transfronterizos ha sido incorporado a esta directiva.

Directiva sobre conservación de hábitats naturales

La Directiva 92/43/CEE fijó el 10 de junio de 1998 como fecha límite para establecer las listas de los parajes que deberían protegerse en el contexto de Natura 2000. Las solicitudes de ayuda al Fondo de Cohesión en vigor a partir de 1.1.2000 refuerzan el control para asegurar que los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para la protección medioambiental en los parajes de la red Natura 2000 susceptibles de verse afectados por un proyecto con financiación del Fondo de Cohesión.

Directiva sobre aguas residuales urbanas

La Directiva 91/271/CEE –aguas residuales urbanas-, modificada por la Directiva 98/15/CE, fijó el 31.12.2000 como una de las principales fechas límite de aplicación

(construcción de redes de recogida e instalaciones depuradoras adaptadas a la sensibilidad del medio). Por esa razón el Fondo de Cohesión ha seguido cofinanciando, en 2000, las infraestructuras que contribuyen a respetar los principios sobre zonas sensibles y grandes aglomeraciones urbanas, y lo hará en aglomeraciones más pequeñas en el nuevo período de programación.

El 23.10.2000 se aprobó la Directiva 2000/60/CE que establecía una política comunitaria en el ámbito del agua. Aunque el plazo para la entrada en vigor de sus disposiciones legislativas y reglamentarias es el 22.12.2003, algunos de sus principios –especialmente la gestión integral por cuenca hidrográfica- ya inspiraron en 2000 el tratamiento de proyectos cofinanciados por el Fondo de Cohesión.

Directivas sobre residuos

La aplicación de dos directivas aprobadas recientemente en materia de residuos, la Directiva 1999/31/CE sobre el vertido de residuos, y la Directiva 2000/76/CE sobre la incineración de residuos, tendrá importantes consecuencias organizativas y medioambientales en los Estados miembros beneficiarios del Fondo de Cohesión, ya que su gestión de residuos se basa ampliamente en el vertido y necesitan una modernización de las instalaciones y la puesta en marcha de una estrategia enfocada a mejorar el reciclaje.

En 2000, se denegó la ayuda del Fondo de Cohesión a los proyectos de estructuras de tratamiento de residuos en las regiones que todavía no disponían de planes de gestión de residuos ajustados a las exigencias de la Directiva 75/442/CEE, modificada por la Directiva 91/156/CEE, relativa a los residuos. Esto contribuyó a que dichas regiones se adaptaran a las disposiciones comunitarias.

2.1.4. Transporte

Los proyectos de las RTE de transporte de interés común son financiados por la línea presupuestaria de las RTE, mientras que el Fondo de Cohesión financia específicamente la infraestructura de transporte de las RTE.

La coordinación entre el presupuesto de las Redes Transeuropeas (RTE) y el Fondo de Cohesión es importante porque estos instrumentos de financiación comunitaria tiene en cuenta la necesidad de unir a las regiones centrales de la Comunidad las regiones con deficiencias estructurales o con situación periférica, enclavada o insular.

El Reglamento sobre las RTE, en principio, no permite que una misma fase de un proyecto individual sea financiada a la vez por el presupuesto de las RTE y por otras fuentes comunitarias, pero, en algunos casos, los estudios de viabilidad financiados por el presupuesto RTE pueden venir seguidos de una aportación del Fondo de Cohesión y el BEI para la financiación total o parcial de obras. En el ámbito del transporte, el Fondo de Cohesión a menudo financia obras de acceso a las redes transeuropeas, cuyos componentes, a su vez, son financiados por la línea presupuestaria de las RTE.

En 2000, se dotó a la línea presupuestaria de las RTE con 581 millones de € en compromisos, y 449 millones de € en créditos de pago para transporte.

El Reglamento financiero de las RTE (CE n° 2236/95) fue modificado por el Reglamento CE n° 1655/99 con el fin de instaurar la planificación a medio plazo a través de programas de inversión plurianuales indicativos, de fomentar la cooperación entre el sector público y el sector privado, así como de utilizar una pequeña parte (1-2%) de la línea presupuestaria para prestar apoyo a proyectos que requieren capital de riesgo. En 2000, el Comité de Asistencia Financiera, que ayuda a la Comisión a mejorar el Reglamento RTE, emitió un dictamen positivo acerca de los Programas de inversión plurianuales para el período 2000-2006, que se revisará en 2003. La propuesta actual que la Comisión adoptará en el otoño de 2001 prevé un total de unos 2.800 millones de € para 11 proyectos prioritarios (proyectos Essen), el proyecto del sistema global de navegación por satélite (“Galileo”) y cuatro grupos de proyectos de interés común.

2.2. Coordinación con los Fondos Estructurales: los marcos de referencia estratégicos

Para el período de programación 2000-2006, la Comisión estableció una serie de orientaciones para el Fondo de Cohesión. Sus intervenciones deberían estar sujetas a un enfoque estratégico coordinado, enmarcadas en programas que identifiquen las prioridades de intervención en los sectores de aplicación seleccionados, y mejor coordinadas con otros instrumentos financieros comunitarios.

2.2.1. Medio ambiente

España

Los sectores prioritarios de intervención, elegidos de mutuo acuerdo con las autoridades españolas, son los siguientes:

- Gestión de residuos peligrosos, industriales y municipales.
- Alcantarillado y depuración de aguas residuales.
- Suministro de agua.

Se ha diseñado un marco estratégico para cada uno de estos sectores en el que se analiza la situación actual, se identifican los problemas existentes, se fijan los objetivos y se indican las intervenciones necesarias para conseguirlos. Dichos marcos se elaboran teniendo en cuenta los ámbitos de competencia de las distintas administraciones, la legislación nacional y comunitaria que debe respetarse, y el calendario de aplicación.

El “Marco estratégico para la gestión de residuos en España” tiene en cuenta los objetivos y criterios establecidos en la Estrategia comunitaria de gestión de residuos y se basa en los diferentes planes de gestión de residuos regionales y nacionales ya aprobados. El documento analiza la situación de la contaminación del suelo y de la gestión de residuos, tanto municipales y peligrosos como de otro tipo (vehículos para desguace, neumáticos usados, residuos de construcción y demolición, el tratamiento de lodos de aguas residuales, etc.). Para cada tipo de residuos se fijaron una serie de objetivos y acciones para lograrlos.

El “Marco estratégico de saneamiento y depuración de aguas residuales” ofrece una perspectiva de la situación en este sector en España y señala las estrategias aplicables y las intervenciones que se tienen que llevar a cabo en el período 2000-2006 para cumplir las exigencias de la Comunidad con respecto al vertido y al tratamiento de aguas residuales urbanas. El “Plan Nacional de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales Urbanas” contiene los objetivos en este campo: la mejora del alcantarillado y de los sistemas de depuración de aguas residuales; un mayor control de la calidad de los vertidos para la reutilización de los efluentes tratados y la mejora de la gestión y la eliminación de lodos de aguas residuales.

El objetivo principal del “Marco estratégico para el suministro de agua” es asegurar y garantizar el suministro de agua de buena calidad en cantidades suficientes para toda la población, teniendo en cuenta el aumento de la demanda previsto para un futuro próximo y la necesidad de gestionar adecuadamente los recursos disponibles, tanto mejorando su uso y evitando su deterioro, como buscando nuevos recursos. Las cuencas de los ríos se consideran la unidad de gestión de recursos de agua y cada una de ellas cuenta con un “Plan de Cuenca”, cuyos objetivos principales son conseguir un nivel de suministro cualitativa y cuantitativamente satisfactorio, optimizar el uso de los recursos existentes, mediante el ahorro y una gestión más eficaz, diversificar los recursos en su origen y reducir la vulnerabilidad de los sistemas de suministro de agua. La “Confederación Hidrográfica” es la entidad de gestión de cada cuenca.

Todos los marcos estratégicos anteriormente mencionados se desarrollarán de manera integrada y aplicando, de formas diversas, el principio de “quien contamina paga”.

Portugal

En el período 1996-1999 se llevaron a cabo importantes inversiones, cuyos objetivos eran aumentar la capacidad de suministro de agua y mejorar su calidad en las áreas metropolitanas de Lisboa y Oporto y en la zona del Algarve, controlar la calidad del agua subterránea y renovar y construir nuevas plantas de tratamiento de aguas residuales en las principales ciudades y en las zonas más sensibles.

En algunas de las zonas más industrializadas también se construyeron sistemas integrados para el tratamiento de aguas residuales industriales. Se trataba de zonas con problemas particularmente graves de contaminación de aguas residuales provocados por la contaminación industrial (Vale do Ave, Águeda, Alcanena).

Para el tratamiento de residuos sólidos, se crearon sistemas de gestión integrados que llegaban a zonas mucho más amplias y a un mayor número de habitantes. Cada uno de estos sistemas abastecía a diversos municipios y cubría la recogida y el reciclaje de residuos. Al mismo tiempo, se cerraron vertederos y se renovaron las zonas en las que estaban situados.

Para el período 2000-2006, el marco estratégico medioambiental para Portugal señala las siguientes prioridades:

Desarrollar y completar la infraestructura medioambiental básica.

Desarrollar las condiciones que permitan un desarrollo sostenible, la protección del medio ambiente y la gestión de los recursos naturales.

Esto implica una mejora en la conservación y en la gestión de recursos naturales y la integración de la política medioambiental en las políticas sectoriales y regionales mediante una mejor evaluación del impacto y siguiendo los principios de "quien contamina paga" y "quien usa paga". También será necesaria una asociación estratégica entre la administración pública y diversas organizaciones, incluyendo el sector privado. Por último, pero no por ello menos importante, se pondrá un énfasis especial en las actividades de educación e información acerca de los recursos naturales y otros aspectos medioambientales.

Se prevé una ayuda del Fondo de Cohesión para grandes proyectos de infraestructura de tratamiento de residuos sólidos urbanos, el suministro de agua y el tratamiento y la canalización de aguas residuales urbanas. Tanto el tratamiento como el suministro de agua se incluirán en sistemas integrados, en los que la misma entidad gestionará sistemas intermunicipales que cubren el ciclo completo del agua.

La asistencia del Fondo de Cohesión se verá complementada por programas regionales financiados por el FEDER, para construir y renovar componentes locales más pequeños de dichos sistemas.

Este enfoque requiere una estrecha coordinación de prioridades y plazos entre el Fondo de Cohesión y los programas operativos regionales (Norte, Centro, Alentejo, Lisboa y Valle del Tajo, Algarve, Madeira y Azores).

El objetivo principal en cuanto a suministro de agua y la canalización y el tratamiento de aguas residuales es aumentar significativamente la población beneficiaria y mejorar la calidad del agua potable, respetando las directivas comunitarias e incrementando la fiabilidad de suministro.

	% población beneficiada 2006 (territorio continental de Portugal)
Suministro de agua potable	95
Tratamiento y canalización de aguas residuales	90
Tratamiento de residuos sólidos	98

Irlanda

Las autoridades irlandesas presentaron su marco de referencia estratégico para el sector del medio ambiente el 29 de julio de 2000. En él se presentaban como prioritarios un número limitado de proyectos en los subsectores de aguas residuales y residuos sólidos.

Con respecto a las aguas residuales los objetivos principales eran coherentes con las prioridades de la política nacional establecida en el plan de desarrollo nacional, el marco comunitario de apoyo y el programa operativo de infraestructuras económicas y sociales para el período 2000-2006. Los dos grandes objetivos de estos programas son asegurar el respeto de la legislación de la UE y apoyar el desarrollo social y económico, al mismo tiempo que lograr y mantener una elevada protección medioambiental.

La estrategia nacional global para conseguir los objetivos es coherente con el plan de desarrollo nacional y al marco comunitario de apoyo y al programa operativo de

infraestructuras económicas y sociales, cuya inversión planificada total para el período 2000-2006 es de 3.853 millones de €.

A principios de 2000 el gobierno aprobó un marco político para la aplicación del principio "quien contamina paga" en las operaciones e infraestructuras de suministro de aguas, que incluye la recuperación total de los costes de los usuarios no domésticos (costes de capital y funcionamiento). En 2006 se habrán instalado contadores a todos los usuarios no domésticos; los usuarios domésticos continuarán siendo financiados con fondos públicos. En el contexto del marco comunitario de apoyo se acordó que las asociaciones entre el sector público y el privado se revisarían en la evaluación intermedia.

En el sector del agua se fomentarán dichas asociaciones, en general utilizando el enfoque diseño-construcción /diseño-construcción-explotación en proyectos de realización o mejora de grandes obras de aguas o de tratamiento de aguas residuales. Dos proyectos subvencionados por el Fondo de Cohesión son pilotos en el uso de este enfoque en los de servicios de suministro de agua.

Las prioridades de inversión en aguas residuales están impulsadas por la necesidad de asegurar el cumplimiento de la directiva sobre tratamiento de aguas residuales urbanas. El Fondo de Cohesión subvencionó proyectos. Los trabajos de tratamiento de aguas en Dublín, Cork y Limerick son las prioridades presentadas al Fondo de Cohesión.

En lo que se refiere al subsector de residuos sólidos, los principales objetivos son mantener un desarrollo social y regional equilibrado económicamente, lograr y mantener una elevada protección medioambiental y respetar la legislación de la UE. El objetivo primordial es reducir la dependencia del 90% de los vertederos.

Las prioridades claves en los residuos sólidos se desprenden de la política nacional establecida en plan nacional de desarrollo y en el marco comunitario de apoyo, y en los dos programas operativos regionales para el período de programación 2000-2006.

La estrategia seguida para los planes de gestión de residuos y la fijación de las exigencias de infraestructura se describe a continuación, junto con los detalles de la inversión total planificada para el período 2000 – 2006, de 825 millones de €.

La política nacional de gestión de residuos es coherente con la aplicación del principio "quien contamina paga", mediante un impuesto sobre residuos. En 16 de las 34 principales demarcaciones ya es obligatorio, o lo será pronto, el cobro de tasas por servicios de recogida de basura por parte del sector privado. Tan sólo en tres *County Council* de Dublín todavía no se cobran este tipo de tasas.

Con respecto a las infraestructuras de residuos sólidos, el marco de referencia prefiere el método diseño-construcción-explotación-financiación para crear las plantas de tratamiento térmico propuestas en el proyecto de plan de gestión de residuos.

Las autoridades irlandesas han señalado algunas categorías de proyectos para solicitar la ayuda del Fondo de Cohesión ya que el sector de los residuos sólidos no está tan maduro como el de las aguas residuales. Se incluyen los costes de planificación, licitación y diseño de los proyectos individuales de instalaciones de

tratamiento térmico o estos mismos costes dentro de un planteamiento integrado de gestión de residuos en una región concreta donde tales infraestructuras siguen las pautas marcadas por las previsiones del plan de gestión de residuos para dicha región. Los proyectos propuestos serían la continuación de estudios de viabilidad que previamente han recibido ayudas del Fondo de Cohesión o incluirían dichos estudios.

Grecia

Grecia remitió por carta de 11.12.2000 el proyecto de programa operativo de medio ambiente que incluía el marco de referencia estratégico para los proyectos griegos en el ámbito de protección del medio ambiente cofinanciados por el Fondo de Cohesión.

Los tres sectores de intervención principales son los siguientes:

Agua potable y su distribución

Proyectos que garantizan la recogida, el almacenamiento y el suministro de agua potable.

Saneamiento de aguas residuales

Proyectos para separar las aguas residuales del agua de lluvia, canalización y/o almacenamiento, obras para evitar inundaciones y tratamiento de aguas residuales y posibilidad de utilización de aguas tratadas.

Gestión de residuos

Proyectos para el tratamiento de residuos que incluyen la recogida selectiva, la separación y el tratamiento de los residuos. Hay que recordar que para que un proyecto sea cofinanciado debe preverse en el plan nacional de gestión de residuos de cada Estado miembro que se entrega a la Comisión.

El Estado miembro confirma las previsiones financieras que reflejan cuantitativamente este marco de estrategia durante el período 2000-2006 mediante un cuadro enviado a los servicios de la Comisión. En él figuran los grandes proyectos y las cantidades previstas para los demás proyectos de cada sector; estos proyectos se irán definiendo a medida que se seleccionen.

La circular M.E.N. n°11924/792, de 5.4.2001, dirigida con este propósito a las regiones, fija algunas disposiciones para la selección de estos proyectos.

2.2.2. *Transporte*

España

Tras la reflexión llevada a cabo por la Comisión y las autoridades españolas sobre el futuro de las actividades del Fondo de Cohesión para el período de intervención 2000-2006, en aplicación del apartado 2 del artículo B del Reglamento modificado del Fondo de Cohesión, se presentó el marco de referencia para las inversiones en las redes transeuropeas de transportes, que define la estrategia general española en este ámbito para dicho período de intervención.

Conforme con las orientaciones de la Comisión para la programación de las intervenciones de los Fondos Estructurales y su coordinación con el Fondo de Cohesión¹⁰, el marco estratégico incluye los siguientes objetivos:

- Mejorar las perspectivas de desarrollo económico, la competitividad y el empleo.
- Contribuir a un desarrollo equilibrado.
- Favorecer una movilidad sostenible y garantizar los servicios de transporte donde se carece de medios de locomoción privados o existen problemas de movilidad.

De acuerdo con el Vademécum del Fondo de Cohesión para el período 2000-2006, el marco de referencia presentado por las autoridades españolas incluye los siguientes elementos:

- Determinar los objetivos a largo plazo.
- Especificar los objetivos que pueden verse cumplidos durante el año 2006 en lo referente al desarrollo de las redes transeuropeas de transporte, identificar las intervenciones en los corredores principales y estimar los costes de inversión.
- Definir la estrategia de utilización de los distintos fondos comunitarios.

En lo que se refiere más concretamente a las intervenciones del Fondo de Cohesión para el período 2000-2006, el enfoque estratégico de las autoridades españolas se concreta en la continuación del esfuerzo de inversión en el desarrollo y la modernización de la red ferroviaria transeuropea, concretamente, en redes ferroviarias de alta velocidad, tras la construcción de los corredores que facilitan la conexión con Francia y Portugal, así como la mejora de las condiciones de funcionamiento de los puertos.

La aplicación de la estrategia global será objeto de un seguimiento continuo en los diferentes comités de seguimiento del Fondo de Cohesión. La coordinación con las intervenciones llevadas a cabo por el FEDER será verificada por un grupo de trabajo temático consagrado al sector de los transportes, instituido en el marco comunitario de apoyo.

Portugal

Tras la reflexión llevada cabo por la Comisión y las autoridades portuguesas en 1999 acerca de las actividades del Fondo de Cohesión, éstas últimas presentaron, en base al apartado 2 del artículo B del nuevo Reglamento, el marco de referencia de transportes que define la estrategia general portuguesa en dicho sector para el período 2000-2006.

A partir de la negociación del marco comunitario de apoyo portugués y la del programa operativo de accesibilidad al transporte (POAT), se realizó un análisis de esta estrategia, para verificar su coherencia con las orientaciones de la Comisión para

¹⁰ COM (1999) 344 de 1.7.1999

la programación de las intervenciones de los Fondos Estructurales y su coordinación con el Fondo de Cohesión¹¹.

El documento relativo al marco de referencia de transportes figura adjunto al texto del POAT adoptado por la Comisión el 22 de agosto de 2000.

Este marco constituye el instrumento privilegiado de coordinación entre las intervenciones del Fondo de Cohesión, las del FEDER (tanto por sectores como por regiones) y las de otros fondos comunitarios, incluida la línea presupuestaria de las RTE.

Las prioridades establecidas para el próximo período de intervención del Fondo en Portugal son las siguientes:

- Aumentar la dotación en infraestructuras y la eficacia del sistema de transportes con el fin de asegurar la integración internacional del país y reforzar, de este modo, la competitividad de las empresas portuguesas.
- Desarrollar y racionalizar los sistemas de transporte urbano.
- Reforzar la cohesión territorial interna mediante la mejora de la accesibilidad regional (entre regiones y respecto a la red principal).
- Apostar por las actividades logísticas, mediante la creación de un conjunto coherente de plataformas que deben, además, tener un papel esencial en la integración regional de los modos de transporte.

La materialización de este enfoque estratégico implica que se pueda continuar con la modernización de la red ferroviaria principal, acelerar la construcción de los grandes corredores sin olvidar las conexiones secundarias, establecer los sistemas de metro en las principales ciudades, equipar y mejorar las condiciones de funcionamiento de los puertos y aumentar la capacidad y el nivel de calidad de los servicios de los aeropuertos.

La aplicación de la estrategia global será objeto de un seguimiento regular en el marco de un grupo de trabajo temático destinado al sector de transportes que las autoridades portuguesas se encargarán de crear.

La intervención del Fondo de Cohesión estará, como lo ha estado desde su creación, orientada hacia la conclusión de las redes transeuropeas y la ayuda deberá concentrarse en los componentes del proyecto prioritario nº 8 de Essen relativo a la «conexión multimodal Portugal/España-resto de Europa». Otros proyectos que forman parte de la estructura de las RTE, por su capacidad para contribuir a la implantación de sistemas operativos de cara al 2006, también serán prioritarios con el fin de conseguir el mayor impacto sobre la cohesión.

Irlanda

El marco de referencia irlandés para el sector de transportes recuerda que el principal objetivo del plan de desarrollo nacional es promover políticas de transportes

¹¹ COM (1999) 344 de 1.7.1999

sostenibles, que faciliten el crecimiento económico continuo y el desarrollo regional, mientras se asegura una protección medioambiental de alto nivel. Con este fin, la estrategia nacional establece las siguientes prioridades:

Red de carreteras

- Conversión de las 5 vías principales con centro en Dublín en autopistas o vías de doble calzada de elevada calidad.
- Un programa de mejora de las demás carreteras nacionales principales .

Transporte en el área metropolitana de Dublín

- Completar la vía de circunvalación C alrededor de la ciudad, mediante el aumento de su capacidad y la construcción del *Dublin Port Tunnel*.
- Mejorar el sistema de transporte público con la creación de un nuevo sistema de ferrocarril ligero en el corredor ferroviario suroccidental para separar los servicios de cercanías de los de larga distancia; nueva señalización del bucle de enlaces del centro de la ciudad para poder ofrecer servicios adicionales en las horas punta; nuevas estaciones; aumento del material rodante del metro actual y los servicios de ferrocarriles de cercanías; el aumento del número de autobuses.

Transporte público nacional

- Mejorar el autobús y los servicios ferroviarios para la movilidad pendular en las ciudades regionales.
- Aumentar la capacidad y mejorar la seguridad de la red ferroviaria nacional.
- Las prioridades en materia de transporte público y carreteras nacionales se encuadran en el marco de referencia y son coherentes con los objetivos de los proyectos prioritarios para los que se solicita la ayuda del Fondo de Cohesión.

Otros elementos clave del marco de referencia son los siguientes:

- Señala la estrategia que debe seguirse para cumplir los objetivos de estos sectores de transporte, con referencia al marco comunitario de apoyo y a los subprogramas de transporte público y carreteras nacionales. La inversión planificada total para el período 2000-2006 es de 6.000 millones de € en carreteras nacionales y de 2.800 millones de € en transporte público, a precios de 1999. Se espera que más del 70% de esta inversión se dedique al desarrollo de la carretera nacional principal y a los corredores ferroviarios que forman parte de la red transeuropea de transporte.
- En lo que respecta al principio de "quien contamina paga", el marco de referencia señala el régimen de impuestos sobre vehículos y carburantes. También indica que se están construyendo dos puentes con peaje. El sistema de peajes se ampliará al sistema de carreteras nacionales en las asociaciones entre el sector público y el privado. En diciembre de 2000 ya se habían señalado once carreteras, algunas de las cuales se han sacado a licitación.

- La actualización de la estrategia para el transporte por carretera en Dublín en 2001 contribuirá al desarrollo de una amplia estrategia de gestión de demanda en este sector.

Los proyectos para los que se solicita la ayuda del Fondo de Cohesión en el período 2000-2006 son coherentes con las grandes prioridades de inversión establecidas anteriormente y en casi todos los casos, se trata de las fases de construcción finales de proyectos ya subvencionados en el período presupuestario anterior.

Grecia

Grecia remitió por carta de 6.4.2000 el proyecto del programa operativo sobre ejes de carreteras, puertos y desarrollo urbano, que incluye la estrategia para los proyectos griegos en el sector de carreteras y puertos. En dicha carta, también remitía el proyecto del programa operativo de ferrocarriles, aeropuertos y transportes urbanos, que incluye la estrategia para los proyectos griegos en el sector de ferrocarriles y aeropuertos.

Tras un período de negociación, los dos documentos quedaron ultimados a finales de 2000. Los dos programas operativos aprobados incluyen el marco de referencia estratégico para los proyectos cofinanciados por el Fondo de Cohesión - ámbito de transporte - para el período 2000-2006.

Enfoque estratégico

El Fondo de Cohesión sigue teniendo un papel clave en la aplicación de las Redes Transeuropeas, sobre todo en lo relativo a los corredores y a los puntos clave en las redes y en las medidas relacionadas con los enlaces que todavía no existen en los itinerarios prioritarios definidos en Essen. A este respecto el marco de referencia da una primera indicación de los costes de inversión exigidos, un calendario provisional de aplicación y un plan que identifica los recursos de financiación, en el que se incluye la ayuda del sector privado. También contiene una descripción bastante detallada del objeto físico de las inversiones. El documento es coherente con el FEDER.

Las prioridades en los modos de transporte son las siguientes:

- Carreteras

Las autopistas de PATHE y Vía EGNATIA, parcialmente financiadas en el período anterior.

El eje JÓNICO y la autopista CORINTO-TRIPOLIS-KALAMATA/SPARTI.

- Ferrocarril

El corredor PATHE parcialmente financiado en el período anterior.

La electrificación del corredor ATENAS-SALÓNICA-PROMACHON (fronterizo con Bulgaria), parcialmente financiado en el período anterior.

Enlace ferroviario del puerto IKONION con el complejo TRIASIO.

- Puertos

Los puertos de HERAKLION y IGUMENITSA

- Transporte aéreo

Llevar a cabo el proyecto "Modernización del sistema de control de tráfico aéreo":

- Transporte combinado

Complejo TRIASIO y enlaces ferroviarios con la red existente.

2.3. El presupuesto y su utilización, créditos de compromiso y de pago

2.3.1. Recursos presupuestarios disponibles

Conforme con el artículo 4 del Reglamento 1164/94, modificado por el Reglamento 1264/99, "Reglamento del Fondo de Cohesión", los recursos comprometidos por el Fondo de Cohesión para el año 2000 ascienden a 2.615 millones de € a precios de 1999. El importe definitivo, tras indexación, inscrito en el presupuesto ha sido de 2.659 millones de €.

La distribución indicativa de los recursos por país establecida en el anexo I del Reglamento del Fondo de Cohesión, con los límites máximo y mínimo por Estado miembro, es la siguiente:

País	Límite inferior		Límite superior	
	Millones de €	%	Millones de €	%
España	1621	61,0%	1687	63,5%
Grecia	425	16,0%	478	18,0%
Irlanda	53	2,0%	159	6,0%
Portugal	425	16,0%	478	18,0%
Asistencia técnica	2		2	
Total	2659		2659	

La autoridad presupuestaria decidió igualmente destinar 2.800 millones de € en créditos de pago para el Fondo de Cohesión.

En aplicación de las disposiciones del artículo 7 del Reglamento financiero, la Comisión acordó la reconstitución de 1,7 millones de € de créditos comprometidos en 1999 y la reutilización de 1 millón de € correspondiente a las recuperaciones ejecutadas en 1999.

2.3.2. Ejecución del presupuesto

A continuación figuran los cuadros de ejecución presupuestaria de las ayudas del Fondo de Cohesión en 2000, incluidos los créditos prorrogados a 2001.

Cuadro de síntesis de la ejecución del FC de los créditos en 2000 (en €)

<u>Créditos de compromiso</u>	<u>Iniciales</u>	<u>Movimientos</u>	<u>Dotación final</u>	<u>Ejecución</u>	<u>Anulados</u>	<u>Importe en 2001</u>
Presupuesto 2000	2.659.000.000	0	2.659.000.000	2.245.364.790	88.451	413.546.759
Créditos prorrogados de 1999 (no ejecutados)	0	0	0	0	0	0
Créditos reconstituidos (compromisos en 1999)	1.699.812	0	1.699.812	0	1.699.812	0
Devoluciones de anticipos (reembolsos)	994.593	0	994.593	994.593	0	0
Totales	2.661.694.405	0	2.661.694.405	2.246.359.383	1.788.263	413.546.759

<u>Créditos de pago</u>	<u>Iniciales</u>	<u>Movimientos</u>	<u>Dotación final</u>	<u>Ejecución</u>	<u>Anuales</u>	<u>Importe en 2001</u>
Presupuesto 2000	2.800.000.000		2.800.000.000	1.685.223.466	814.776.534	300.000.000
Créditos prorrogados de 1999 (no ejecutados)	157.691.951		157.691.951	0	157.691.951	0
Devoluciones de anticipos (reembolsos)	994.593		994.593	0	994.593	0
Totales	2.958.686.544	0	2.958.686.544	1.685.223.466	973.463.078	300.000.000

Conforme a las disposiciones del artículo 7 del Reglamento financiero, los créditos no ejecutados al final del ejercicio se anulan, salvo que la Comisión decida una prórroga específica. Los créditos de compromiso prorrogados se ejecutaron completamente antes de 31 de marzo de 2001. Por el contrario, los créditos de pago prorrogados sólo pueden utilizarse una vez agotados los créditos del presupuesto 2001.

A continuación figuran los cuadros de ejecución por país y por tipo de proyectos: medio ambiente, transporte o mixto.

Ejecución presupuestaria de los créditos de 2000, incluidos los créditos prorrogados a 2001

Créditos de compromiso de 2000 (incluidos los créditos prorrogados a 2001)

<u>País</u>	Medio ambiente		Transporte		Mixto	Total	
	Importe	% M. Amb.	Importe	% Transp.	Importe	Importe	%
España	749.218.170	46,8%	851.923.302	53,2%	164.496	1.601.305.968	60,3%
Grecia	163.815.574	37,6%	271.716.947	62,4%	0	435.532.521	16,4%
Irlanda	136.967.016	80,7%	32.657.648	19,3%	0	169.624.664	6,4%
Portugal	176.586.501	39,3%	272.461.436	60,7%	1.722.650	450.770.587	17,0%
Asistencia técnica	0	0,0%	0	0,0%	1.677.809	1.677.809	
Total	1.226.587.261	46,2%	1.428.759.333	53,8%	3.564.955	2.658.911.549	100,0%

Créditos de pago 2000

<u>País</u>	Medio ambiente		Transporte		Mixto	Total	
	Importe	% M. Amb.	Importe	% Transp.	Importe	Importe	%
España	547.028.885	48,1%	589.632.725	51,9%	691.333	1.137.352.943	67,5%
Grecia	166.619.671	55,0%	136.208.560	45,0%	0	302.828.231	18,0%
Irlanda	52.271.877	41,1%	74.988.716	58,9%	195.249	127.455.842	7,6%
Portugal	106.916.040	93,2%	7.777.796	6,8%	1.773.490	116.467.326	6,9%
Asistencia técnica	0	0,0%	0	0,0%	1.119.124	1.119.124	
Total	872.836.473	51,9%	808.607.797	48,1%	3.779.196	1.685.223.466	100,0%

Para reflejar la ejecución de los créditos concedidos en 2000, los créditos prorrogados a 2001 se incluyen en el cuadro anterior, no así los créditos reconstituidos o reutilizados, ya que proceden de dotaciones de años anteriores.

Para facilitar la gestión financiera a finales de 2000, se permitió a España e Irlanda que ejecutaran más créditos. En 2001 se restablecerá el equilibrio asignándoles menos créditos de compromiso, los equivalentes a la superación registrada en relación a la distribución indicativa adoptada por la Comisión.

2.3.3. Ejecución del presupuesto en el período anterior (1993-1999)

Todos los compromisos adquiridos para el período 93-99 se cumplieron en el límite previsto, el 31.12.1999. Por consiguiente, en 2000 no se efectuó ningún compromiso relativo a los créditos de dicho período de programación, excepto los 994.593 € correspondientes a una devolución de anticipos sobre los que de nuevo se ha adquirido un compromiso con el país correspondiente, Irlanda:

Liquidación en 2000 de los compromisos del período 1993-1999

<u>País</u>	RAL inicial	Compromisos		RAL final
España	3.049.584.234	1.039.538	988.012.034	2.060.532.662
Grecia	1.052.540.103	43.690	302.828.231	749.668.182
Irlanda	379.381.298	103.992	127.455.842	251.821.464
Portugal	434.168.522	321.014	113.490.966	320.356.542
Asistencia técnica	2.734.311	325.348	1.015.445	1.393.518
Total	4.918.408.468	1.833.582	1.532.802.518	3.383.772.368

El volumen de RAL del período 93-99 a finales de 2000 es comparable con la magnitud del presupuesto del Fondo de Cohesión para un año.

Una parte significativa de RAL corresponde a proyectos reconducidos para el nuevo período 2000-2006. Esto implica que la liquidación de dicho RAL se efectuará mediante pagos intermediarios más que mediante liquidaciones.

3. LOS PROYECTOS Y LAS ACCIONES ADOPTADAS

3.1. Ayuda del Fondo de Cohesión por Estado miembro beneficiario

3.1.1. Grecia

3.1.1.1. Medio ambiente

Como ya se ha mencionado anteriormente (apartado 2.2.1), este Estado miembro comunicó muy tarde en 2000 el marco de referencia estratégico para sus proyectos medioambientales. En consecuencia la Comisión tardó en pronunciarse sobre los proyectos griegos, cuya solicitud de ayuda llegó tras la comunicación del marco de referencia ya citado.

En este contexto, los compromisos efectuados en 2000 para los proyectos griegos de medio ambiente ascienden a 79.792.478 de € y, en 2001, con los créditos prorrogados de 2000 que suman 84.023.096 €, hacen un total de 163.815.574 €, en lugar de +/- 252 millones de € (importe que corresponde al 50% de los créditos previstos, es decir, que se sitúa en el punto medio de los límites máximo y mínimo fijados por la Cumbre de Berlín para el período 2000-2006).

Los proyectos aprobados por la Comisión en 2000 se clasifican en dos categorías:

Proyectos nuevos

Gestión de residuos de La Canea (18.480.000 €)

Aguas residuales y tratamiento de aguas residuales de Almiros (6.708.835 €)

Aguas residuales y tratamiento de aguas residuales de Agios Théodori (8.855.400 €)

Construcción de la presa de Gadoura y suministro de agua a Rodas, (14.015.840 €)

Aguas residuales y tratamiento de aguas residuales de Samos (7.131.600 €)

Aguas residuales y tratamiento de aguas residuales de Kassandra (12.412.800 €)

Proyectos modificados

Se refiere a los proyectos aprobados en el período 1993-1999 y modificados en 2000, con un aumento de la ayuda debido a que se han incluido trabajos complementarios:

Aguas residuales y tratamiento de aguas residuales de Ioánnina (7.919.610 €)

Tratamiento de aguas residuales desde Atenas a Psitalia fase B' (46.684.033 €)

Aguas residuales y tratamiento de aguas residuales de Mitilene (5.780.259 €)

Construcción de la presa y suministro de agua a Voïo, (18.288.137 €)

Estudios de la presa de Gadoura y del suministro de agua a Rodas, (5.757.735 €)

Construcción de la presa de Aposselemi y suministro de agua a Iraklio, (4.396.360 €)

Suministro de agua a Salónica a partir del río Aliakmon, (7.384.965 €)

3.1.1.2. Transporte

Los compromisos ejecutados en 2000 en los proyectos griegos del ámbito de transportes ascienden a 126.566.571 € y en 2001 con los créditos prorrogados de 2000 que suman 145.150.416 €, hacen un total de 271.716.987 €, en lugar de los +/- 223,5 millones de € correspondientes al 50% de los créditos previstos (es decir, la mitad del intervalo fijado en la Cumbre de Berlín para la distribución de los créditos prorrogados para cada país beneficiario del Fondo de Cohesión para el período 2000-2006).

Los proyectos aprobados por la Comisión en el año 2000 (con los importes de ayuda comprometidos en 2000), se clasifican en dos categorías:

Proyectos nuevos

Construcción de la nueva línea de ferrocarril CORINTO-KIATO y estudios sobre el tramo CORINTO-PATRAS (39.920.000 €)

Vía EGNATIA, tramo: KULURA-KLIDI (21.810.040 €)

Vía EGNATIA, tramo: Completar la periferia de SALÓNICA desde el intercambio K1 hasta el K4 (39.622.000 €)

Proyectos modificados

Se refiere a los proyectos que se aprobaron durante el período 1993-1999 y que se modificaron en 2000 con un aumento de la ayuda debido a la inclusión de un nuevo objeto físico:

Construcción de la vía de ferrocarril TRIASIO-ELEFSINA-CORINTO, fase B' (17.650.000 €)

Construcción de una línea de ferrocarril de vía doble en la tramo EVAGELISMOS-LEPTOKARIA, fase B' (13.300.000 €)

Construcción del complejo TRIASIO y la conexión con la red existente, fase A y B (21.399.661 €)

PATHE, completar el tramo: ILIKI-AGIOS KONSTANTINOS (32.793.416 €)

PATHE, tramo: El paso de la autopista PATHE por el área urbana de Katerini (28.308.428 €)

Vía EGNATIA, tramo: Completar el tramo: intercambio IGUMENITSA-SELLES (42.682.287 €).

No se tomó ninguna decisión con respecto a otras solicitudes de modificaciones de decisiones anteriores que implicaban aumento del coste, remitidas por las autoridades helénicas a finales de 2000. La Comisión consideró durante la instrucción que las razones que llevaron a sobrepasar los costes iniciales y su coherencia con la legislación nacional y comunitaria debían ser estudiadas.

3.1.2. España

La Comisión aprobó una ayuda del Fondo de Cohesión de 2.276 millones de € de la que 1.601 millones de € se comprometieron en el presupuesto de 2000. Todos los compromisos ejecutados corresponden a las nuevas decisiones aprobadas este año.

El siguiente cuadro indica los importes correspondientes a cada sector.

	Coste total subvencionable (millones de €)	Ayuda total (millones de €)	Compromisos en 2000* (millones de €)
Medio ambiente	1.375	1.125	749
Transporte	1.557	1.151	852
Total Fondo de Cohesión	2.293	2.276	1.601
% Medio ambiente	46,9 %	49,4 %	46,8 %
% Transporte	53,1 %	50,6 %	53,2 %

*cifras redondeadas

3.1.2.1. Medio ambiente

El Fondo de Cohesión sigue concentrando su apoyo financiero en los tres sectores prioritarios: suministro de agua, saneamiento y depuración y gestión de residuos sólidos urbanos, industriales y peligrosos. El objetivo ha sido completar el ciclo de intervenciones, llevar a cabo las actuaciones pendientes y financiar los sistemas funcionales integrados.

La contribución del Fondo de Cohesión por sector muestra que el saneamiento y la depuración recibieron más de la mitad de los recursos en el ámbito de medio ambiente.

	Coste total subvencionable (millones de €)	Ayuda total (millones de €)	% de ayuda	Compromisos en 2000 (millones de €)
Suministro de agua	240,92	202,48	17,99 %	120,00
Saneamiento y depuración	812,13	665,55	59,15 %	451,46
Gestión de residuos sólidos	321,21	256,97	22,84 %	168,74
Asistencia técnica	0,24	0,21	0,02 %	0,16
Total	1.374,50	1.125,21	100,00	749,38

Suministro de agua

En 2000, la ayuda comunitaria en el suministro de agua ascendió a 202,5 millones de €, lo que representa el 18 % del importe destinado al sector medioambiental.

Los proyectos financiados en este sector permitirán asegurar el suministro de agua potable en cantidades suficientes y garantizar la calidad del agua distribuida a los consumidores, según las directivas comunitarias. Dichos proyectos prevén la mejora de la calidad del agua potable de diversas ciudades, como Zaragoza, hacer frente a los problemas de sequía que afectan a regiones de Andalucía (construcción de la presa de Melonares en Sevilla con una capacidad de almacenamiento de 180 hm³, destinada a garantizar el caudal mínimo de un río en León).

Suministro de agua Proyectos aprobados en 2000			
Nº de proyecto	Nombre del proyecto	Coste total (millones de €)	Ayuda del Fondo de Cohesión (millones de €)
2000 ES 16 C PE 033	Presa de Melonares	33,89	28,81
1999 ES 16 C PE 001	Presa de Casares de Arbás	14,86	12,63
2000 ES 16 C PE 071	Mejora del suministro de agua de Gijón Oeste	11,48	9,18
2000 ES 16 C PE 009	Suministro de agua en la cuenca del Guadalquivir: Jaén	33,70	28,64
2000 ES 16 C PE 007	Suministro de agua en la cuenca del Tajo: Torrijos, Fuensalida, la Puebla de Montalbán	46,29	39,35
2000 ES 16 C PE 065	Suministro de agua en la cuenca del Guadalquivir: zona de Cádiz	17,29	12,97
2000 ES 16 C PE 035	Suministro de Zaragoza y el pasillo del Ebro	83,41	70,90

Tratamiento de aguas residuales

En este sector se están realizando esfuerzos en el nuevo período (Directiva 91/271/CEE y aplicación del plan nacional de saneamiento y depuración). Este sector absorbió 665,5 millones € en 2000, lo que representa el 59,15 %, una parte importante de los recursos disponibles para el medio ambiente del Fondo de Cohesión.

Se han aprobado diecinueve decisiones, de las que dos corresponden a modificaciones de proyectos ya aprobados, y dieciséis a proyectos y grupos de proyectos presentados por cuenca hidrográfica. Dichos proyectos se refieren a redes y plantas depuradoras en distintas regiones y algunas infraestructuras de saneamiento en la ciudades de Barcelona, Málaga y Valencia.

Tratamiento de aguas residuales			
Proyectos aprobados en 2000			
Nº del proyecto	Nombre del proyecto	Gasto total (millones de €)	Ayuda del FC (millones de €)
2000 ES 16 C PE 039	Saneamiento y depuración en la cuenca Norte II : Asturias	11,42	9,14
2000 ES 16 C PE 004	Saneamiento y depuración en la cuenca Sur: fase I	6,96	5,56
2000 ES 16 C PE 072	Mejora de la infraestructura de saneamiento en Murcia: fase II	18,46	14,77
2000 ES 16 C PE 060	Saneamiento de Barcelona: mejora de la depuración de aguas residuales	54,09	43,27
2000 ES 16 C PE 064	Saneamiento y depuración en la cuenca Sur: Manilva y Ronda	29,96	25,46
2000 ES 16 C PE 066	Saneamiento y depuración de la cuenca del Guadalquivir: Guadaira, Aljarafe y Espacios naturales	40,43	32,34
2000 ES 16 C PE 038	Saneamiento y depuración en Lugo y Orense	33,56	28,52
2000 ES 16 C PE 001	Saneamiento y depuración en diversas zonas	133,68	106,94
2000 ES 16 C PE 036	Saneamiento y depuración en el Bierzo	41,80	35,53
2000 ES 16 C PE 063	Saneamiento y depuración en la cuenca del Louro	87,28	74,18
2000 ES 16 C PE 037	Saneamiento y depuración en Galicia	18,03	14,42
2000 ES 16 C PE 027	Saneamiento y depuración en la cuenca del Ebro: Miranda de Ebro, Valle de Esera	22,61	19,22
2000 ES 16 C PE 032	Saneamiento y depuración de la cuenca del Tajo: depuradora de aguas residuales de Arroyo Culebro-Getafe	56,86	48,33
2000 ES 16 C PE 044	Medida de saneamiento en Málaga	16,58	13,26
2000 ES 16 C PE 062	Saneamiento y depuración Norte II - Cantabria: Colectores del Saja-Besaya	44,95	38,21
2000 ES 16 C PE 048	Saneamiento en Valencia	46,65	37,32
2000 ES 16 C PE 006	Saneamiento y depuración en la cuenca del Júcar	23,67	18,94
2000 ES 16 C PE 112	Saneamiento y depuración en la cuenca del Ebro	110,46	88,37
2000 ES 16 C PE 003	Saneamiento y depuración en la cuenca del Guadiana: Ciudad Real y Extremadura	3,42	2,74

Residuos

El plan nacional de residuos se aprobó el 7 de enero de 2000, de acuerdo con las Comunidades Autónomas responsables de la gestión de residuos en sus respectivos territorios. Los objetivos del plan son la prevención, la recogida selectiva, la recuperación y el reciclaje, la valorización del material orgánico y la eliminación de los vertederos controlados. La aplicación del plan será financiada gracias a la aportación del Fondo de Cohesión.

Para el año 2000, se aprobaron trece decisiones en materia de gestión de residuos, con proyectos agrupados por Comunidad Autónoma, que es la responsable de la aplicación del plan elaborado por su región. La ayuda que asciende a 257 millones de €, que representan el 23 % del total otorgado en materia de medio ambiente.

Se dio prioridad a los proyectos de residuos sólidos urbanos, relativos a recogida selectiva, plantas de compostaje y reciclaje, sistemas de recogida de neumáticos e instalaciones de clasificación.

Residuos			
Proyectos aprobados en 2000			
Nº de proyecto	Nombre del proyecto	Gasto total (millones de €)	Ayuda del FC (millones de €)
2000 ES 16 C PE 016	Medidas de gestión de residuos en Canarias	27,04	21,63
2000 ES 16 C PE 017	Medidas de gestión de residuos en Cantabria	4,14	3,31
2000 ES 16 C PE 013	Medidas de gestión de residuos en Aragón	7,11	5,69
2000 ES 16 C PE 023	Medidas de gestión de residuos en Navarra	9,50	7,60
2000 ES 16 C PE 022	Medidas de gestión de residuos en Madrid	13,16	10,53
2000 ES 16 C PE 028	Medidas de gestión de residuos en Castilla y León	56,31	45,05
2000 ES 16 C PE 041	Tratamiento de residuos en La Coruña	15,34	12,27
2000 ES 16 C PE 021	Medidas de gestión de residuos en Galicia	29,52	23,62
2000 ES 16 C PE 012	Medidas de gestión de residuos en Andalucía	90,94	72,75
2000 ES 16 C PE 019	Medidas de gestión de residuos en Cataluña	22,82	18,25
2000 ES 16 C PE 024	Medidas de gestión de residuos en La Rioja	2,10	1,68
2000 ES 16 C PE 025	Medidas de gestión de residuos en Valencia	30,87	24,69
2000 ES 16 C PE 015	Medidas de gestión de residuos en Baleares	12,37	9,90

Asistencia técnica

Se otorgó una ayuda de 242.000 euros para la elaboración de los marcos estratégicos en el ámbito de suministro de agua, de saneamiento y depuración de agua, de la gestión de residuos, del litoral y de la defensa frente a las inundaciones, la protección y restauración del patrimonio público y de los sistemas de información y control de recursos hídricos en España.

Regiones ultraperiféricas

Las ayudas tuvieron en cuenta la importancia que se concede al desarrollo de regiones ultraperiféricas (islas Canarias), reforzado por el Informe final de la Comisión COM/2000/0147 sobre las medidas destinadas a la aplicación del apartado 2 del artículo 299 del Tratado.

Suministro de agua potable

El Fondo de Cohesión da una importancia particular a este sector en las islas Canarias debido a sus circunstancias específicas. Se prevé la financiación de importantes instalaciones de desalinización, que constituyen la mejor solución para las islas, y que se finalizarán en 2001. Se está estudiando la ampliación de estas instalaciones.

Tratamiento de aguas residuales

Las islas Canarias son deficitarias en este ámbito y habrá que hacer un esfuerzo importante para mejorar la calidad del agua. Hay muchas plantas de depuración en construcción y se concluirán en 2001.

Residuos

Debido a su insularidad, Canarias tiene grandes dificultades para el tratamiento de residuos. El Fondo de Cohesión realizó un esfuerzo para remediarlas y crear la infraestructura básica. Se ha iniciado la segunda fase para completar la acción básica y, en 2000, la ayuda comunitaria ascendió a 21,6 millones de euros. Se trata de ocho

complejos medioambientales y una instalación de transferencia que incluye el saneamiento de vertederos e instalaciones de clasificación y biometanización.

3.1.2.2. Transporte

El sector de transportes absorbió el 51% de la de las ayudas aprobadas por la Comisión en 2000 y un 53,2% de los compromisos ejecutados en 2000.

El reparto por modo de transporte se puede observar en el siguiente cuadro.

Tipo de proyecto	Coste subvencionable (millones de €)	Ayuda del FC (millones de €)	Reparto de la ayuda por modo de transporte	Compromisos en 2000
Carreteras	198,7	168,9	14,7%	124,0
Ferrocarril	1.358,7	981,7	85,3%	727,9
Total	1.557,4	1.150,6	100,0	851,9

Red de carreteras.

La prioridad en este sector de transportes siguen siendo la progresión en los ejes de enlace con Francia, y el desarrollo de las conexiones entre las redes de carreteras que pertenecen a las RTE.

En 2000, la Comisión aprobó ayudas para todos los nuevos proyectos que presentaron las autoridades españolas. De este modo, el Fondo de Cohesión ha contribuido a varios tramos del eje Sagunto-Somport en las provincias de Huesca y Teruel, a las conexiones con el eje transversal de Cataluña y a la finalización de la conexión por carretera entre Galicia y la Meseta.

A finales de 2000 no había ninguna solicitud para nuevos proyectos en este sector.

En el siguiente cuadro se muestran los proyectos aprobados en 2000 para la red de carreteras.

CARRETERAS Proyectos aprobados en 2000			
Nº del proyecto	Nombre del proyecto	Coste subvencionable (millones de €)	Ayuda del FC (millones de €)
95/11/65/004 modificación	Autopista de Rías Bajas	33,4	28,4
1999ES16CPT-002	Autopista de Levante (a)	23,3	19,8
1999ES16CPT-003	Autopista de Levante (b)	33,2	28,2
1999ES16CPT-004	Autopista de Levante (c)	77,9	66,2
1999ES16CPT-005	Autopista Lérida-Barcelona (d)	30,9	26,3
TOTAL		198,7	168,9

Red ferroviaria

En 2000, el Fondo de Cohesión realizó un esfuerzo particularmente importante en favor de la inversión en la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. El Consejo Europeo de Essen (9-10 de diciembre de 1994) situó este proyecto entre los catorce prioritarios y el gobierno español lo declaró de interés general. Desde 1998, todas las solicitudes de ayuda presentadas por las autoridades españolas al Fondo de Cohesión en el sector ferroviario tenían como objetivo la cofinanciación de este gran proyecto. Las decisiones aprobadas en 2000 aseguran así

que el apoyo financiero del Fondo de Cohesión cubrirá prácticamente la totalidad de las fases técnicas de este proyecto entre Madrid y Lérida.

A finales de 2000 se solicitó ayuda para otras dos fases técnicas de este mismo proyecto que en aquel momento se encontraban en fase de instrucción. Dichas solicitudes se examinarán con el apoyo técnico del BEI y eventualmente se aprobarán en 2001 de acuerdo con los resultados obtenidos en este examen y teniendo en cuenta las estimaciones más recientes en cuanto a gastos e ingresos previstos para el conjunto de la línea.

FERROCARRILES			
Proyectos aprobados en 2000			
Nº de proyecto	Nombre del proyecto	Gasto subvencionable (millones de €)	Ayuda del FC en 2000 (millones de €)
98/11/65/002	AVE (Madrid – Barcelona) Nuevos tramos	76,2	55,1
1999ES16CPT-001	AVE (Madrid – Barcelona) Materiales y vías de montaje	642,2	302,8
2000ES16CPT-002	AVE (Madrid – Barcelona) Electricidad, señalización y comunicación	562,0	325,1
2000ES16CPT-003	AVE (Madrid – Barcelona) Redes de acceso a Zaragoza	77,8	44,9
Total		1.542,7	727,9

3.1.3. Irlanda

En 2000, la Comisión aprobó una ayuda total del Fondo de Cohesión de 425 millones de euros para Irlanda, de los cuales 169,9 estaban comprometidos en el presupuesto del ejercicio anterior.

	Coste total subvencionable* (millones de €)	Ayuda total del FC* (millones de €)	Compromisos de 2000* (millones de €)
Medio ambiente	318,0	254,4	137,0
Transporte	172,7	146,9	32,6
Total FC	490,7	401,3	169,6
% Medio ambiente	64,8%	63,4%	80,8%
% Transporte	35,2%	36,6%	19,2%

3.1.3.1. Medio ambiente

Las dos prioridades para el sector de medio ambiente en este período son la recogida y el tratamiento de aguas residuales y la gestión de residuos sólidos urbanos.

Recogida y tratamiento de aguas residuales urbanas

En 2000 todos los proyectos que recibieron la ayuda del Fondo de Cohesión estaban relacionados con el tratamiento de aguas residuales urbanas.

Recogida y tratamiento de aguas residuales Proyectos aprobados en 2000			
Nº de proyecto	Nombre del proyecto	Coste total subvencionable* (millones de €)	Ayuda del FC* (millones de €)
1999/IE/16/C/PE/003	Programa de aguas residuales de la región de Dublin (quinta fase: Tratamiento)	166,7	133,4
1999/IE/16/C/PE/001	Red principal de evacuación de aguas de Cork (tercera fase)	55,8	44,7
1999/IE/16/C/PE/002	Red principal de evacuación de aguas de Limerick (tercera fase)	95,5	76,4
Total		318,0	254,4

Los proyectos seleccionados son prioritarios e incluyen a las tres ciudades más grandes de Irlanda. Cork y Limerick no tienen tratamiento de aguas residuales en la actualidad y en Dublín tan sólo está cubierto el tratamiento primario.

Programa de tratamiento de aguas residuales de la región de Dublín (quinta fase: tratamiento): El programa global afecta al área metropolitana de Dublín. Las cuatro fases previas incluyeron planificación y contratos de construcción relativos a la planta de lodos provisional, el emisario submarino y las obras de recogida de vertidos y bombeo. La quinta fase del programa de la bahía de Dublín prevé la construcción de la planta de tratamiento de Ringsend, mejorar la planta de tratamiento primario actual para ofrecer el tratamiento secundario a una población de 1,64 millones de habitantes. La Comisión también apoya la construcción de la instalación de bombeo de Sutton y del colector de Northern Fringe.

Red principal de evacuación de aguas de Limerick y sus alrededores (tercera fase): Las dos fases previas incluyeron la planificación y se avanzó en las obras de la red de recogida. Esta fase incluye la construcción de plantas de lodos y tratamiento secundario de aguas residuales (para una población de 130.000 habitantes), instalaciones de bombeo más grandes y el colector subterráneo que enlaza el centro de la ciudad con la planta de tratamiento.

Red principal de evacuación de aguas de Cork (tercera fase): Las dos primeras fases incluyeron la planificación, la construcción de una red de recogida en el centro de la ciudad y en los barrios y la ampliación de la instalación de bombeo. La tercera fase incluye la construcción de plantas de lodos y tratamiento secundario de aguas residuales (para 413.000 habitantes) y una red de transmisión (que incluye instalaciones de bombeo adicionales y un emisario submarino).

Residuos sólidos

No se apoyó ningún proyecto sobre residuos sólidos en 2000.

3.1.3.2. Transporte

Como sucede en el sector del medio ambiente sólo hay dos ámbitos prioritarios para este período, carreteras y transporte público.

Carreteras

En 2000 se tomaron dos decisiones importantes. Una relativa a la fase de construcción del proyecto de una autopista anteriormente subvencionada y la otra a la fase de construcción de un nuevo proyecto relacionado físicamente con el anterior. Ambos proyectos se sitúan en la autopista M1, prioritaria en las iniciativas de la Red Transeuropea de Transporte.

Carreteras Proyectos aprobados en 2000			
Nº de proyecto	Nombre del proyecto	Coste total subvencionable* (millones de €)	Ayuda del FC* (millones de €)
2000/IE/16/C/PE/002	Autopista M1, tramo Cloghran - Lissenhall (segunda fase)	74,1	63,0
2000/IE/16/C/PE/003	Autopista M1, tramo Lissenhall - Balbriggan	41,5	35,3
Total:		115,6	98,3

En 2000, no se llevó a cabo el compromiso del proyecto de la autopista M1 en el tramo Lissenhall-Balbriggan debido a que no había suficientes créditos de compromiso disponibles. El compromiso correspondiente se realizó en 2001.

Los objetivos de los dos proyectos se resumen a continuación:

Autopista M1, tramo Cloghran-Lissenhall (segunda fase): El proyecto constituye el "eslabón perdido" en la cadena de proyectos que completarán la M1, una autopista continua desde la carretera de circunvalación M50 de Dublín hasta la frontera con Irlanda del Norte. La fase de programación del proyecto fue financiada por el Fondo de Cohesión. La Comisión subvenciona 6,5 km. de una autopista de dos vías y las estructuras relacionadas.

Autopista M1, tramo Lissenhall-Balbriggan: El proyecto constituye otro "eslabón perdido" en la autopista M1 y la continuación del tramo Cloghran-Lissenhall de la M1. La Comisión subvenciona 9,8 km. de autopista de dos vías.

Teniendo en cuenta volumen de obras que abarcan estos proyectos, y otros proyectos de carreteras prioritarios, comparados con el ayuda limitada disponible del Fondo de Cohesión, la Comisión y las autoridades irlandesas han acordado que las decisiones sobre ayudas irán destinadas a los costes de construcción de dichos proyectos.

Ferrocarril

En 2000 se subvencionó un proyecto de ferrocarril.

Ferrocarril Proyectos aprobados en 2000			
Nº de proyecto	Nombre del proyecto	Coste total subvencionable* (millones de €)	Ayuda del FC* (millones de €)
1999/IE/16/C/PE/001	Terminal de Heuston y desarrollo del pasillo ferroviario sudoeste (primera fase)	57,1	48,6

El proyecto de terminal de Heuston y desarrollo del pasillo ferroviario sudoeste (primera fase) es uno de los proyectos prioritarios en el sector del ferrocarril que mejorará la red ferroviaria de los alrededores de Dublín, con lo que también mejorarán los servicios interurbanos y de cercanías. La fase del proyecto subvencionada en 2000 incluye las obras y la planificación. La obras de mejora se

llevan a cabo en la estación de Heuston, terminal de todos los servicios interurbanos de Dublín a Waterford, Cork, Tralee, Limerick, Galway y Westport y de transbordos. Las obras también incluyen un nuevo trazado de las vías, la señalización y la duplicación del número de andenes pasando de 5 a 10. Los aspectos de planificación se refieren al proyecto de diseño y planificación para la segunda fase (construcción de dos raíles adicionales en los alrededores de la estación de Heuston desde Kildare).

3.1.4. Portugal

En 2000, la Comisión aprobó ayudas del Fondo de Cohesión que ascendían a casi 822 millones de euros, de los que 432,6 millones estaban comprometidos en el presupuesto de este año.

Teniendo en cuenta que los compromisos resultan de decisiones tomadas en años anteriores, el importe total comprometido en 2000 alcanzó los 450,8 millones de euros:

	Coste total subvencionable* (millones de €)	Ayuda total del FC* (millones de €)	Compromisos en 2000*(millones de €)
Medio ambiente	263,5	200,7	178,3
Transporte	800,4	621,1	272,5
Total FC	1.063,9	821,7	450,8
% Medio ambiente	25%	24%	
% Transporte	75%	76%	

* cifras redondeadas

3.1.4.1. Medio ambiente

Las prioridades en este sector para el período 2000-2006 incluyen el suministro de agua potable, la recogida y el tratamiento de aguas residuales y la gestión de residuos sólidos urbanos.

En 2000, el sector medioambiental supuso el 24% (200,7 millones de euros) de la ayuda total que el Fondo de Cohesión otorgó a Portugal y el 25% del coste total subvencionable.

Durante este periodo, el desglose por sectores muestra que las aguas residuales recibieron el mayor porcentaje de compromisos (41%), seguidas del tratamiento de residuos sólidos (31%) y el tratamiento de agua potable (27%).

	Coste total subvencionable*	Asistencia financiera* (millones de €)	% del total de la ayuda para medio ambiente	Compromisos en 2000* (millones de €)
Tratamiento de aguas residuales	102,2	81,9	41%	65,1
Suministro de agua potable	73,5	54,2	27%	43,4
Gestión de residuos sólidos	85,2	62,4	31%	50
Asistencia técnica	2,5	2,2	1%	1,7
Proyectos aprobados en años anteriores	----	----	----	18,2
Total	263,5	200,7	100	178,3

* cifras redondeadas

Suministro de agua potable

La ayuda del Fondo de Cohesión en el anterior período de programación se concentraba básicamente en las áreas metropolitanas de Lisboa y Oporto y en la región del Algarve, en un intento por reducir el retraso que sufren estas zonas con una mayor densidad de población, y por cumplir las Directivas 80/778/CEE y 98/83/CE. En el período 2000-2006, la inversión también incluye el interior del país, menos poblado.

La introducción del concepto de sistemas de gestión intermunicipales ha ayudado a lanzar y a completar proyectos a gran escala adecuados para la estrategia de ayuda seleccionada. Estos sistemas ofrecen economías de escala sustanciales con respecto al uso de recursos técnicos y de gestión fiables.

Durante el período de programación 2000-2006 se continuará con este enfoque. En dicho período se ampliará el concepto de sistemas integrados intermunicipales con una única gestión que cubren tanto el suministro como el tratamiento de aguas residuales, e incluirá gran parte del territorio continental portugués.

En 2000 se aprobaron dos nuevos proyectos de suministro de agua potable:

- Proyecto 2000/PT/16/C/PE/006: Interconexión de los sistemas de suministro de agua multimunicipales de las regiones de Barlovento y Sotavento del Algarve.

El objetivo global es solucionar los actuales problemas de suministro de agua en la región del Algarve. El proyecto incluye el enlace entre dos sistemas de suministro de agua subregionales ya existentes, la ampliación de la red de distribución actual para que alcance a un mayor número de habitantes, la mejora de algunas de las plantas de tratamiento para asegurar que el agua sea de mejor calidad, la construcción de una planta de desalinización de agua para suministrar agua potable a la Isla de Culatra y la mejora de la flexibilidad operativa de todo el sistema mediante la construcción de más depósitos y la instalación de sistemas de gestión a distancia. Esta flexibilidad es básica para atender eficazmente la importante variación de la población en la temporada de verano.

Con esas medidas la fiabilidad, la calidad y la cantidad de suministro de agua en la región sur de Portugal mejorará mucho de acuerdo con los objetivos de las Directivas comunitarias 80/778 y 98/83.

- Proyecto 1999/PT/16/C/PE/002: Sistema multimunicipal de suministro de agua en el área metropolitana sur de Oporto, segunda fase, ampliación del valle del río Sousa.

Se trata de la segunda fase de un proyecto ya subvencionado y que ampliará el sistema multimunicipal a cinco municipios más, situados en la región del Valle del río Sousa. Incluye la mejora y la construcción de nuevas plantas de tratamiento de agua, nuevos depósitos, la mejora de los sistemas de suministro actuales, y la instalación de un sistema de gestión a distancia.

Suministro de agua Proyectos aprobados en 2000			
Nº de proyecto	Nombre del proyecto	Coste total subvencionable* (millones de €)	Ayuda del FC* (millones de €)
2000/PT/16/C/PE/006	Interconexión de los sistemas de suministro de agua multimunicipales de las regiones de Barlovento y Sotavento del Algarve	23,6	11,8
2000/PT/16/C/PE/001	Sistema de suministro de agua multimunicipal en el área metropolitana sur de Oporto, segunda fase, ampliación del valle del río Sousa	49,9	42,4

* cifras redondeadas

Tratamiento de aguas residuales

En el ámbito de las aguas residuales, durante el año 2000, el Fondo de Cohesión continuó invirtiendo en las zonas de Portugal con más concentración urbana, es decir, en las regiones costeras del país.

En 2000, la ayuda del Fondo de Cohesión a este sector fue de 81,9 millones de euros, es decir, el 40,8 % de los recursos que afectaban a los proyectos de medio ambiente.

A pesar de este esfuerzo, la situación en el ámbito del tratamiento de aguas residuales todavía sufre retrasos respecto a los plazos que marca la Directiva 91/271/CEE para el funcionamiento de los sistemas de tratamiento.

En 2000, la Comisión y las autoridades portuguesas intensificaron la acción en el ámbito de las aguas residuales, dotando a este sector con la mayor inversión destinada al medio ambiente. Esto permitió avanzar de manera considerable en la aplicación de las directivas comunitarias que afectan a este ámbito, sobre todo la Directiva 91/271/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1991 modificada por la Directiva 98/15/CE de la Comisión de 27 de febrero de 1998.

En lo que se refiere a nuevas ayudas, el sector de las aguas residuales se benefició de tres proyectos en 2000:

- El proyecto 96/10/61/03: Segunda fase del sistema de recogida y depuración de aguas residuales de Ría de Aveiro. Con este sistema integrado, que abarca varios municipios con un total de 700.000 habitantes, se tratan y se vierten al mar las aguas residuales que antes desembocaban en la zona de protegida de la Ría de Aveiro.

La segunda fase, aprobada en 2000, incluye una planta de depuración e interceptores con una longitud de 104 Km. .

- El proyecto 2000/PT/16/C/PE/008: Segunda fase de un proyecto de descontaminación integrada en las cuencas hidrográficas del Río Lis y de la Ribera de Seiça. Este sistema integrado de saneamiento y tratamiento de aguas residuales procedentes de las aglomeraciones urbanas que acaban en estas cuencas, prevé soluciones para el tratamiento de aguas residuales en las explotaciones porcinas, muy contaminantes, que están situadas en estas mismas cuencas. Las soluciones previstas tienen en cuenta el principio de "quien contamina paga" y cuentan con la participación del Ministerio de Agricultura, así como de los agricultores, a través de sus asociaciones. La solución adoptada tiene el objetivo global de mejorar la calidad del medio ambiente en la cuenca del Lis y

servirá de ejemplo para casos similares en otras cuencas hidrográficas del país. Esta fase incluye la construcción o la renovación de siete estaciones depuradoras de aguas residuales de nivel secundario, así como la construcción de 200 Km. de emisarios.

- El proyecto 96/10/61/021: Sistema de suministro de Vila Real de Santo Antonio, aprobado ya en 1997, que fue objeto de una ampliación y de un refuerzo financiero, para poder incluir las aguas residuales del municipio vecino de Castro Marim. Esta integración del subsistema de Castro Marim en el sistema de Vila Real de Santo António permite una mejor protección de la zona sensible de Sapal de Castro Marim - Vila Real de Santo António donde se vierten las aguas residuales tratadas de Castro Marim.

Tratamiento de aguas residuales Proyectos aprobados en 2000			
Nº de proyecto	Nombre del proyecto	Coste total (millones de €)	Ayuda del FC (millones de €)
1996/PT/16/C/PE/003	Segunda fase del sistema multimunicipal de suministro de Ría de Aveiro	50	42,5
2000/PT/16/C/PE/008	Descontaminación integrada de las cuencas del Río Lis y de la Ribera de Seiça	41,2	33
96/10/61/021	Intercepción y depuración de aguas residuales de V. Real de Santo António (Reforzamiento)	14,6	6,4

Residuos

Como ya sucedía antes de 2000, Portugal y la Comisión prestan una atención especial a la gestión de residuos urbanos, con objeto de cumplir los objetivos fijados en el plan estratégico de residuos sólidos urbanos (PERSU), aprobado en 1996.

El Fondo de Cohesión aprobó en 2000 seis nuevos proyectos que concretarán las estrategias definidas en el PERSU, sobre todo la creación, a nivel nacional, de una red de infraestructuras primarias de recogida, tratamiento y destino de los residuos y el fin de los vertederos no controlados (lixeiros) donde se depositan la mayoría de los residuos urbanos en condiciones medioambientales inaceptables.

Aunque hasta ahora la creación de estas infraestructuras se situaba sobre todo en las regiones costeras de Portugal, las más pobladas, el Fondo de Cohesión también interviene ahora en las regiones del interior del país para asegurar una cobertura total del territorio a corto plazo.

En 2000, la Comisión aprobó tres proyectos (ver cuadro) de creación de sistemas de tratamiento de residuos producidos en tres regiones continentales y el primer proyecto para el archipiélago de las Azores, que prevé inversiones en el ámbito de residuos para las islas de S. Miguel Pico y Terceira.

Los otros dos proyectos aprobados están enfocados a completar o a mejorar las condiciones de tratamiento y de valorización de dos sistemas anteriormente financiados por el Fondo de Cohesión, LIPOR y VALORSUL, para los que se financió respectivamente la construcción de un vertedero, para el depósito de cenizas de incineración entre otros, y la construcción de una central de valorización orgánica y compostaje.

Los seis proyectos aprobados suponen una inversión de 85 millones de €, 62 millones de € financiados por el Fondo de Cohesión, lo que representa alrededor del 31% de la ayuda otorgada en 2000 a los proyectos en el ámbito del medio ambiente a Portugal.

Tratamiento de RESIDUOS URBANOS Proyectos aprobados en 2000			
Nº de proyecto	Nombre del proyecto	Coste total (millones de €)	Participación del FC (millones de €)
1998/PT/16/C/PE/001	Tratamiento y destino final de los residuos sólidos urbanos de las Islas de S. Miguel, Pico y Terceira – Azores	17,5	14,9
1999/PT/16/C/PE/005	VALORSUL – Central de valorización orgánica (CVO)	20,7	10,3
2000/PT/16/C/PE/003	LIPOR – Vertidos	7,8	3,8
2000/PT/16/C/PE/011	Sistema multimunicipal de residuos sólidos urbanos de Baixo Tâmega	14,6	12,4
2000/PT/16/C/PE/012	Sistema multimunicipal de residuos sólidos urbanos del Alto Tâmega	13,5	11,4
2000/PT/16/C/PE/013	Sistema multimunicipal de residuos sólidos urbanos del Norte Alentejano	10,9	9,3

3.1.4.2. Transporte

El sector del transporte absorbió el 76% de la ayuda del Fondo de Cohesión en 2000, que corresponde a un índice de la ayuda del 77% de los costes subvencionables.

El reparto por modo de transporte es el siguiente:

Tipo de proyecto	Gasto total subvencionable (millones de €)	Ayuda del FC (millones de €)	Reparto de la ayuda por modo (Transportes)	Compromisos de 2000
Carreteras	73,5	62,5	10%	50,0
Ferrocarriles	697,4	543,6	88%	210,5
Puertos	29,4	14,9	2%	11,9
Total	800,3	621,0		272,4

Red de carreteras

La prioridad sigue siendo la finalización de los grandes ejes de enlace con Europa (corredores multimodales que integran el proyecto prioritario de Essen y los corredores de carreteras de las RTE) así como los enlaces que facilitan el acceso a las RTE y aseguran la articulación global de la red. En 2000, el Fondo de Cohesión financió varios tramos de tres de los itinerarios principales (IP) que componen la principal red de carreteras portuguesa, dos de las cuales forman parte del proyecto anteriormente mencionado. Se trata del eje vertical interno IP 2 (Portelo-Faro), y de las diagonales IP 3 (Vila Real-Chaves) e IP 6 (Guardete-Guarda).

CARRETERAS Proyectos aprobados en 2000			
Nº de proyecto	Nombre del proyecto	Coste total subvencionable (millones de €)	Ayuda del FC (millones de €)
2000/PT/16/C/PT/005	IP2- tramo EN 216/EN 102	14,7	12,5
2000/PT/16/C/PT/006	IP3-enlace con el IP5	29,2	24,9
2000/PT/16/C/PT/007	IP6 Abrantes/Mouriscas	15,2	12,9
2000/PT/16/C/PT/008	IP3 Rocate de Castro d'Aire	14,4	12,2
TOTAL		73,5	62,5

Red ferroviaria

En 2000, el Fondo de Cohesión realizó un esfuerzo especial en favor de las inversiones en el ferrocarril de Portugal (la ayuda representa un 88% del porcentaje dedicado a transportes). Dicho esfuerzo se concentra en dos líneas de importancia estratégica mayor (Norte y Algarve) que integran respectivamente los pasillos «Mediterráneo» y «Galicia--Portugal» del proyecto prioritario nº 8.

En el transcurso del año, los servicios de la Comisión, con el apoyo técnico del BEI, realizaron el análisis del proyecto global de modernización de la línea del Norte en función de los nuevos objetivos con respecto al proyecto inicial. Las autoridades portuguesas anunciaron su intención de iniciar la construcción de una línea de AVE Lisboa/Oporto, con el ambicioso objetivo de reducir notablemente el tiempo de recorrido. Teniendo en cuenta la importancia vital de este corredor, espina dorsal del sistema ferroviario portugués, se han privilegiado los objetivos de seguridad, capacidad y regularidad de los enlaces. Esta revisión también permitió a la Comisión continuar apoyando los esfuerzos de modernización de la línea del Norte, mediante una cofinanciación de dos nuevos proyectos por un importe de cerca de 214 millones de euros.

Del mismo modo, se aprobaron dos proyectos en favor de la línea del Algarve, por 177,1 millones de euros. Esta línea (Lisboa/Faro) forma parte del «Pasillo Mediterráneo» del proyecto prioritario nº 8 enfocado a asegurar los enlaces terrestres entre Lisboa y Sevilla. También servirá al puerto de Sines y responderá a las futuras necesidades de circulación de mercancías. Particularmente, la construcción del tramo Coina/Pinhal Novo permitirá enlazar las líneas del Norte y del Algarve y solventar así el "eslabón perdido" en el desplazamiento de norte a sur de personas y mercancías.

También se otorgó una ayuda para un tramo del metro de Lisboa que se integra plenamente en las RTE, ya que asegura la conexión con la principal estación ferroviaria del país y con la estación intermodal de la región de Lisboa. Al tratarse de una infraestructura situada en una gran concentración urbana, contribuirá a descongestionar el tráfico, con un impacto positivo a nivel medioambiental.

FERROCARRILES			
Proyectos aprobados en 2000			
Nº de proyecto	Nombre del proyecto	Coste total (millones de €)	Ayuda del FC (millones de €)
2000/PT/16/C/PT/001	Modernización de la línea del Norte. Tramo: Entroncamento-Albergaria	142,1	113,7
2000/PT/16/C/PT/002	Modernización de la línea del Norte. Tramo: Quintãs/Ovar	125,6	100,6
2000/PT/16/C/PT/013	Entrecampos/Chelas	48,0	39,2
2000/PT/16/C/PT/003	Línea de ferrocarril del Algarve	140,9	91,0
2000/PT/16/C/PT/012	Línea del Algarve III Coina/Pinhal Novo	107,9	86,1
2000/PT/16/C/PT/009	Metro de Lisboa	132,9	113,0
TOTAL		697,4	543,6

Transporte marítimo

Se aprobó un solo proyecto, cuya solicitud se había remitido en el transcurso del periodo de intervención anterior. Tras una larga y minuciosa instrucción, la Comisión decidió conceder una ayuda al proyecto de una terminal multimodal en Setúbal, que a medio plazo contribuirá de manera decisiva a descongestionar el puerto de Lisboa, gracias a las nuevas capacidades de navegación a corta distancia que ofrecerá dicho puerto.

3.2. Asistencia técnica y estudios

3.2.1. Política general del Fondo de Cohesión

Para realizar correctamente las tareas de gestión que tiene encomendadas y aumentar la eficacia de las ayudas concedidas, la Dirección del Fondo de Cohesión solicita la colaboración de diversos especialistas y asesores en los ámbitos de intervención del Fondo.

Los asesores cumplen una función muy importante en la evaluación, análisis y seguimiento de los proyectos presentados al Fondo de Cohesión con vistas a su cofinanciación. Gracias a los especialistas, la Comisión puede completar sus competencias técnicas mediante conocimientos prácticos y actualizados sobre diferentes asuntos que le ayudan a cumplir mejor sus obligaciones.

3.2.2. Asistencia técnica por iniciativa de la Comisión

Portugal

Ninguna

Irlanda

Ninguna

España

Ninguna

Grecia

La asistencia técnica por iniciativa de la Comisión se utilizó para tareas de seguimiento de los siguientes proyectos (ámbito de la protección del medio ambiente):

- Suministro de agua a Salónica desde el río Aliakmon.
- Aguas residuales y tratamiento de aguas residuales de Ioánnina.
- Preparación del comité de seguimiento de marzo de 2000.
- Proyectos de municipios en los sectores de agua potable y saneamiento de aguas residuales.

- Rehabilitación de los antiguos vertederos de residuos domésticos de Atenas y Ano Liossia.

4. SEGUIMIENTO, CONTROL E IRREGULARIDADES

4.1. Seguimiento: comités y inspecciones

4.1.1. Grecia

4.1.1.1. Comités de seguimiento

Medio ambiente

Las reuniones del comité de seguimiento junto con otros comités ad hoc para los grandes proyectos de Psitalia y Evinos-EYDAP tuvieron lugar en marzo de 2000 en Atenas. Los trabajos de dichos comités se comentan en las actas correspondientes.

Transporte

Las reuniones del comité de seguimiento para los proyectos en el ámbito de los transportes con otros comités ad hoc para tratar el proyecto de aeropuerto de Atenas (Spata) tuvieron lugar en marzo de 2000 en Atenas. Los trabajos de dichos comités se comentan en las actas correspondientes.

4.1.1.2. Inspecciones de seguimiento

Las inspecciones de seguimiento llevadas a cabo por la unidad geográfica se presentan en el anexo.

4.1.2. España

4.1.2.1. Comités de seguimiento

En 2000, tuvieron lugar en Madrid las reuniones decimotercera y decimocuarta del comité de seguimiento, los días 26, 27 y 28 de abril de 2000 y 23, 24 y 25 de octubre de 2000 respectivamente.

El comité se subdivide en 7 comités específicos (por sector y por autoridad de gestión):

- Comité del proyecto del tren de alta velocidad sur: línea Madrid- Barcelona.
- Comité de proyectos de transporte de la Administración central.
- Comité de proyectos de reforestación.
- Comité de proyectos de las Corporaciones Locales.
- Comité de proyectos de medio ambiente de la Administración central, incluidos los proyectos hidrológicos.
- Comité de proyectos de las Comunidades Autónomas.

- Comité de proyectos de cooperación entre el sector público y el privado.

Se examinaron unas 220 fichas de seguimiento de la situación de los proyectos o grupos de proyectos y se tomaron 31 decisiones.

La situación general del conjunto de proyectos es bastante satisfactoria desde el punto de vista del ritmo de ejecución. Varios proyectos se encuentran en vías de liquidarse, pero los aspectos administrativos relativos al cierre de contratos retrasan el envío de los informes finales. Además se ha solicitado la modificación del plan financiero y del calendario de algunos proyectos.

Todos los proyectos de reforestación deben finalizarse este año. Se ha solicitado un informe homogéneo que cubra todas las decisiones.

La Comisión ha solicitado que se acelere el envío de los informes finales de los proyectos terminados para liquidar los compromisos correspondientes.

Para los nuevos proyectos del período 2000-2006, se ha solicitado que se acelere el envío de los certificados medioambientales y que se responda a las preguntas realizadas lo antes posible para poder continuar con el procedimiento de adopción.

Para reducir el número de modificaciones en el futuro, la Comisión solicita una programación más realista desde el principio. Los cambios de fecha y la modificación del calendario se deberían limitar a casos particulares en lugar de convertirse en norma general como sucedió en el pasado. Habrá que adoptar proyectos maduros para racionalizar el trabajo.

Para el nuevo período la Comisión estudia la posibilidad de modificar el comité de seguimiento en cooperación con los responsables del Fondo de Cohesión. Se trata de que el nuevo comité sea más eficaz a nivel técnico, reduciendo el número de comités específicos y concentrándose en materias estratégicas y proyectos problemáticos.

4.1.2.2. Inspecciones de seguimiento

El objetivo de las inspecciones realizadas era evaluar y verificar el grado de avance de las obras de los proyectos en ejecución se encontraban o no en estado avanzado y aclarar las dificultades surgidas en su ejecución.

Las inspecciones de seguimiento llevadas a cabo por la unidad geográfica se presentan en anexo.

4.1.3. *I r l a n d a*

4.1.3.1. Comités de seguimiento

El comité de seguimiento se reunió dos veces, el 5 de mayo y el 27 octubre, y examinó los informes parciales escritos de 57 proyectos abiertos del período 1993-99.

En general, la Comisión quedó satisfecha con la calidad de la información recibida por parte de los gestores de los proyectos. Sin embargo, en algunos casos fue necesario solicitar explicaciones adicionales e información sobre ciertos aspectos con

el fin de tener una visión completa del progreso realizado o para conocer las razones del retraso en la finalización.

En 2000 se completaron con éxito 10 proyectos más, aunque en casi la mitad de los casos se trataba de pequeñas medidas de asistencia técnica o proyectos piloto. El número de proyectos que deberían finalizarse a finales de 2000 representa alrededor del 40% de los proyectos financiados en el período 1993-1999. En 1999 la Comisión se vio sorprendida por el número de proyectos para los que se solicitó una ampliación del plazo para su finalización y por el aumento de los costes experimentado en algunos casos. Con respecto a los aproximadamente 30 proyectos para los que se solicitaron modificaciones o prórrogas, la Comisión pidió a las autoridades encargadas de su ejecución que se justificaran los retrasos más importantes y trató de establecer nuevas fechas fiables para que los dichos proyectos se finalizaran en el nuevo plazo acordado. En algunos casos, la Comisión señaló que sólo se considerarían nuevas ampliaciones en circunstancias especiales.

En lo que se refiere al aumento de costes, la Comisión mantuvo su postura de que la ayuda económica sólo se aumentaría si se presentaba una justificación detallada de los incrementos. Cualquier aumento estará sujeto a la disponibilidad de recursos. Las autoridades irlandesas aceptaron esta postura y no realizaron ninguna solicitud específica para el aumento de costes.

4.1.3.2. Inspecciones de seguimiento

Las visitas a los proyectos que se realizaron en 2000 tenían los siguientes objetivos:

- Verificar los progresos en la construcción o en la finalización de los proyectos importantes.
- Comprobar las dificultades señaladas por el comité de seguimiento.
- Entender mejor la relación entre las fases anteriores de los proyectos y las nuevas fases para las que se solicita ayuda, con el fin de estudiar nuevas decisiones de financiación.

En el anexo se detallan las visitas a proyectos realizadas.

Con las autoridades irlandesas también se habló de otros aspectos a lo largo del año, sobre todo del material que se pide en los documentos del marco de referencia estratégico y el desarrollo de infraestructuras de residuos sólidos.

4.1.4. *Portugal*

4.1.4.1. Comités de seguimiento

Las reuniones del comité de seguimiento se llevan a cabo dos veces al año y constituyen uno de los elementos clave para asegurar un seguimiento apropiado de las intervenciones del Fondo en Portugal. Muchas de las inspecciones de seguimiento y/o de control a menudo se deciden a partir de las informaciones que se intercambian en estas reuniones.

En 2000, estas reuniones se celebraron el 4-5 de mayo y el 20-21 de noviembre. Además de un análisis individual de cada proyecto, se habló de temas generales

como la publicidad, el control, los contratos públicos, las normas de ejecución, diversas informaciones, etc. Las reuniones de este año se han dedicado a exponer las nuevas normas y acuerdos, tras la revisión del Reglamento del Fondo de Cohesión.

De ahora en adelante, el comité de seguimiento general, en el que se analizan los proyectos de transportes y medio ambiente, se completará con el comité de seguimiento específico para la ampliación del aeropuerto de Madeira y el comité de seguimiento específico para los proyectos de residuos sólidos. El seguimiento del proyecto relativo a la construcción de la central hidroeléctrica de Alqueva lo realiza el comité general y, en un marco más amplio, el comité de seguimiento de los Fondos Estructurales para el Programa específico de desarrollo integrado de la zona de Alqueva (PEDIZA).

4.1.4.2. Inspecciones de seguimiento

En 2000, además de participar en las reuniones del comité de seguimiento, la unidad de Portugal de la Dirección General de Política Regional llevó a cabo varias inspecciones de seguimiento para evaluar el avance de los proyectos, conocer, in situ, los problemas que surgen en la ejecución y buscar las soluciones más apropiadas para el desarrollo de los proyectos se desarrollen normalmente.

La unidad de Portugal también participó el pasado 16 de octubre en una inspección de control llevada a cabo por la unidad de Gestión financiera y presupuestaria de la Dirección General de Política Regional sobre el proyecto relativo al tratamiento de residuos sólidos de Oeiras, Sintra e Cascais.

Por otro lado, a lo largo del año se efectuaron otras inspecciones técnicas relacionadas con la instrucción de algunas candidaturas, los sistemas multimunicipales integrados de agua de Minho-Lima y Zêzere-Côa y los proyectos ferroviarios de la líneas del Norte y del Algarve. Para estas últimas, la Comisión realizó las inspecciones con el apoyo técnico del BEI.

Las inspecciones de seguimiento realizadas por la unidad de Portugal de la Dirección General de Política regional figuran en el anexo.

4.2. Inspecciones de control y conclusiones

4.2.1. *Grecia*

No se llevó a cabo ninguna inspección de control.

4.2.2. *España*

Ninguno de los dos proyectos que han sido objeto de una inspección de control se había concluido en el momento de realizarla, ni el de “Medidas de gestión de residuos en Canarias” primera fase, organismo responsable: Consejería de Política Territorial. Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias (F.C.97.11.61.038) ni el de “Depuración de aguas residuales de Canarias”, Organismo responsable: Consejería de Obras Publicas, Vivienda y Aguas de Canarias (F.C. 96.11.61.039). El estado en que se encuentran las obras suscita la cuestión de si el proyecto se acabará a tiempo.

En lo que se refiere al proyecto “Carretera GC-1. Hoya de la Plata – Enlace Potabilizadora”, organismo responsable: Dirección General de Obras Publicas, Vivienda y Aguas de Canarias (FC 96.11.65.001), las autoridades nacionales (Ministerio de Hacienda) deberán garantizar que los proyectos cofinanciados pueden realizarse en su totalidad y no incluir proyectos en los que sólo una parte puede beneficiarse de la ayuda del Fondo de Cohesión.

4.2.3. *I r l a n d a*

En 2000, la Unidad G.3. realizó una inspección de control sobre un proyecto del Fondo de Cohesión en Irlanda. Se trataba de la Red principal de evacuación de aguas de Cork (Fondo de Cohesión nº. 96.07.61.010).

Las principales conclusiones que se sacaron de esta inspección de control fueron la utilización de un tipo de cambio erróneo para la solicitud de pago, una pista auditoría imperfecta y declaraciones de pago que no siempre se basaron en los gastos realmente realizados e incluyen elementos no subvencionables.

Tras recibir la respuesta detallada de las autoridades irlandesas el 12 de febrero de 2001, se levantó la suspensión temporal de pagos a los proyectos. Todavía se tienen que aclarar algunos gastos.

4.2.4. *P o r t u g a l*

En 2000 se controlaron dos proyectos.:

Proyecto “Estação de Tratamento de residuos solidos de Cascais, Oeiras e Sintra”: Al parecer el terreno necesario para el proyecto no se había comprado en el momento de realizar la inspección de control, aunque dicho proyecto estaba acabado. Las autoridades portuguesas probaron en enero de 2001 que la compra estaba legalmente cerrada.

No se encontró ningún problema con respecto al proyecto de “Drenagem e Tratamento de aguas residuais do grande Porto Sul e Despoluição do troço da Bacia do Douro (V.N. de Gaia) e Despoluição da Bacia do Oceano Atlântico, Bacia do Douro Norte e Bacia do Douro Nordeste de V.N. de Gaia”. Se espera concluir dicho proyecto a finales de 2001.

4.3. **Irregularidades y suspensión de la ayuda**

En el transcurso del año 2000, la OLAF no realizó ninguna investigación relativa al ámbito del Fondo de Cohesión.

De todos modos, en 2000, las autoridades españolas comunicaron a la Comisión dos casos de irregularidades, en virtud del Reglamento (CE) 1831/94¹². Dicho reglamento obliga a los Estados miembros beneficiarios a comunicar a la Comisión los casos de irregularidades que han sido objeto de un primer acto de comprobación administrativa o judicial.

Desde la entrada en vigor del Reglamento (CE) nº1831/94, se han realizado las 7 comunicaciones siguientes:

¹² DO L 191 de 27.7.94.

- Un caso comunicado por las autoridades helénicas en el que no se respetaron las normas relativas a los contratos públicos.
- Dos casos comunicados por las autoridades irlandesas referentes a gastos no subvencionables.
- Cuatro casos comunicados por las autoridades españolas referentes a gastos no subvencionables e irregularidades relativas a la documentación presentada.

De estas denuncias se desprende que el número de irregularidades detectadas, así como sus correspondientes importes, es bastante reducido. Esta situación puede estar relacionada con la particularidad de los proyectos financiados por el Fondo de Cohesión (proyectos de cierta envergadura, seguimiento de indicadores materiales y financieros de cada proyecto).

De todos modos, la OLAF recuerda a los Estados miembros beneficiarios las obligaciones que les impone dicho reglamento

5. APRECIACIÓN Y EVALUACIÓN

5.1. Aspectos generales

Con el fin de asegurar la eficacia de la ayuda comunitaria y de dar cuenta de la calidad de las intervenciones, los proyectos que se presentan al Fondo de Cohesión son objeto de una evaluación anterior, antes de ser aprobados por la Comisión y de una evaluación posterior, tras su aplicación.

Para realizar una evaluación exacta de los proyectos antes de su aprobación, es indispensable que toda solicitud de ayuda llegue acompañada de la documentación oportuna y de un análisis socioeconómico centrado en un análisis costes-beneficio, que demuestre que el proyecto generará ventajas sociales y económicas a medio plazo en relación a los recursos movilizados. Estos trabajos de análisis corresponden en principio a los Estados miembros beneficiarios, a pesar de lo cual, la Comisión puede participar en la evaluación anterior del proyecto aplicando medidas de asistencia técnica o en una primera fase de financiación. Si lo estima necesario, la Comisión puede recurrir al Banco Europeo de Inversiones o a las competencias técnicas de consultores externos.

La evaluación posterior permite observar las distintas modalidades de realización de los proyectos y el impacto de su aplicación en comparación con los objetivos inicialmente previstos. En ella también se examinan sus efectos sobre el medio ambiente.

5.2. Tramitación y evaluación previa de los proyectos

Deben realizarse análisis coste-beneficio u otras formas de análisis cuantificado de cada uno de los proyectos para los que se solicite la ayuda del Fondo de Cohesión. Los Estados miembros han hecho un esfuerzo considerable para cumplir este requisito y ha mejorado sustancialmente la calidad de los análisis económicos presentados con las solicitudes. No obstante, se requieren aún nuevos avances, especialmente en el caso de los proyectos medioambientales. Asimismo, es

aconsejable una mayor coherencia entre los diferentes sectores de intervención y entre los métodos y planteamientos adoptados por los distintos países.

5.3. Cooperación con el BEI durante la tramitación de los proyectos

En enero de 2000, la Comisión y el BEI firmaron un nuevo acuerdo de cooperación para la acción estructural comunitaria del período 2000-2006. Las modalidades de aplicación de este acuerdo de cooperación en lo que se refiere al análisis de proyectos se detallaron en un contrato marco en junio de 2000.

La cooperación con el BEI ha resultado fructífera. Además de ser beneficiosa para obtener la información sobre proyectos cofinanciados por el BEI, la Comisión solicitó dieciocho dictámenes del Banco para proyectos del Fondo de Cohesión entre la fecha en la que se firmó el contrato marco y finales de 2000. Tras estos dictámenes, la Comisión pidió a los Estados miembros que modificaran los proyectos presentados o que realizaran estudios preliminares complementarios.

El acuerdo de cooperación para la acción estructural comunitaria no sólo se refiere a los proyectos del Fondo de Cohesión sino también al ISPA y a los grandes proyectos del FEDER.

5.4. La repercusión económica y social del Fondo en los Estados miembros y en la cohesión económica y social de la Comunidad, incluida la repercusión en el empleo

El Reglamento por el que se crea el Fondo de Cohesión impone a la Comisión que estudie la incidencia económica del Fondo, tanto para cada proyecto como para el total de la ayuda comunitaria. El apartado 5 del artículo 10 precisa que las ventajas económicas y sociales de los proyectos a medio plazo "que deberán ser proporcionales a los recursos empleados" y el apartado 2 del artículo 13 dice así : "A fin de garantizar la eficacia de la ayuda comunitaria, la Comisión y los Estados miembros beneficiarios procederán, en cooperación, si procede, con el BEI, a una apreciación y una evaluación sistemáticas de los proyectos". Por otro lado, el anexo II dice que la Comisión deber dar cuenta de "La repercusión económica y social del Fondo en los Estados miembros y la cohesión económica y social en la Comunidad, incluida la repercusión en el empleo"

En lo que se refiere a la evaluación anterior de los proyectos, la Comisión inició en 2000 un trabajo de actualización de los métodos de análisis económico de los proyectos que deberían finalizar en el año 2001 con la actualización de la Guía de análisis de coste-beneficio. Este ejercicio, que se ha apoyado en los resultados de investigaciones financiadas por el Programa Marco de Investigación y Desarrollo, constituirá una etapa hacia la armonización de los métodos y de los parámetros utilizados por los Estados miembros y facilitará las estimación de los efectos agregados de los proyectos.

En lo que se refiere a la evaluación posterior, se está llevando a cabo un ejercicio enfocado a examinar todos los proyectos que han recibido la ayuda del Fondo de Cohesión (véase apartado 5.5). Evaluará todos los aspectos y determinará en que medida se han cumplido las expectativas iniciales, incluidos los efectos sobre el medio ambiente.

5.5. Programa de evaluación posterior

El programa de evaluación posterior se puso en marcha a mediados de 1998 por un periodo de tres años, a lo largo del cual se evaluarán 120 proyectos, 60 por cada uno de los ámbitos de intervención del Fondo de Cohesión. A finales de 2000 se habían evaluado 107 proyectos, 58 correspondientes al sector de transportes y 49 al de medio ambiente.

5.5.1. Medio ambiente

Las primeras conclusiones que se han sacado de la evaluación posterior de 31 proyectos de infraestructuras de medio ambiente tras su aplicación y su impacto a nivel medioambiental, social y económico han sido positivas y en general han cumplido los objetivos fijados.

La realización de estos proyectos ha sido satisfactoria tanto desde el punto de vista de la concepción como de la construcción. La calidad y los costes unitarios de construcción difieren levemente entre los distintos países.

La ejecución permite esperar que en general se alcance el nivel de resultados previsto, aunque algunos proyectos de saneamiento tengan que ser reforzados con la construcción de infraestructuras complementarias o con una mejora de los sistemas de control. Las plantas de reciclaje de residuos domésticos están penalizadas por el retraso en la adaptación a la recogida separada obligatoria.

El impacto medioambiental de todos los proyectos ha resultado satisfactorio. Los proyectos de saneamiento han generado beneficios más inmediatos y evidentes para el medio ambiente, a pesar de que en algunos casos, los retrasos en la ejecución de las obras también han retrasado el impacto medioambiental. En general, los proyectos de suministro de agua permitieron mejorar la gestión del agua y llegar a una mejor conservación de los recursos acuáticos. Los proyectos de mejora del medio ambiente en los medios costero, urbano y natural han contribuido ampliamente a conservar la flora y la fauna y a crear un vínculo entre el medio ambiente natural y el urbano.

El impacto social de los proyectos se traduce en una mejora de las condiciones de vida y en la creación de empleo temporal en la fase de construcción y permanente en la fase de explotación.

Algunos proyectos también han tenido un efecto indirecto de aumento del valor de los terrenos de la zona de influencia del proyecto o de desarrollo de nuevas actividades económicas como el turismo.

5.5.2. Transporte

El ejercicio de síntesis provisional analizó las evaluaciones posteriores de unos cuarenta proyectos en los que estaban representados todos los modos. Los proyectos generaron considerables ventajas socioeconómicas, aunque su realización a veces se enfrentó a dificultades imprevistas.

En la mayoría de los casos, la concepción de los proyectos fue de buena calidad, aunque se registraran algunas insuficiencias que comportaron modificaciones durante la construcción y retrasos en las obras a causa de problemas técnicos relacionados

por ejemplo con imprevistos geológicos. El coste global de los proyectos a menudo se ha revisado al alza en la fase de construcción. Estos rebasamientos en el presupuesto se deben a distintas causas, como el aumento de los costes de expropiación, la revisión de algunos precios o las modificaciones del proyecto inicial. Sin embargo, hay que señalar que por regla general la contribución comunitaria no se ha modificado.

La ejecución de los proyectos fue satisfactoria. Por ejemplo, el tráfico en los tramos renovados de la red de carreteras transeuropeas ha superado ampliamente las previsiones.

Los proyectos permitieron mejorar la accesibilidad de los territorios de la Unión Europea y sobre todo de las zonas periféricas, reducir los problemas de congestión en las grandes zonas urbanas y los efectos fronterizos que frenan la integración de los mercados a nivel regional, nacional y europeo. Los análisis posteriores costes-beneficios muestran que muchos proyectos tienen una tasa de rentabilidad económica superior al 20%. Estos resultados no incluyen beneficios socioeconómicos, difícilmente cuantificables, tales como la creación de empleo o los efectos positivos sobre el medio ambiente. A este respecto, los informes de presentación de los proyectos de transporte incluían sistemáticamente la evaluación medioambiental, a raíz de la incorporación de la Directiva 85/337/CEE.

6. DIÁLOGO INTERINSTITUCIONAL, INFORMACIÓN Y PUBLICIDAD

6.1. Presentación del informe anual de 1999

6.1.1. Parlamento Europeo

En su informe¹³, el Parlamento se felicita por el Informe Anual del Fondo de Cohesión, un instrumento esencial para calibrar su actividad, y aprecia que el Informe Anual de 1999 se tuviera en cuenta el desarrollo del conjunto en el período 1993-1999.

El Parlamento también felicita a los Estados miembros beneficiarios por respetar los objetivos de reducción de los déficit presupuestarios.

El Parlamento observa con satisfacción el equilibrio de las ayudas al transporte y al medio ambiente en el período 1993-1999, a pesar del desequilibrio al comienzo del período en favor del transporte.

Se encuentra particularmente satisfecho con el aumento de las inversiones en los ferrocarriles de Grecia, España y Portugal, así como en el ámbito de los residuos sólidos en Portugal y en Grecia.

El Parlamento expresa su satisfacción por el hecho de que no se haya detectado ningún caso de fraude en 1999, pero solicita a la Comisión que dedique más recursos al control sobre el terreno, para detectar las insuficiencias en los sistemas de gestión.

¹³ Informe Marques

6.1.2. *Comité Económico y Social(CES)*

En su informe¹⁴, el CES se felicita por los resultados satisfactorios obtenidos en las actividades del Fondo de Cohesión, que indirectamente han contribuido a que se respeten los objetivos de reducción de los déficit presupuestarios previstos en los programas de convergencia establecidos en la perspectiva de la unión económica y monetaria en los cuatro países beneficiarios.

Para el período de programación siguiente, el CES insiste en la necesidad de coordinar las actividades del Fondo de Cohesión con las de los Fondos Estructurales mediante los marcos estratégicos de referencia.

El CES también llama la atención a los Estados miembros sobre la necesidad de prestar una especial atención a las evaluaciones previas de los proyectos.

6.2. **Información de los Estados miembros**

El pasado 18 de diciembre se celebró en Bruselas una reunión informativa con los 15 Estados miembros .

En esta reunión, la Comisión presentó el proyecto de Informe anual del Fondo de Cohesión de 1999 y las intervenciones del Fondo de Cohesión en cada Estado miembro beneficiario durante 2000. Por su parte, dichos Estados presentaron una exposición detallada de sus marcos de referencia estratégicos.

6.3. **Otras manifestaciones**

6.3.1. *Información de los interlocutores sociales*

No hubo ninguna reunión de los interlocutores sociales en 2000.

6.3.2. *O t r o s*

La Comisión participó en la XVII reunión de la Comisión "Política regional, Fondos Estructurales, cohesión económica y social, cooperación transfronteriza e interregional" del Comité de las Regiones de 25 junio de 2001, momento en el que se llevó a cabo el primer debate sobre el Informe anual de 1999¹⁵. El dictamen definitivo del Comité de las Regiones se espera para noviembre de 2001.

6.4. **Medidas de la Comisión sobre publicidad e información**

El Fondo de Cohesión es también objeto de publicaciones de la Dirección General de Política Regional en lo que respecta a la política regional y la cohesión.

El Informe Anual se publica en un formato adecuado y se resume en los boletines informativos Info regio, que publica la Dirección General de Política Regional.

Por otro lado, se elabora material especial (stands móviles, gráficos creados por ordenador, material audiovisual y documentos impresos) para manifestaciones concretas, como sesiones informativas y conferencias.

¹⁴ Ponente: Sr. Pezzini.

¹⁵ Debate sobre las conclusiones del ponente Sr. Bree.

Dentro de la línea presupuestaria B2-1600, el Fondo de Cohesión ha puesto en marcha la edición de varios estudios sobre el Fondo de Cohesión y el medio ambiente. Estos estudios están disponibles actualmente.

A N E X O

LISTA DE INSPECCIONES DE SEGUIMIENTO Y DE CALIDAD EFECTUADAS EN 2000

España

Inspecciones de seguimiento

20-21 de enero : Galicia. Santiago de Compostela.

Proyecto nº 97.11.61.047 - Gestión de residuos sólidos urbanos en Galicia - SOGAMA.

7-9 de febrero : Madrid y Calatayud.

Proyecto del AVE. Madrid - Barcelona - Frontera francesa. Los servicios de la Comisión se reunieron con los representantes del Ministerio de Economía y con el organismo responsable de la ejecución de este proyecto para recibir y analizar conjuntamente las últimas estimaciones de costes disponibles para todo el proyecto, el grado de definición de las futuras fases técnicas y los calendarios de obras. Se realizó una visita a distintos tramos en construcción para constatar el estado de avance de las obras.

20-21 de marzo : Barcelona . Tres proyectos:

Proyecto nº 95.11.61025-6 - Gestión de residuos urbanos de Rubí.

Proyecto nº 96.11.61.051 - Gestión de residuos urbanos en el área metropolitana de Barcelona.

Proyecto nº 97.11.61.035 - Instalación de tratamiento integrado de residuos en Rubí. (Segunda fase).

Grecia

Inspecciones de seguimiento

Medio ambiente

Proyecto nº 93.09.61.061 Voïo (nomo de Kozani) - Estudio de viabilidad de « Freight Village » en Quíos y Mitilene.

Proyecto nº 94.09.61.026 - Canalización de aguas residuales y estación de tratamiento de aguas residuales de Ioánnina.

Proyecto nº 97.09.61.001 - Canalización de agua potable de Ioánnina.

Proyecto nº 99.09.61.009, proyecto piloto para la gestión y el tratamiento de aguas residuales y residuos de Santorini.

Transporte

Proyecto nº 94.09.65.024 - "Finalización de la autopista SALÓNICA-MUDANIA, tramo KARDIA-KALIKRATIA-POTIDEA".

Irlanda

Inspecciones de seguimiento

1-3 de marzo - Cork y Limerick

Proyecto nº 96/07/61/010 - Red principal de evacuación de aguas de Cork. La Dirección General de Política Regional llevó a cabo una auditoría que también sirvió para verificar los motivos de la ampliación del plazo de finalización del proyecto. La solicitud de financiación para la construcción de obras de tratamiento se estudió detalladamente con las autoridades locales.

Proyecto nº 95/07/61/013 - Red principal de evacuación de aguas de Limerick y sus alrededores. El objetivo de la visita fue verificar los motivos para la ampliación del plazo de finalización del proyecto y la relación entre las obras de suministro y otros proyectos vinculados. También se estudió detalladamente con las autoridades locales la solicitud de construcción de una red de alcantarillado y de instalaciones de tratamiento.

28 de marzo - Dublín

Proyecto nº 94/07/65/002 - Autopista Sur. Se estudió con las autoridades locales la solicitud de modificación del plazo de finalización y de las características de algunos elementos.

8 de mayo - Waterford

Proyecto nº 94/07/61/013 - Suministro de agua de Waterford y sus alrededores. Las autoridades irlandesas señalaron variaciones en los costes de elementos del proyecto y se propuso la inclusión de obras adicionales. El proyecto incluye obras de conservación que están siendo difíciles debido a la antigüedad de la red de distribución y a otros factores.

Proyecto nº 93/07/61/0 21 - Red principal de evacuación de aguas de Waterford. El proyecto está a punto de finalizarse y se aprovechó la oportunidad para verificar el estado de las obras.

Portugal

Inspecciones de seguimiento

8 de mayo - Caldas da Rainha y Foz do Arelho

Proyecto nº 97.10.61.020 - Sistema de saneamiento de Caldas da Rainha, de Foz do Arelho y de las aglomeraciones de las cuencas de Arnóia y Real .

Proyecto nº 2000/PT/16/C/PE/001 (en instrucción) - Se ha realizado un análisis local de los componentes de este proyecto que constituye la segunda fase del mismo sistema intermunicipal.

27 y 28 de noviembre - Lisboa y Loures, descontaminación de las cuencas de Trancão, ETAR de Frielas y de S. João da Talha

Proyecto nº 93/10/61/013 - Descontaminación de la cuenca de Trancão.

Proyecto nº 94/10/61/006-007 - ETAR de Frielas y ETAR de S. João da Talha.

Proyecto nº 96/10/61/004- Descontaminación y regularización del tramo final de Trancão.