



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 11.01.2001
COM(2000) 822 final

INFORME DE LA COMISION

INFORME ANUAL DEL FONDO DE COHESIÓN 1999

PREFACIO

El presente informe anual hace un repaso de las actividades del Fondo de Cohesión correspondientes al año civil de 1999.

Al igual que en el informe anterior, se ofrece una visión panorámica de la evolución que se ha producido desde 1993, con el fin de ofrecer al lector una imagen completa de las actividades que está realizando actualmente el Fondo de Cohesión.

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.

ÍNDICE

INFORME DE LA COMISIÓN - INFORME ANUAL DEL FONDO DE COHESIÓN 1999	1
1. Contexto general	12
1.1. Convergencia y desarrollo económico en los países beneficiarios del Fondo de Cohesión	12
1.1.1. Grecia	12
1.1.2. España	12
1.1.3. Irlanda	13
1.1.4. Portugal.....	13
1.2. La condicionalidad	14
1.2.1. Introducción	14
1.2.2. Decisión del Consejo sobre Grecia	14
2. Principios de aplicación y ayudas concedidas	15
2.1. Coordinación con las demás políticas comunitarias.....	15
2.1.1. Contratos públicos.....	15
2.1.2. Legislación sobre medio ambiente.....	15
2.1.3. Fondos Estructurales	16
2.2. Equilibrio entre infraestructuras de transportes y medio ambiente.....	17
2.2.1. Fondo de Cohesión y protección del medio ambiente.....	17
2.2.2. Potenciación de la red transeuropea de transporte (RTE) en 1999	18
2.3. El presupuesto y su utilización, créditos de compromiso y de pago.....	20
2.3.1. Recursos presupuestarios disponibles	20
2.3.2. Ejecución del presupuesto	21
3. Proyectos y medidas aprobados	26
3.1. Ayuda del Fondo por Estados miembros beneficiarios	26
3.1.1. Grecia	26
3.1.1.1. Medio ambiente.....	26
3.1.1.2. Transporte	29
3.1.2. España (incluidas las regiones ultraperiféricas).....	31
3.1.2.1. Medio ambiente.....	31

3.1.2.2.	Transportes.....	33
3.1.3.	Irlanda	35
3.1.3.1.	Medio ambiente.....	36
3.1.3.2.	Transporte	36
3.1.4.	Portugal.....	36
3.1.4.1.	Medio ambiente.....	36
3.1.4.2.	Transporte	39
3.2.	Asistencia técnica y estudios	41
3.2.1.	Política general del Fondo	41
3.2.2.	Asistencia técnica por iniciativa de la Comisión	41
4.	Seguimiento, control e irregularidades.....	42
4.1.	Seguimiento: comités e inspecciones.....	42
4.1.1.	Grecia	42
4.1.2.	España	44
4.1.3.	Irlanda	45
4.1.4.	Portugal.....	46
4.2.	Inspecciones.....	47
4.2.1.	Grecia	47
4.2.2.	España	48
4.2.3.	Irlanda	50
4.2.4.	Portugal.....	50
4.3.	Irregularidades y suspensión de la ayuda	50
5.	apreciación y evaluación.....	51
5.1.	Aspectos generales	51
5.2.	Tramitación y apreciación previa de los proyectos.....	51
5.3.	Cooperación con el BEI durante la tramitación de los proyectos	52
5.4.	Programa de evaluación posterior	52
5.4.1.	Medio ambiente.....	52
5.4.2.	Transporte	53
6.	diálogo interinstitucional, información y publicidad	53
6.1.	Presentación del informe anual	53

6.1.1.	Parlamento Europeo	53
6.1.2.	Comité Económico y Social (CES).....	54
6.2.	Información de los Estados miembros	56
6.3.	Otras manifestaciones.....	56
6.3.1.	Información de los interlocutores sociales.....	56
6.3.2.	Otros	56
6.4.	Medidas de la Comisión sobre publicidad e información	57
	ANEXOS.....	58

INTRODUCCIÓN

Entorno económico y condicionalidad

Durante el periodo de 1993-1999, el Fondo de Cohesión permitió a los cuatro países beneficiarios (España, Grecia, Irlanda y Portugal) realizar importantes inversiones públicas en los sectores de medio ambiente y transportes, cumpliendo los objetivos de reducción de los déficit presupuestarios previstos en los programas de convergencia establecidos con vistas a la creación de la unión económica y monetaria.

Ejecución del presupuesto

Gracias a una programación de la ejecución financiera, realizada en cooperación con los Estados miembros, al término del periodo de 1993-1999 se habían alcanzado los dos objetivos siguientes:

- cumplimiento de los objetivos de distribución de recursos financieros entre países (según las bandas del reglamento),
- equilibrio entre los dos ámbitos de intervención (transportes y medio ambiente).

Transportes

En 1999, el Fondo de Cohesión comprometió un total de 1 523,5 millones de euros para proyectos de transportes. La ayuda total comprometida desde 1993 para proyectos de las redes transeuropeas de transportes por parte del Fondo de Cohesión y por el organismo que le precedió, el instrumento financiero, asciende a 8 325,7 millones de euros.

El Parlamento Europeo había expresado el deseo de que el Fondo de Cohesión potenciase su actividad en el sector de los ferrocarriles. Eso fue lo que sucedió en 1999, año en el que las inversiones ferroviarias aumentaron considerablemente en Grecia y España y, en menor medida, en Portugal.

Medio ambiente

En 1999, la Comisión intensificó las exigencias en materia de protección del medio ambiente con motivo de dos directivas vinculadas a los proyectos del Fondo de Cohesión: la Directiva 85/337/CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente y la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

Tras la petición efectuada por el Parlamento Europeo con motivo del examen del informe de actividad anterior, en 1999 se incrementaron las inversiones en el ámbito de los residuos sólidos en Grecia y sobre todo en Portugal.

Información y publicidad

En 1999, el Fondo de Cohesión fue el motivo de la celebración de dos reuniones entre los Estados miembros y la Comisión: la primera se llevó a cabo en Bruselas el mes de enero y la segunda tuvo lugar en julio en Madrid.

En la primera de esas reuniones se hizo una presentación dirigida a los Estados miembros de las actividades del Fondo de Cohesión correspondientes a 1998. La segunda reunión propició

el desarrollo de un debate sobre el futuro del Fondo de Cohesión y el nuevo reglamento por el que se regulará su actividad.

También se celebraron seminarios, especialmente en Lisboa, y diversas reuniones.

En octubre de 1999 se elaboró un breve vademécum con el fin de orientar a los Estados miembros sobre el nuevo reglamento por el que se regirá el Fondo de Cohesión durante el periodo de 2000-2006. El 30 de noviembre de 1999 se presentó a los Estados miembros beneficiarios.

Evaluación

A mediados de 1998 se puso en marcha el programa de evaluación posterior que abarcará un periodo de tres años y durante el cual se evaluará un total de 120 proyectos, repartidos por igual entre los dos ámbitos en los que interviene el Fondo de Cohesión. Hasta ahora se han evaluado 71 proyectos, de los cuales 40 corresponden al sector de los transportes y 31 al de medio ambiente.

Gestión financiera sana

Al igual que en los años anteriores, en 1999 los Estados miembros no descubrieron ni señalaron ningún caso de fraude a la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude de la Comisión (OLAF).

Principales acontecimientos en cada país

Los principales acontecimientos en cada uno de los cuatro países beneficiarios son los siguientes:

Grecia

Grecia recibió en 1999 una ayuda de 550 millones de euros del Fondo de Cohesión, de los cuales 206 millones (37,5%) se destinaron a proyectos de medio ambiente y 343,7 millones (62,5%) a infraestructuras de transportes.

Ayuda del Fondo de Cohesión por sectores						
Compromisos						
Grecia	1993-98		1999		Total 1993-99	
	millones de euros	%	millones de euros	%	millones de euros	%
Medio ambiente						
Agua potable	539,6	22,0	75,3	13,7	614,9	20,5
Aguas residuales	598,3	24,4	111,3	20,2	709,6	23,7
Residuos sólidos	6,3	0,3	14,8	2,7	21,1	0,7

Control de la erosión y la deforestación	55,6	2,3	0	0,0	55,6	1,9
Otros	57,9	2,4	4,6	0,8	62,5	2,1
Total	1257,7	51,4	206	37,5	1463,7	48,8
Transportes						
Carreteras	587,8	24,0	92,5	16,8	680,3	27,8
Ferrocarriles	342,8	14,0	141,6	25,8	484,4	19,8
Aeropuertos	159,9	6,5	99,9	18,2	259,8	10,6
Puertos marítimos	67,9	2,8	9,7	1,8	77,6	3,2
Sistemas de control del tráfico	32,4	1,3	0	0,0	32,4	1,3
Varios	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total	1190,8	48,6	343,7	62,5	1534,5	51,2
Total ayuda	2448,5	100	550	100	2998	100

Medio ambiente

En el periodo de 1993-1999, la proporción de los proyectos del sector de medio ambiente fue del 48,8%.

Transportes

En 1999, la Comisión asignó 343,7 millones de euros al sector del transporte en Grecia, de los cuales el 41% se dedicó a infraestructuras ferroviarias, el 29% a infraestructuras de aeropuertos y el 27% se destinó al sector viario. En el periodo de 1993-1999 se dedicó un 51,2% al sector de los transportes.

España

España recibió una ayuda de 1 757,6 millones de euros del Fondo de Cohesión en 1999, de los cuales 925,1 millones (52,6%) se dedicaron a proyectos de medio ambiente y 832,5 millones (47,4%) a infraestructuras de transportes.

AYUDA DEL FONDO DE COHESIÓN POR SECTORES						
COMPROMISOS						
España	1993-98		1999		Total 1993-99	
	MILLONES DE EUROS	%	MILLONES DE EUROS	%	MILLONES DE EUROS	%
Medio ambiente						
Agua potable	951,6	12,7	259,4	14,8	1211	13,1
Aguas residuales	1500,1	20,0	567,9	32,2	2068	22,4
Residuos sólidos	419,7	5,6	61,3	3,5	481	5,2
Erosión y reforestación	529,6	7,1	35,4	2,0	565	6,1
Varios	328,1	4,4	1,1	0,1	239,2	3,6
Total	3729,1	49,8	925,1	52,6	4654,2	50,3
Transportes						
Carreteras	2531,8	33,8	79,2	4,5	2609	28,2
Ferrocarriles	1134,1	15,1	725,1	41,2	1860,3	20,1
Aeropuertos	73,2	1,0	0	0	73,2	0,8
Puertos marítimos	25,3	0,3	28,2	1,6	25,3	0,3
Varios	29,1	0	0	0	29,1	0,3
Total	3764,4	50,2	832,5	47,4	4596,9	49,7
Total ayuda	7493,5	100	1757,6	100	9251,1	100

Medio ambiente

En 1999, el objetivo de las actividades fue seguir ejecutando los proyectos prioritarios establecidos en años anteriores. En el periodo de 1993-1999, la proporción de proyectos del sector del medio ambiente fue del 50,3%.

Transportes

En 1999, la Comisión asignó 832,5 millones de euros al sector de los transportes en España, de los que el 87% se destinó a infraestructuras de ferrocarriles y el 9% al sector viario. En el periodo de 1993-1999, el sector de los transportes representó el 49,7%.

Irlanda

Irlanda recibió una ayuda de 269,6 millones de euros del Fondo de Cohesión en 1999, de los cuales 150,1 millones (55,7%) se dedicaron a proyectos de medio ambiente y 119,5 millones (44,3%) a infraestructuras de transportes.

AYUDA DEL FONDO DE COHESIÓN POR SECTORES						
COMPROMISOS						
Irlanda	1993-98		1999		Total 1993-99	
	MILLONES DE EUROS	%	MILLONES DE EUROS	%	MILLONES DE EUROS	%
Medio ambiente						
Agua potable	222,4*	18,2	28,7	10,7	251,1	16,8
Aguas residuales	358,3*	29,3	121,4	45,0	479,7	32,1
Residuos sólidos	9,4	0,8	0,0	0,0	9,4	0,6
Otros	6,8	0,6	0,0	0,0	6,8	0,4
Total	596,9	48,8	150,1	55,7	747,0	50,0
Transportes						
Carreteras	460,7	37,8	96,7	35,8	462,7	37,4
Ferrocarriles	118,8	9,7	22,9	8,5	118,8	9,5
Aeropuertos	3,3	0,3	0,0	0,0	3,3	0,2
Puertos marítimos	38,5	3,1	0,0	0,0	38,5	2,6
Sistemas de control del tráfico	5,5	0,4	0,0	0,0	5,5	0,4
Total	626,7	51,2	119,6	44,3	748,3	50,0
Total ayuda	1223,6	100	269,6	100	1495,3	100

* En el último informe anual un proyecto sobre agua potable se incluyó en la categoría de aguas residuales.

Medio ambiente

En 1999, el objetivo de las actividades fue seguir aplicando los proyectos prioritarios establecidos en años anteriores. En el periodo de 1993-1999, la proporción de proyectos del sector del medio ambiente fue del 49,96%.

Transporte

En 1999, la Comisión asignó 119,6 millones de euros al sector del transporte en Irlanda, de los cuales el 19,9% se destinó a infraestructuras ferroviarias y el 80,1% al sector viario. En el periodo de 1993-1999, el sector del transporte representó el 50,04%.

Portugal

Portugal recibió una ayuda de 549,7 millones de euros del Fondo de Cohesión en 1999, de los cuales 324,2 millones (59%) se destinaron a proyectos de medio ambiente y 225,5 millones (41%) a infraestructuras de transporte.

AYUDA DEL FONDO DE COHESIÓN POR SECTORES						
COMPROMISOS						
Portugal	1993-98		1999		Total 1993-99	
	MILLONES DE EUROS	%	MILLONES DE EUROS	%	MILLONES DE EUROS	%
Medio ambiente						
Agua potable	437,1	17,8	70,5	12,8	507,6	16,9
Aguas residuales	416,5	17,0	135,9	24,7	552,4	18,4
Residuos sólidos	319,7	13,0	117,6	21,4	437,3	14,6
Varios	61,9	2,5	0,2	0,0	62,1	2,1
Total	1235,2	50,3	324,2	59,0	1559,4	51,9
Transportes						
Carreteras	779,7	31,8	76,6	13,9	856,3	28,5
Ferrocarriles	266,2	10,8	67,8	12,3	334	11,1
Aeropuertos	115	4,7	44,9	8,2	159,9	5,3
Puertos marítimos	59,6	2,4	36,2	6,6	95,8	3,2
Sistemas de gestión del tráfico		0		0		0
Total	1220,5	49,7	225,5	41,0	1446	48,1
Total ayuda	2455,7	100	549,7	100	3005,4	100

Medio ambiente

En el periodo de 1993-1999, la proporción de proyectos del sector de medio ambiente fue del 51,9%.

Transportes

En 1999, la Comisión asignó 225,5 millones de euros al sector de los transportes en Portugal, de los cuales el 20% se dedicó a infraestructuras de aeropuertos, el 16% a puertos marítimos, el 30% a infraestructuras ferroviarias y el 34% al sector viario. En el periodo de 1993-1999, el sector del transporte representó el 48,1%.

1. CONTEXTO GENERAL

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

1.1.1. Grecia

En 1999, la política económica de Grecia se basó en los objetivos del programa de convergencia actualizado que presentó en septiembre de 1998 de acuerdo con los requisitos del Pacto de estabilidad y crecimiento¹.

El Consejo considera que Grecia es un país que presentaba un déficit excesivo desde 1994, de conformidad con el apartado 6 del artículo 104 del Tratado de la Unión. Desde esa fecha y en virtud del apartado 7 del citado artículo, el Consejo ha dirigido recomendaciones anuales a Grecia con vistas a poner fin a esa situación. En 1998, el déficit público general descendió al 2,5% del PIB, lo que supone un valor ligeramente superior al objetivo fijado en el programa de convergencia. La tasa general de endeudamiento público ascendió hasta el 112,3% del PIB en 1996, si bien descendió posteriormente 6,0 puntos porcentuales hasta situarse en el 106,3% del PIB en 1998². El 17 de diciembre de 1999, el Consejo derogó su decisión en la que se declaraba la existencia de un déficit excesivo en Grecia³.

En 1999, la situación presupuestaria de Grecia resultó ser mejor de lo que se había previsto en el programa de convergencia. El déficit público general se situó en el 1,6% del PIB, frente al 2,1% previsto en el programa. Por su parte, la relación entre la deuda y el PIB también se redujo hasta el 104,4%.

En diciembre de 1999, Grecia presentó la primera actualización del programa de convergencia que abarca el periodo de 1999-2002 y que el Consejo evaluó el 31 de enero de 2000⁴.

En la actualización de 1999 se insiste de nuevo en la estrategia adoptada en el programa anterior para alcanzar la convergencia nominal a principios de 2000.

1.1.2. España

En 1999, la orientación de la política económica española venía dada por los objetivos del programa de estabilidad de 1998. En ese programa se reafirmaba la estrategia económica seguida durante los últimos años en el nuevo marco de la participación de España en la UEM: fomentar un crecimiento económico saludable mediante la consolidación fiscal y las reformas estructurales. Los objetivos fundamentales de esta política son la convergencia real con los socios europeos en términos de renta per cápita y reducción del desempleo. El Consejo consideró que el programa se ajustaba al Pacto de estabilidad y crecimiento⁵. El 25 de enero de 2000, el Gobierno español presentó la actualización del programa de estabilidad, basada en

¹ DO C 372 de 2.12.1998.

² El paso al SEC 95, a partir de marzo de 2000, supone un déficit del 3,1% del PIB en 1998 y una relación entre la deuda y el PIB del 105,4%, que en 1996 llegó a ser del 111,3%.

³ DO L 12 de 18.1.2000, p. 24.

⁴ Dictamen del Consejo. DO C 60 de 2.3.2000, p. 4.

⁵ DO C 124 de 5.5.1999.

la estrategia del programa anterior que abarca el periodo de 1999-2003, y que fue evaluada por el Consejo el 28 de febrero de 2000.

En 1999 se consiguieron nuevos logros en lo tocante a la consolidación presupuestaria. Según las últimas estimaciones oficiales, el déficit público pasó del 2,6% en 1998 al 1,1% del PIB en 1999, cifra inferior al 1,3% previsto en la actualización del programa de estabilidad. Esta reducción del déficit se basaba más en la contención del gasto, especialmente del gasto corriente, que en el aumento de los ingresos. El objetivo presupuestario fijado para el 2000 de situarse en el 0,8% del PIB se redujo recientemente de manera oficial al 0,4% con el propósito de lograr una situación de equilibrio en 2001. Según la actualización del programa de estabilidad, las cuentas públicas registrarán superávit del 0,1% y 0,2% del PIB en 2002 y 2003, respectivamente. En cuanto a la relación entre la deuda y el PIB, se espera que en la actualización de 1999 disminuya 1,3 puntos porcentuales hasta situarse en el 63,5% en 1999, frente al 66,4% previsto en el programa inicial. El objetivo que se persigue es que esta relación disminuya por debajo del 60% en 2002 y se sitúe en el 55,8% en 2003.

1.1.3. Irlanda

La aplicación del programa de estabilidad irlandés en 1999 superó las expectativas oficiales. El Consejo consideró que el programa se ajustaba al Pacto de estabilidad y crecimiento⁶. Las autoridades estiman que el crecimiento económico se ha situado en el 8,4%, aproximadamente 1¾% superior a las previsiones oficiales iniciales. El saldo presupuestario de las administraciones públicas, con anterioridad al ajuste en función de factores especiales, registró un superávit del 3,2% del PIB (el doble de lo inicialmente previsto en el primer programa de estabilidad). Este impulso se debió a un crecimiento de la actividad económica superior al previsto. Además, la relación de la deuda pública con respecto al PIB cayó al 52% en 1999.

En diciembre de 1999, Irlanda presentó su programa de estabilidad actualizado correspondiente al periodo de 2000-2002 que fue evaluado por el Consejo el 31 de enero de 2000. En él se incorporan medidas anunciadas en el presupuesto, asimismo de diciembre de 1999. El programa confirma que Irlanda seguirá cumpliendo los objetivos del Pacto de estabilidad y crecimiento. El saldo presupuestario de las administraciones públicas seguirá registrando superávit en cada uno de los ejercicios que van hasta el 2002. Asimismo se prevé que la relación entre la deuda bruta y el PIB se reduzca de nuevo de manera drástica hasta situarse aproximadamente en el 36% en 2002.

1.1.4. Portugal

En 1999, la evolución presupuestaria se produjo dentro del marco del programa de estabilidad portugués, que el Consejo consideró que se ajustaba en líneas generales a los requisitos del Pacto de estabilidad y crecimiento⁷. Las estimaciones provisionales muestran que el déficit público se situó en el 2,0% del PIB en 1999, lo que corresponde al objetivo fijado en el programa de estabilidad. A la consecución de este objetivo contribuyó la recaudación tributaria en alza, fruto asimismo de los

⁶ DO C 42 de 17.2.1999.

⁷ DO C 68 de 11.3.1999.

esfuerzos que se están realizando por lograr una administración fiscal más eficiente, que se vio contrarrestada por unos gastos primarios corrientes en rápido crecimiento.

El 17 de febrero de 2000, Portugal presentó su programa de estabilidad actualizado para el periodo de 2000-2004. En él se prevé una reducción gradual del déficit de las administraciones públicas desde el 1,5% del PIB en 2000 a una situación equilibrada en 2004. Asimismo se prevé que la relación entre la deuda y el PIB pase del 57,1% en 2000 al 48,4% en 2004, evolución a la que deberían contribuir fundamentalmente los superávits públicos y los considerables beneficios obtenidos con las privatizaciones.

1.2. La condicionalidad

1.2.1. Introducción

En virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) nº1164/94 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 pueden suspenderse si el Consejo considera que ese Estado miembro presenta un déficit excesivo y no deroga la decisión pertinente de conformidad con el artículo 104 del Tratado.

En la primavera de cada año, la Comisión examina los déficits públicos del ejercicio anterior basándose en las previsiones económicas de la primavera, 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 déficits públicos del ejercicio en curso en función de las previsiones económicas del otoño, previa comprobación de su fiabilidad.

1.2.2. Decisión del Consejo sobre Grecia

El 17 de diciembre de 1999, el Consejo derogó su Decisión de 26 de septiembre de 1994 sobre la existencia de un déficit público excesivo en Grecia⁸. El acuerdo político de esta Decisión se alcanzó en el Consejo Ecofin de 29 de noviembre de 1999, y se basó en una recomendación de la Comisión, aprobada por el Colegio el 10 de noviembre.

A la luz de esa situación, dejó de aplicarse a Grecia el artículo 6 del Reglamento sobre el Fondo de Cohesión, con el resultado de que la Comisión no tuvo que elaborar una evaluación sobre el cumplimiento de la condicionalidad por Grecia en el otoño de 1999.

⁸ DO L 12 de 18.1.2000.

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 procurado con especial cuidado que la legislación comunitaria sobre contratos públicos se incorpore correctamente en la legislación nacional y que las normas y exigencias comunitarias se apliquen escrupulosamente en el contexto de la ayuda financiera de la Comunidad. Se trata de un elemento que reviste una importancia especial si se tiene en cuenta el elevado nivel de participación financiera del Fondo de Cohesión en los proyectos que se benefician de su ayuda; de ahí la 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 realiza también comprobaciones habituales del cumplimiento de las directivas comunitarias pertinentes en el ámbito de los contratos públicos y de 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 aplicables al otorgamiento de contratos públicos y a las licitaciones. La Comisión constata que la cooperación entre las autoridades nacionales y los comités de seguimiento es cada vez mayor y que tanto unas como otros ofrecen respuestas exhaustivas a sus preguntas en el marco del examen de las solicitudes sobre los proyectos que haya que financiar y al realizarse el seguimiento de la ejecución de éstos.

2.1.2. Legislación sobre 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 conformes a 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, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente;
- la protección de la salud de las personas;
- la utilización prudente y 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, prevé que el Fondo de Cohesión contribuya 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 centra en la necesidad de incluir una dimensión medioambiental en otras políticas

comunitarias, para modificar y controlar los efectos secundarios no deseados de la actividad de determinados sectores económicos. Este último elemento interesa al Fondo de Cohesión, ya que las infraestructuras de transporte constituyen el otro tipo de sus prioridades de inversión.

Además, para potenciar los procedimientos internos aprobados por ella en 1993, la Comisión manifestó su acuerdo en 1997 sobre diversas medidas con las que se trata de conseguir una mayor integración de las consideraciones medioambientales en la toma de decisiones políticas y en la administración. Ese es el motivo por el que el Parlamento Europeo decidió aumentar los créditos destinados al medio ambiente con el fin de dar una dimensión ecológica al presupuesto.

2.1.3. *Fondos Estructurales*

Los Fondos Estructurales, en concreto el FEDER y ocasionalmente la Sección de Orientación del FEOGA, se consultan por norma general con motivo de las solicitudes y las decisiones, incluidas las decisiones modificativas, cuando las modificaciones introducidas son importantes. Los servicios prodigan dictámenes y asesoramiento sobre los asuntos que son de su competencia.

La coordinación debe garantizarse imperativamente basándose en acuerdos sólidos y permanentes, ya que el artículo 9 del Reglamento (CE) n° 1164/94, por el que se crea el Fondo de Cohesión, dispone que ninguna partida de gasto podrá contar simultáneamente con ayudas del Fondo de Cohesión y de los Fondos Estructurales. Además, la totalidad de la ayuda concedida a un proyecto por el Fondo de Cohesión y por las demás ayudas comunitarias, financiadas, por ejemplo, con cargo al presupuesto de la red transeuropea de transportes, no deberá sobrepasar el 90 % de los gastos totales correspondientes a ese proyecto.

De conformidad con las decisiones de la cumbre de Edimburgo, el conjunto de los créditos de compromiso relativos al objetivo n° 1 de los Fondos Estructurales y al Fondo de Cohesión debía permitir, en términos reales, duplicar la ayuda financiera comunitaria destinada a las regiones del objetivo n° 1 en los cuatro países beneficiarios del Fondo de Cohesión. En lo que respecta a España, país en el que sólo una parte del mismo puede acogerse a la ayuda del objetivo n° 1, 7 950 millones de euros procedentes de los créditos de compromiso del Fondo de Cohesión se destinaron al marco comunitario de apoyo dentro del objetivo n° 1 para el periodo de 1994-1999. El Fondo de Cohesión contribuye así al esfuerzo por duplicar en términos reales la ayuda comunitaria destinada a las regiones más desfavorecidas de España. El Fondo de Cohesión, que va dirigido a los Estados y no a las regiones, no realiza ningún desglose regional de la ayuda que concede. La duplicación en términos reales del esfuerzo de solidaridad de la Unión en favor de las regiones más pobres de España es un objetivo cuya realización incumbe enteramente al gobierno central y a las comunidades autónomas. Con arreglo al principio de subsidiariedad, corresponde al gobierno nacional, que es quien tiene competencias para presentar al Fondo de Cohesión las solicitudes de ayuda financiera para los proyectos que haya que realizar en las regiones de que se trate, hacer llegar los créditos a las regiones. En cuanto al comité de seguimiento del objetivo n° 1, le compete decidir si se ha alcanzado el objetivo.

Gracias a los procedimientos de coordinación, no se ha detectado ningún caso de doble financiación en las inspecciones realizadas. Tal como se señala en informes

anteriores, el Fondo acepta, no obstante, aportar ayuda a una fase claramente determinada de un proyecto respecto del cual el FEDER pueda intervenir en otras fases. Esta situación se presenta sobre todo en los grandes proyectos de infraestructuras de transportes.

2.2. Equilibrio entre infraestructuras de transportes y medio ambiente

El Reglamento (CE) n°1164/94 del Consejo, por el que se crea el Fondo de Cohesión, exige que haya un equilibrio adecuado entre las ayudas concedidas para proyectos de infraestructuras de transportes y las destinadas a proyectos de medio ambiente.

En una comunicación dirigida al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones en 1995⁹, la Comisión explica su posición sobre este equilibrio y se compromete a procurar, en colaboración con los Estados beneficiarios, una distribución al cincuenta por ciento entre los dos sectores en el conjunto del periodo de 1993-1999.

Aunque la distribución de los créditos entre estos sectores presentaba al comienzo del periodo diferencias considerables, el equilibrio entre ambos sectores se restableció en todo ese espacio de tiempo.

EQUILIBRIO ENTRE TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (*)				
% DE LOS CRÉDITOS DE COMPROMISO				
País beneficiario	Transportes		Medio ambiente	
	1999	1993 - 99	1999	1993 - 99
Grecia	62,5	51,2	37,5	48,8
España	47,7	49,7	52,6	50,3
Irlanda	44,8	50,0	55,2	50,0
Portugal	41	48,1	59	51,9
Total	48,7	51,8	51,3	48,2

(*) Excluida la ayuda técnica

2.2.1. Fondo de Cohesión y protección del medio ambiente

En 1999, la Comisión incrementó las exigencias sobre protección del medio ambiente mediante dos directivas vinculadas a los proyectos del Fondo de Cohesión.

Se trata de:

- la Directiva 85/337/CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente,

⁹ COM(95) 509 final.

- y de la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

Directiva 85/337/CEE

La modificación 97/11/CE, que entró en vigor en marzo de 1997, establece valores mínimos y criterios objetivos para la determinación de los proyectos que deban someterse a una evaluación en función de la importancia de las repercusiones que tengan sobre el medio ambiente. Asimismo se ha ampliado la lista de proyectos de los que es obligatorio, en todos los casos, efectuar una evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente y se ha incrementado la participación ciudadana en el proceso de toma de decisiones.

Directiva 92/43/CEE

Esta Directiva fija el 10 de junio de 1998 como plazo para la confección de las listas de zonas que deben protegerse al amparo de la red Natura 2000. Asimismo intensifica los controles para garantizar que los Estados miembros interesados tomen todas las medidas medioambientales necesarias en relación con las zonas que puedan verse afectadas por un proyecto que reciba financiación comunitaria.

2.2.2. Potenciación de la red transeuropea de transporte (RTE) en 1999

En el sector del transporte, el Fondo de Cohesión financia sólo proyectos de infraestructuras de interés común determinados mediante las orientaciones adoptadas en la Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996. Estas orientaciones proporcionan la base para la selección de los proyectos que vayan a financiarse mediante el Fondo de Cohesión.

En razón de sus objetivos específicos y de los cuantiosos recursos de que dispone, el Fondo de Cohesión desempeña una función primordial en el desarrollo de la red transeuropea de transporte de los cuatro Estados miembros beneficiarios de este Fondo. En el periodo de 1993-1999, se destinó un total de 8 300 millones de euros, lo que representa aproximadamente la mitad del presupuesto del Fondo, a proyectos de transporte (véase el cuadro siguiente). Para el periodo de 2000-2006, el Fondo de Cohesión tiene previsto asignar la misma proporción de su presupuesto a este tipo de proyectos.

El Fondo de Cohesión trabaja en estrecho contacto con los cuatro Estados miembros beneficiarios para determinar las prioridades de actuación y coordina su ayuda con las del BEI, el FEDER y el presupuesto de la RTE para garantizar que los recursos se utilicen con la mayor eficacia posible. En 1999, el Fondo de Cohesión y la DG Transportes siguieron manteniendo estrechos contactos con el fin de asegurar un planteamiento coherente para la ejecución de los proyectos de la red transeuropea de transporte. En concreto se celebraron periódicamente reuniones y consultas sobre los proyectos de este tipo financiados por el Fondo de Cohesión. Sería conveniente intensificar esta cooperación durante el periodo de 2000-2006 para que los recursos del Fondo de Cohesión surtan el máximo efecto al crear dicha red en los países beneficiarios.

Dentro del plan de redes de transporte, en general se ha dado prioridad a las rutas viarias, ferroviarias y marítimas básicas, que ofrecen o mejoran las principales

conexiones entre los Estados miembros de la cohesión y el resto de la Unión Europea. El objetivo de otros proyectos que reciben ayuda del Fondo es mejorar las comunicaciones y los intercambios comerciales entre las regiones periféricas y los centros de actividad económica principales de los países afectados, y mejorar la continuidad de las redes próximas a centros urbanos. Las numerosas variantes o rondas urbanas financiadas por el Fondo de Cohesión sirven para mejorar las conexiones de las redes y para mitigar los efectos ambientales adversos que ejerce el tráfico en el centro de las ciudades.

Con relación a los proyectos de máxima prioridad respaldados por el Consejo Europeo de Essen en diciembre de 1994, el Fondo de Cohesión ha hecho especial hincapié en la realización de los proyectos de esa categoría que discurren total o parcialmente en los territorios de los Estados miembros de la cohesión: tren de alta velocidad meridional; autopistas griegas (Pathe y Vía Egnatia); conexión multimodal entre Portugal y España; conexión ferroviaria Cork-Dublín-Belfast, y conexión viaria Irlanda-Reino Unido-Benelux.

En 1999, el Fondo de Cohesión comprometió un total de 1 523,5 millones de euros para proyectos de transporte¹⁰. La ayuda comprometida desde 1993 para proyectos de la red transeuropea de transporte por el Fondo de Cohesión y por el organismo precedente, el instrumento financiero, asciende a 8 325,7 millones de euros.

Compromisos para proyectos de la red transeuropea de transporte por sectores

Sector	Compromisos 1993-98		Compromisos 1999		Total compromisos 1993-99	
	Millones de euros	% del total	Millones de euros	% del total	Millones de euros	% del total
Carreteras	4 362,1	64,1	345,2	22,5	4 706,1	56
Ferrocarriles	1 861,9	27,4	958,5	63	2 819,2	33,7
Puertos	191,3	2,8	45,9	3	237,2	3
Aeropuertos	351,5	5,2	144,8	9,5	496,2	6
Otros*	37,9	0,6	29,1	1,9	67,0	0,8
Total	6 804,7	100,0	1 523,5	100,0	8 325,7	100,0

*Se incluyen los sistemas de tráfico de buques para vigilancia marítima

¹⁰ Este importe incluye los compromisos para nuevos proyectos o nuevas fases de proyectos existentes así como los compromisos adicionales para proyectos aprobados en años anteriores (nuevos pagos anuales o modificaciones de decisiones previas).

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

2.3.1. Recursos presupuestarios disponibles

En diciembre de 1992, el Consejo Europeo de Edimburgo decidió asignar al Fondo de Cohesión, durante el periodo de 1993-1999, un importe de 15 150 millones de euros (a precios constantes de 1992) para los Estados miembros de la Unión cuyo PNB per cápita fuera inferior al 90 % de la media comunitaria. Las disposiciones presupuestarias anuales se corrigen teniendo en cuenta las subidas de precios medios anuales de la Unión.

EVOLUCIÓN DE LAS DOTACIONES PRESUPUESTARIAS								
Créditos de compromiso								millones de euros
Año	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Total
Precios de 1992	1 500,0	1 750,0	2 000,0	2 250,0	2 500,0	2 550,0	2 600,0	1 5150,0
Precios de 1992 acumulados	1 500,0	3 250,0	5 250,0	7 500,0	10 000,0	12 550,0	15 150,0	
Corrección de precios	1 565,0	1 853,0	2 151,7	2 443,7	2 748,7	2 870,7	3 118,0	16 750,8
Importes acumulados corregidos	1 565,0	3 418,0	5 569,7	8 013,4	10 762,1	13 632,8	16 750,8	
Compromisos ejecutados								
Por año	1 564,6	1 853,1	2 151,7	2 443,6	2 748,7	2 870,7	3 117,7	
Acumulados	1 564,6	3 417,7	5 569,4	8 013,1	10 761,8	13 632,5	16 750,2	
% de la dotación total	9,3	20,4	33,2	47,8	64,2	81,4	100	

El cuadro anterior ofrece la distribución anual de las dotaciones a precios de 1992 y en valores corregidos de los precios.

A finales de 1999, la Comisión comprometió el conjunto de las dotaciones del Fondo de Cohesión para el periodo de 1993-1999. Los créditos para pagos se ejecutaron en un 91,6%. La llegada tardía de las solicitudes de pago y la carga de trabajo de los servicios de la Comisión afectados impidieron la utilización total de los créditos de pago.

El anexo I del Reglamento por el que se crea el Fondo de Cohesión recoge la distribución indicativa entre los Estados miembros beneficiarios para el periodo de 1993-1999.

% de las dotaciones totales

	Grecia	España	Irlanda	Portugal
Banda de distribución indicativa	de 16 a 20	de 52 a 58	de 7 a 10	de 16 a 20

Para el funcionamiento del Fondo de Cohesión, la Comisión ha seguido íntegramente las orientaciones fijadas por el Consejo y los índices medios de la distribución indicativa para los países beneficiarios. En los cuadros que figuran a continuación se presentan detalladamente los compromisos ejecutados por la Comisión hasta 1999 en favor de los cuatro países beneficiarios del Fondo de Cohesión.

COMPROMISOS EJECUTADOS (%)								
POR ESTADO MIEMBRO BENEFICIARIO								
Año	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1993-99
Grecia	17,9	17,9	18,0	17,9	18,0	18,0	17,6	17,9
España	54,9	54,9	55,0	54,9	55,1	54,9	56,2	55,1
Irlanda	9,1	9,1	8,8	9,1	8,9	9,0	8,7	8,97
Portugal	18,1	18,0	18,0	18,0	17,9	18,1	17,6	17,98
Ayuda técnica	0,02	0,03	0,09	0,09	0,07	0,06	0	0,05
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

2.3.2. Ejecución del presupuesto

Las dotaciones del ejercicio de 1999 ascendían a 3 117,7 millones de euros en créditos para compromisos. A ellos se añadieron 11,379 millones de euros tras una reconstitución de créditos en aplicación de lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 7 del Reglamento financiero.

En cuanto a las dotaciones de créditos para pagos, que ascendían inicialmente a 2 876,675 millones de euros, se redujeron a 1 876,675 millones de euros en virtud del procedimiento presupuestario 'Notenboom', tras una transferencia de 1 000 millones de euros a la partida B2-1200 "Objetivo nº 1 (FEDER-MCA)".

en miles de euros

	1998		1999			
	Presupuesto (1)	Ejecución %	Presupuesto inicial	Presupuesto efectivo (1)	Ejecución %	Prórrogas a 1999
Compromisos	2 870 700	100,0	3 117 700	3 129 060	100,0	nada
Pagos	2 448 475	100,0	2 876 675	1 876 675	91,6	157,7

(1) Incluidos PRS, transferencias, prórrogas y reconstituciones de créditos

En relación con 1998, las dotaciones de créditos para compromisos aumentaron un 9% en 1999, mientras que las dotaciones de créditos para pagos disminuyeron un 30%. Dado que 1999 era el último año del periodo de programación 1993-1999, las necesidades de créditos de pago fueron inferiores a lo previsto en relación con los

importes comprometidos, ya que a una parte considerable de los compromisos no le siguieron pagos de anticipos (compromisos de tramos anuales posteriores, retención del saldo final).

Compromisos en 1999

Los créditos para compromisos consignados en el presupuesto del ejercicio de 1999 se utilizaron completamente, respetando las distribuciones apropiadas, tanto por países como por ámbitos de intervención.

Como puede apreciarse en el cuadro siguiente, la cuota fijada para España rebasó ligeramente el medio de la banda prevista para este país (55%), con el fin de ajustar los desequilibrios que se habían producido en ejercicios anteriores. En el último año del Fondo, era primordial efectuar una distribución rigurosa entre los Estados miembros beneficiarios de la totalidad de los créditos efectivamente utilizados durante el periodo de 1993-1999, respetando el medio de la banda fijada por el reglamento del Fondo (España 55%, Portugal y Grecia 18%, Irlanda 9%).

Se observa también un rebasamiento de los compromisos destinados al sector del medio ambiente (51,3%), con el fin de obtener una distribución al cincuenta por ciento en el periodo de 1993-1999.

en millones de euros

Estado miembro	Compromisos				
	3 129,1				
	Transporte	Medio ambiente	TOTAL	Cuota	%
España	832,5	925,1	1 757,6	1 757,6	56,17
Irlanda	121,8	150,1	271,9	271,9	8,69
Portugal	225,5	324,2	549,7	549,7	17,57
Grecia	343,7	206,0	549,7	549,7	17,57
Ayuda técnica				0,2	0,00
Total	1 523,5	1 605,4	3 128,9	3 129,1	100,00
Distribución	48,69%	51,31%			

Los compromisos se efectuaron en parte para garantizar la financiación de los proyectos aprobados en 1999. No obstante, la mayor parte de los importes comprometidos procede del compromiso del tramo de 1999 de la ayuda concedida para proyectos aprobados en años anteriores. En el caso de determinados grandes proyectos aprobados anteriormente, el tramo de 1999 alcanzó valores importantes ya que debía cubrir los gastos de los proyectos previstos para 1999 y los años siguientes. Por otro lado, la Comisión tuvo que comprometer en el presupuesto de 1999 la totalidad de las ayudas concedidas a los proyectos aprobados ese año. La aprobación del reglamento del Fondo de Cohesión en julio de 1999 no permitió tener en cuenta en el momento de la aprobación de las decisiones y de la ejecución de los compromisos, los recursos disponibles después de 1999.

Pagos en 1999

La utilización de los créditos de pago se caracterizó por lo siguiente:

- la transferencia de 1 000 millones de euros en virtud del procedimiento "Notenboom";
- la infrautilización de la dotación efectiva.

La transferencia se justifica por los motivos siguientes (desconocidos en el momento de establecerse las propuestas presupuestarias):

- La mayoría de los compromisos se refieren a los gastos de años anteriores. Los pagos, en cambio, tienen por objeto los gastos ejecutados en 1999 y, por lo tanto, una parte reducida del compromiso realizado.
- Respecto de muchos proyectos que se encuentran en la fase final, el único pago que queda por efectuar es el del saldo. De conformidad con las normas de ejecución financiera, ese saldo no puede abonarse antes de que el proyecto esté física y financieramente terminado y de que se haya elaborado el informe final.
- Se aprobaron diversos proyectos financiados con regímenes de financiación especiales que retrasan la realización del gasto público hacia el final del proyecto, lo que dio lugar al pago de anticipos de escasa envergadura.

El hecho de que no se utilizara totalmente la dotación efectiva de los créditos para pagos se debe a que un número considerable de solicitudes llegó a la Comisión durante el mes de diciembre de 1999. Teniendo en cuenta la carga de trabajo de los servicios de esta institución a finales de año, las solicitudes no pudieron imputarse al ejercicio de 1999.

Resumen de los compromisos y pagos durante el periodo de 1993-1999

Los cuadros siguientes ofrecen una visión de conjunto de la distribución de los créditos de compromiso y los créditos de pago por Estado miembro y por sector en 1999 y a lo largo de todo el periodo desde 1993. El apartado 4 del artículo 7 del reglamento por el que se crea el Fondo de Cohesión autoriza a la Comisión a dedicar hasta el 0,5% de los recursos del Fondo a medidas de asistencia técnica que respondan a una iniciativa de aquella, si bien hasta ahora ha dado muestras de circunspección en la utilización de esta posibilidad.

COMPROMISOS Y PAGOS POR ESTADOS MIEMBROS BENEFICIARIOS Y SECTORES EN 1999					
	Total	Transporte		Medio ambiente	
	Millones euros	Millones euros	% del total	Millones euros	% del total
Compromisos					
Grecia	549,7	343,7	62,5	206	37,5
España	1 757,6	832,5	47,7	925,1	52,6
Irlanda	271,9	121,8	44,8	150,1	55,2
Portugal	549,7	225,5	41	324,2	59
Asistencia técnica	0,2				
Total	3 129,1	1 523,5	48,7	1 605,4	51,3
Pagos					
Grecia	247,6	134,6	54,3	113	45,7
España	941,7	282	30	659,7	70
Irlanda	190,4	51,7	27,9	138,7	72,8
Portugal	331,8	183,2	55,2	148,6	44,8
Asistencia técnica					
Total	1 714,6	651,5	38	1 060	62

COMPROMISOS Y PAGOS POR ESTADOS MIEMBROS BENEFICIARIOS Y SECTORES (1993-1999)					
	Total	Transporte		Medio ambiente	
	Millones euros	Millones euros	% del total	Millones euros	% del total
Compromisos					
Grecia	2 998,2	1 534,6	51,2	1 463,6	48,8
España	9 251	4 597	49,7	4 654	50,3
Irlanda	1 495,3	748,3	50,0	747,0	50,0
Portugal	3 005	1 446	48,1	1 559	51,9
Asistencia técnica	8,4				
Total	16 760,9	8 328,3	49,7	8 424,3	50,3
Pagos					
Grecia	1 938,7	1 012,8	52,2	925,9	47,8
España	6 022,3	3 665	60,9	2 357,3	39,1
Irlanda	1 112,5	587,8	52,8	524,7	47,2
Portugal	2 562,1	1 361,3	53,1	1 200,8	46,9
Asistencia técnica	7,8				
Total	11 643,4	6 626,9	56,9	5 008,7	43,1

En lo tocante a la distribución por sectores, el cuadro siguiente ofrece las dotaciones pertinentes y las principales subpartidas para medio ambiente y transporte. Se indican también el total del periodo de 1993-1998, los datos correspondientes a 1999 y el total del periodo de 1993-1999.

Dotaciones por sectores						
Todos los beneficiarios	1993-1998		1999		Total 1993-1999	
	Millones de euros	%	Millones de euros	%	Millones de euros	%
Medio ambiente						
Agua potable	2 142,7	31,4	433,9	13,9	2 576,5	15,4
Aguas residuales	2 881,2	42,3	936,5	29,9	3 817,8	22,8
Residuos	755,1	11,1	193,7	6,2	948,8	5,7
Erosión y reforestación	585,2	8,6	35,4	1,1	622,7	3,7
Varios	454,7	6,7	5,9	0,2	458,4	2,7
Total	6 818,9	100	1 605,4	51,3	8 424,2	50,3
Transportes						
Carreteras	4 362,1	64,1	345,2	11	4 706,1	28,1
Ferrocarriles	1 861,9	27,4	958,5	30,6	2 819,2	16,8
Aeropuertos	351,5	5,2	144,8	4,6	496,2	3
Puertos	191,3	2,8	45,9	1,5	237,2	1,4
Sistemas de gestión del tráfico	37,9	0,6	0	0	37,9	0,2
Varios			29,1	0,9	29,1	0,2
Total	6 804,7	100	1 523,5	48,7	8 325,7	49,7
Ayuda total	13 623,6		3 128,9	100	16 749,9	100

3. PROYECTOS Y MEDIDAS APROBADOS

3.1. Ayuda del Fondo por Estados miembros beneficiarios

3.1.1. Grecia

En 1999, el Fondo de Cohesión asignó un importe total de 549,7 millones de euros a proyectos griegos, de los cuales el 62,5% para el sector del transporte y el 37,5% para el de medio ambiente.

3.1.1.1. Medio ambiente

La estrategia global que se ha seguido para la aprobación de los proyectos es la misma que la utilizada en ocasiones anteriores respecto de los sectores prioritarios de la traída de aguas, la depuración de las aguas residuales, la gestión de residuos y la protección de la naturaleza.

En el cuadro del anexo III figura la lista de todos los proyectos de medio ambiente aprobados o modificados.

Suministro de agua

Este sector incluye un gran proyecto, el de abastecimiento de Tesalónica con agua procedente del río Aliakmon, obras suplementarias en el gran proyecto de Evinos¹¹ para suministrar agua a la capital y mejoras del acueducto de Mornos¹², que van unidas al gran proyecto de Evinos.

En cuanto al proyecto de abastecimiento de agua para Atenas, el Fondo de Cohesión ha tenido cuidado con la gestión de los recursos hídricos y la mejora de las conducciones con las que se abastece de agua a la capital. Hay que señalar que la puesta en servicio del túnel de Evinos/Mornos ha permitido suministrar agua a Atenas desde el verano de 1995. Además, el Fondo de Cohesión ha permitido contratar un director para los proyectos de la compañía que abastece de agua a Atenas (EYDAP) y ha aprobado la financiación de las actuaciones sobre gestión y transporte del agua (telegestión y telepedidos).

Para satisfacer las necesidades de redes externas de suministro y con el fin de asegurar el abastecimiento de la capital con recursos hídricos, el Fondo de Cohesión aprobó la financiación de la mejora de las conexiones de Atenas con los embalses de agua potable de Iliki y Maratón.

Tratándose del gran proyecto de suministro de agua para Tesalónica, el Fondo de Cohesión ha procurado garantizar una buena gestión de los recursos hídricos, la inspección de las instalaciones existentes y la contratación de un director de proyecto. A pesar del considerable esfuerzo realizado en la ejecución del proyecto, hay que lamentar retrasos importantes debidos a las dificultades técnicas.

¹¹ El proyecto de Evinos sigue su marcha tras la aprobación de su tercera y penúltima parte.

¹² El ensanchamiento del acueducto de Mornos se ha aprobado en los lugares en que era necesario a la entrada de la aglomeración de Atenas.

Por otro lado, el Fondo de Cohesión sigue de cerca el proyecto de creación de un banco de datos hidrológicos y meteorológicos, que permitirá una mejor gestión de los recursos hídricos del país.

El Fondo de Cohesión ha comenzado la evaluación detallada del proyecto de suministro de agua para Rodas e islas cercanas incluido en el plan director medioambiental de las islas del Dodecaneso. La financiación inicial, que engloba fundamentalmente los estudios y el director de los proyectos, se completó mediante la financiación de un equipo de expertos y la adquisición de los terrenos necesarios.

Depuración de aguas residuales

Los principios en los que se han basado estas intervenciones son los siguientes:

- la aprobación de los proyectos más completos, operativos y coherentes posibles dentro de una estrategia global e integrada y habida cuenta del desarrollo económico y social de cada región;
- la protección del medio ambiente, ya que los proyectos aprobados de manera prioritaria son sobre todo proyectos cuya ciudad beneficiaria está situada cerca de una zona sensible con una población de más de 15 000 habitantes y cuyo calendario comunitario impone determinadas prioridades inmediatas (1998-2000).

Todas las financiaciones se realizaron basándose en expedientes completos y los proyectos fueron objeto de un estudio profundo. Asimismo se inició un examen de evaluación previo y permanente en relación con estos proyectos.

En cuanto a la depuración de las aguas residuales y al tratamiento de los residuos, principalmente urbanos, se cofinanciaron numerosos proyectos en varias ciudades regionales grandes y medianas.

Por otro lado, se llevó a cabo un estrecho seguimiento de la adjudicación del contrato del gran centro de tratamiento biológico de Atenas (segunda fase), situado en el islote de Psitalia. Este proyecto prioritario, que fue objeto de una evaluación previa pormenorizada, contribuirá a la mejora de la calidad de las aguas marinas del golfo de Saronikos y a la de su entorno urbano.

En 1999 continuó la financiación del gran centro de tratamiento biológico de las aguas residuales de Tesalónica (segunda fase). Este proyecto, que tiene por objeto la segunda ciudad más grande de Grecia, es de capital importancia para la calidad de las aguas del golfo de Tesalónica. A este respecto, el Fondo de Cohesión aprobó un proyecto de tratamiento biológico de las aguas residuales de esa región turística, cuyos residuos tratados se vierten también en el citado golfo. Estas actuaciones, unidas al proyecto de saneamiento de Kalochori, forman un conjunto de medidas con las que se pretende mejorar el medio ambiente de la región.

A propuesta de las autoridades griegas, el Fondo de Cohesión se ocupó más de la evaluación continua de este proyecto. De ahí que se acordara realizar mejoras operativas para completar el conjunto del proyecto.

Además de los grandes proyectos, el Fondo de Cohesión contribuyó a la cofinanciación de varios proyectos de traída de agua y saneamiento de aguas residuales en todas las regiones griegas.

De los nuevos proyectos cuya financiación ya es efectiva, cabe citar los siguientes (entre paréntesis se indica el importe de la ayuda concedida en millones de euros):

- Presa de Aposelemi (8,3);
- Mesolonghi, aguas residuales y estación depuradora (5,4);
- Zante, aguas residuales (6,1);
- Alexandropolis, agua (13,0);
- Kalimnos, aguas residuales (3,4);
- Mantudi-Prokopi, aguas residuales (4,0);
- Plomari, agua y aguas residuales (3,5);
- Archanes, aguas residuales (2,6);
- Sarantapotamos, torrente (2,5);
- Elasona, aguas residuales (4,7);
- Corinto, agua de lluvia (5,0);
- Kalamata, aguas residuales, agua de lluvia (1,8).

Gestión de residuos

El Fondo de Cohesión recibió y examinó en 1999 las solicitudes de ayuda para la financiación de grandes proyectos de tratamiento de residuos de las ciudades de Atenas y Tesalónica. La falta de madurez de estos proyectos y la ausencia de unas estructuras de gestión adecuada no permitieron proponer la financiación de proyectos para 1999.

El Fondo de Cohesión contribuyó a la cofinanciación de los proyectos siguientes (entre paréntesis se indica el importe en millones de euros):

- Rodas, vertedero (2,2);
- Mesolonghi, vertedero (2,3);
- Komotini, vertedero (2,0);
- Corfú, vertedero (2,2);
- Aridea - Pella, vertedero (1,8).

Proyectos piloto

Las autoridades griegas aprobaron en 1998 el plan director del proyecto piloto de rehabilitación del lago Koronia y el estudio sobre el proyecto piloto integrado de la isla de Santorini.

En 1999, el Fondo de Cohesión procedió a financiar la primera fase de cada uno de estos proyectos.

Se trata de lo siguiente:

- rehabilitación del lago Koronia, por una ayuda de 2,5 millones de euros;
- actuación coordinada de tratamiento de residuos y aguas residuales y de producción de agua potable mediante desalación de agua de mar en Santorini, por una ayuda de 1,6 millones de euros.

Protección de la naturaleza

En 1999, el Fondo de Cohesión siguió cofinanciando el proyecto Centro « GAIA » de Estudios y Formación sobre el medio ambiente, por un importe de 0,5 millones de euros.

3.1.1.2. Transporte

En el sector de los transportes, la Comisión Europea aprobó una ayuda total de 93 millones de euros para financiar diversas secciones de las autopistas Pathe y Egnatia (proyectos prioritarios de las redes europeas - RTE). Se destinaron 142 millones de euros a financiar proyectos en el sector ferroviario (en concreto en el eje Patras - Atenas – Tesalónica) y 10 millones de euros a la financiación de proyectos del sector portuario (instalaciones de infraestructuras en el puerto de El Pireo).

Las medidas incluidas en el sector de los transportes obedecen a una coordinación con el programa “Transportes” del FEDER y a las prioridades fijadas en las RTE.

El Fondo de Cohesión y el FEDER conjugan así su actuación participando en la financiación de la ampliación y modernización de las redes ferroviaria y viaria griegas, en particular de las autopistas Pathe y Egnatia. Estas redes deberían mejorarse aún y facilitarse su utilización creando «centros de almacenamiento de mercancías».

El estudio del centro de Lesvos lo financia el Fondo de Cohesión mediante los créditos reservados para la asistencia técnica. El Fondo de Cohesión considera que este planteamiento podría contribuir a movilizar el sector privado, que está interesado en un transporte de mercancías rápido y eficaz. Gracias a unos transportes de mercancías más rápidos, respaldados por una logística rentable (puertos conectados a redes dotadas de plataformas intermodales para el transporte combinado), se podrá reducir el precio de coste de las mercancías y, por lo tanto, aumentar las exportaciones de los Estados miembros, creando empleos directos e indirectos

En el cuadro del anexo III figura la lista de todos los proyectos aprobados o modificados del sector de los transportes.

Carreteras

La estrategia adoptada tiene por objeto terminar dos de los principales ejes viarios del país: las autopistas Egnatia y Pathe.

Autopista Vía Egnatia

El proyecto « Ag. Nikolaos-Kumaria » ha avanzado bien y se prevé que la sección estará abierta al tráfico en julio de 2000; por su parte, el informe final estará disponible a partir de finales de 2000.

La construcción del « enlace de Ag. Sillas » está terminada y los demás proyectos, « Ag. Andreas-N. Karvali », « MR 4+937-MR 9+400 » y « Construcción de seis viaductos », que corresponden a la sección « variante de Kavalas », avanzan a buen ritmo. Se prevé que toda la sección esté abierta al tráfico hacia finales de 2000.

Autopista Pathe

Las secciones “Variante de Patras” e “Iliki-Kastro-Martino” están terminadas y el informe final se prevé que estará listo en el primer semestre de 2000. La sección “Viaducto Martino-Atalanti-Arkitsa-Ag. Konstantinos” está casi terminada y la construcción de la “zona de peaje de Tragana” avanza a buen ritmo. Debe señalarse que las secciones mencionadas están abiertas al tráfico.

“Intersección Rahes-Ag. Theodori”: sección de 20 kilómetros, 15 de ellos abiertos al tráfico; segunda fase de un contrato complementario que se prevé que sea financiado por el Fondo de Cohesión el año próximo y que esté terminado a finales de 2001.

“Skotina-Litohoro-Dion-Katerini”: toda la sección, excepto un kilómetro, está abierta al tráfico. Segunda fase de un contrato complementario que se prevé que sea financiado por el Fondo de Cohesión el año próximo y que esté terminado a finales de 2001.

Control del tráfico aéreo

Se ha terminado la instalación de los cuatro radares terminales y han concluido los controles de la calidad necesarios. Sólo queda por instalar el radomo del radar terminal de Rodas, operación que se efectuará en febrero de 2000. Posteriormente se llevará a cabo el control del funcionamiento.

Siguen avanzando los procedimientos para la instalación de tres radares de largo alcance en Tasos, Rodas y Karpatos.

Después de algunos retrasos, en 1999 se produjeron avances en relación con los sistemas de Investigación Aeronáutica y de Gestión de la Seguridad y se espera que haya un contratista para cada uno de ellos en el transcurso del año 2000. En concreto, se esperan resultados en relación con el sistema de Gestión de la Seguridad hacia finales de 2000.

Red de ferrocarriles

En 1999, siguieron avanzando los proyectos ferroviarios ya aprobados, aunque algunos presentan retrasos importantes. El grado de avance de todos los proyectos en curso ha sido comprobado por los representantes de la dirección del Fondo de Cohesión durante las inspecciones realizadas a tal efecto a lo largo del año.

Se ha comprobado también que es necesario mejorar la gestión de ERGOSE. Las autoridades griegas se han comprometido a tomar las medidas necesarias.

Transporte marítimo

En 1999 sólo se aprobó un proyecto portuario: la construcción de muelles de atraque para buques de crucero en el lugar denominado Palataki del puerto de El Pireo. A este proyecto se le ha concedido una ayuda de 9,7 millones de euros.

3.1.2. España (incluidas las regiones ultraperiféricas)

Con el fin de equilibrar las asignaciones presupuestarias entre los sectores españoles de transportes y medio ambiente durante el periodo de 1993-1999, el Fondo de Cohesión procuró aumentar la ayuda financiera destinada a los proyectos correspondientes al segundo de ellos de modo que, en el periodo de 1997-1999, el reparto entre los dos sectores fuera del 55% para medio ambiente y del 45% para el de transportes. (Véase la lista de proyectos del anexo III).

3.1.2.1. Medio ambiente

Suministro de agua

En el periodo de 1993-1999, las intervenciones del Fondo de Cohesión en los proyectos de suministro de agua alcanzaron 1 211 millones de euros, lo que representa el 13,1% de la ayuda comunitaria global adjudicada a España.

El esfuerzo se centró en el incremento del volumen disponible de agua potable de calidad, gracias a la construcción de infraestructuras de captación, transporte y tratamiento y a las obras de regulación de las infraestructuras existentes. Con la ayuda del Fondo de Cohesión se puso en marcha un sistema de previsión y alerta (SAIH) en todas las grandes cuencas hidrográficas.

En 1999, la contribución del Fondo de Cohesión en este ámbito representó el 28% de los recursos disponibles para proyectos de medio ambiente en España, es decir, unos 259 millones de euros, y fue objeto de diez nuevas decisiones y siete decisiones modificativas, con un aumento de los costes que permiten la incorporación de elementos complementarios.

Las decisiones aprobadas en este ámbito se concentraron principalmente en los problemas de regularización de los sistemas de suministro existentes y de mejora de la calidad del agua con el fin de atenerse a los parámetros fijados en las Directivas comunitarias 80/778/CCE y 98/83/CE.

El objetivo de los proyectos aprobados en la región de Madrid es garantizar en todas las circunstancias el suministro de agua de zonas de gran crecimiento urbano utilizando más las posibilidades de interconexión entre seis orígenes hidrológicos distintos. Se trata con ello de obtener una gestión más racional de los recursos mediante una utilización más coordinada de ellos.

Otras grandes ciudades y regiones españolas, como Salamanca, Albacete, Cartagena, Alicante, la región del Bajo Ebro y las islas Baleares, serán las beneficiarias de los proyectos aprobados en 1999 que permitirán a la larga garantizar el suministro y una calidad conforme a las directivas comunitarias.

Tratamiento de las aguas residuales

En el periodo de 1993-1999 se realizaron importantes avances en este sector gracias sobre todo a la intervención del Fondo de Cohesión. En concreto se concedieron subvenciones por un total de 2 068 millones de euros, que representan el 22,4 % de los créditos concedidos a España para el periodo de siete años citado. Estas inversiones permitieron la puesta en marcha del Plan español de saneamiento y depuración de las aguas residuales, aprobado en 1995, y el cumplimiento de la Directiva 91/271/CEE.

Este sector absorbió en 1999 una parte muy importante de los recursos disponibles para España, a saber, 567,9 millones de euros, lo que supone el 32,3 % del total. Se aprobaron dieciocho decisiones: cinco corresponden a modificaciones (obras complementarias o fases adicionales) y trece a nuevos proyectos. Estos últimos tienen por objeto estaciones depuradoras o sistemas integrados de saneamiento en las Comunidades Autónomas siguientes: Andalucía, Baleares, Canarias, Cantabria, Castilla y León, Cataluña, Madrid y Valencia. Entre estos proyectos, hay que señalar la aprobación del sistema de Prat de Llobregat en Cataluña, por un importe de 204 millones de euros, que tiene por objeto la construcción de una estación depuradora biológica y de un emisario submarino y la creación de la red de colectores destinada a nueve municipios de la zona metropolitana de Barcelona.

La importancia especial que el Fondo de Cohesión concede a la financiación de proyectos en las regiones ultraperiféricas de los países beneficiarios ha conducido a la financiación de estaciones depuradoras de las aguas residuales en las dos grandes islas del archipiélago canario, por un importe de 25 millones de euros.

Gestión de residuos

En 1999 se dedicaron 70,3 millones de euros a proyectos de gestión de residuos; de ese total, 47,7 millones (68%) corresponden a compromisos de proyectos aprobados en años anteriores (nuevos tramos anuales o modificaciones de decisiones anteriores) y el resto a compromisos de dos nuevos proyectos. En ambos casos, los nuevos proyectos responden a la aplicación de los planes regionales de gestión de residuos de las regiones en las que se hallan ubicados los proyectos. Estos planes se basan en acuerdos celebrados entre el gobierno nacional y las Comunidades Autónomas, que son las entidades competentes para la gestión de residuos en sus respectivos territorios.

Teniendo en cuenta los compromisos de 1999, se han destinado al sector de la gestión de residuos 481 millones de euros, que equivalen al 10,3% de los gastos que el Fondo de Cohesión ha dedicado a proyectos de medio ambiente desde 1993.

Ordenación y recuperación del litoral

Mediante una decisión se concedieron 9 millones de euros para la financiación de un proyecto de rehabilitación ambiental de las costas de la ría del Ferrol. El objetivo principal de este proyecto es restablecer todo lo posible sus características naturales, permitir el acceso a la costa y regenerar los espacios degradados.

Proyectos de reforestación y control de la erosión

En 1993-1999, las decisiones aprobadas en relación con proyectos de reforestación y control de la erosión en España supusieron una ayuda del Fondo de Cohesión de 565 millones de euros, es decir, el 12,1% del presupuesto de medio ambiente dedicado a este Estado miembro.

Estos proyectos tienen su origen en el Plan de Reforestación español elaborado para el periodo de 1995-1999 e incluyen diversas operaciones realizadas al amparo de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente, así como de las Comunidades Autónomas.

Los proyectos abarcan las actividades principales siguientes:

- replantación de zonas vulnerables utilizando especies de árboles y arbustos apropiadas;
- tratamiento de las zonas forestadas existentes para mejorar la vegetación y mantener un equilibrio entre la protección del suelo y la cubierta forestal;
- pequeñas obras de infraestructura para estabilizar las orillas de los ríos y cursos de agua;
- reforestación y tratamiento de zonas dañadas por el fuego o que corran el riesgo de serlo.

Todos los proyectos, que tienen por objeto luchar contra la erosión del suelo y la desertización en regiones vulnerables y proteger y regenerar los bosques dañados por el fuego, abarcan las principales cuencas fluviales españolas y representan una respuesta concertada al hecho de que aproximadamente el 40% del suelo de este país padece graves problemas de erosión.

En 1999 se aprobaron dos nuevos proyectos en la Comunidad Valenciana y en la cuenca del Ebro por un total de 19,5 millones de euros. En ese mismo año se revisaron los proyectos aprobados en años anteriores con el fin de incluir nuevas medidas en zonas que requieren un incremento de las actividades mencionadas anteriormente. De acuerdo con los últimos datos recibidos, prácticamente todas las obras concluirán a lo largo del año 2000.

3.1.2.2. Transportes

En 1999 se consolidaron los proyectos españoles de infraestructuras de transportes y se aprobó un número reducido de nuevas decisiones.

El Fondo de Cohesión ha realizado una contribución financiera considerable a los proyectos españoles de infraestructuras de transportes, principalmente de carreteras y ferrocarriles, acorde con los objetivos del Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 y las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (véase el punto §2.2.2.). Desde 1993 se ha comprometido una ayuda de 4 597 millones de euros procedente del Fondo, lo que representa el 50,3% de las asignaciones totales para España.

Los compromisos para proyectos de carreteras ascendieron a 2 611 millones de euros (56,8% del total dedicado al transporte) y los relativos a ferrocarriles supusieron 1 859,2 millones (40,4% de ese total).

Carreteras y autopistas

Los proyectos viarios representaron la mayor parte de la ayuda del Fondo de Cohesión dedicada a España hasta 1997, momento a partir del cual el hincapié que se hace en este ámbito disminuye algo con relación a años anteriores. La importancia de tales inversiones refleja la necesidad de completar y mejorar la red viaria española principal, de gran amplitud, como respuesta al rápido crecimiento del tráfico por carretera. La finalidad de todos los proyectos que reciben ayuda del Fondo de Cohesión es alcanzar los objetivos de la red transeuropea de transporte y del plan general de carreteras español, entre los que se incluyen los siguientes: terminación de los tramos de autopistas más transitados; conexión de las regiones más alejadas con los principales centros de actividad económica; reducción de la estructura excesivamente radial de la red de carreteras española; aliviar la congestión urbana, e integrar la red de carreteras española en la de sus vecinos comunitarios.

De acuerdo con estos objetivos, la ayuda del Fondo de Cohesión se concentró en los pasillos principales (véase anexo).

El Fondo de Cohesión ha dado un gran impulso al seguimiento de los proyectos aprobados en años anteriores. Para ello se ha servido básicamente de la información (indicadores físicos y financieros) presentada por las autoridades españolas y de los datos facilitados al solicitar pagos intermedios o finales, así como de las inspecciones realizadas para controlar sobre el terreno la ejecución de los proyectos.

Ferrocarriles

El Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 señala las prioridades principales para mejorar las infraestructuras ferroviarias en España, entre ellas la creación de líneas de alta velocidad y la mejora de las vías, la señalización y otras estructuras de las líneas actuales, y en general medidas de seguridad y conservación. El Fondo de Cohesión ha contribuido a la financiación de estas actuaciones siempre que guarden relación con el fomento de la red transeuropea de transporte.

Desde 1993, la ayuda del Fondo de Cohesión se centra en los proyectos que figuran en los anexos.

Puertos y aeropuertos

La ayuda total dedicada a puertos y aeropuertos supone el 2,2% del presupuesto de transportes (101,4 millones de euros) y se ha destinado exclusivamente a las islas Baleares.

Sistemas de tráfico de buques (STB)

Los proyectos incluidos en esta categoría se refieren al control del tráfico marítimo y a la lucha contra la contaminación marina. En 1999 no se aprobaron proyectos nuevos. De hecho, en ese año no se presentó ninguna solicitud de ayuda para esta categoría. En conjunto, en el periodo de 1993-1999 se concedieron 25,3 millones de euros para proyectos incluidos en el Plan Nacional de STB.

3.1.3. Irlanda

Tal como se indica en informes anteriores, los compromisos del Fondo de Cohesión para Irlanda han experimentado un cambio con el paso del tiempo: la ayuda ya no se dedica a proyectos relativamente pequeños, sino a grandes proyectos con presupuestos plurianuales; asimismo, en lugar de aprobar nuevos proyectos se prefiere seguir ejecutando proyectos importantes. Las actividades de 1999 siguieron esta tendencia. La mayor parte de la ayuda se destinó a proyectos que ya habían recibido subvenciones en años anteriores, sin que se aprobaran proyectos totalmente nuevos. El año se caracterizó también por haberse llevado a buen término numerosos proyectos en ambos sectores.

Al igual que en los últimos años, la mayor parte de la ayuda correspondiente al sector de medio ambiente se comprometió para seguir realizando proyectos prioritarios, destinándose bien a nuevas fases de proyectos subvencionados por la Comisión en años anteriores, bien a tramos anuales de ayuda para proyectos de gran envergadura aprobados con anterioridad. La única fase de proyecto nueva que recibió ayuda fue la Fase V del Programa de Aguas Residuales de la Región de Dublín. En 1999 no se añadió ningún proyecto completamente nuevo.

Más del 80% de la ayuda reservada para proyectos de medio ambiente en 1999 se dedicó a actuaciones relacionadas con las aguas residuales. Como en años anteriores, el destino prioritario que se dio a aquella fueron los proyectos de tratamiento de aguas residuales de los núcleos urbanos más grandes y de zonas ambientalmente sensibles, que, de acuerdo con las directivas comunitarias, tienen que llevarse a buen fin antes de que termine la década. Las fases de proyecto respecto de las cuales concluyó la ayuda fueron las redes de alcantarillado principal de Wexford (fase II), Dublín (fase II), Dundalk (fase II), Cork (fase II) y Drogheda (fase II). La Comisión siguió respaldando grupos de proyectos relacionados con el tratamiento de las aguas en cuencas lacustres y fluviales, con el fin de obtener el máximo efecto posible de la ayuda ya comprometida para la protección medioambiental de esas zonas. Los proyectos de cuencas hidrográficas respecto de los cuales concluyó la ayuda comunitaria en 1999 están situados en la cuenca del río Suir y en la zona lacustre de Lough Ree.

La ayuda dedicada en 1999 a proyectos de abastecimiento de agua se siguió centrando en la mejora del suministro a la zona metropolitana de Dublín y en proyectos de conservación del agua en esta ciudad. La conservación del agua sigue siendo una de las prioridades de la ayuda desde que en 1996 se realizó un estudio de asesoramiento según el cual el control de las fugas es a menudo más rentable que la construcción de nuevas infraestructuras primarias.

La mayor parte del presupuesto de transportes se destinó a seguir ejecutando proyectos importantes de la red transeuropea de transporte por carretera, dedicándose en 1999 la mayoría de la ayuda al proyecto de carretera Dublín-Belfast.

En el sector ferroviario, concluyó la ayuda destinada al proyecto que incluye algunas secciones de las líneas de Dublín-Galway, Dublín-Sligo, Dublín-Waterford y Mallow-Tralee, así como a la ampliación de la línea DART en Dublín.

En el anexo III figura una lista de proyectos.

3.1.3.1. Medio ambiente

Tratamiento de las aguas residuales

La mayor parte de la ayuda se comprometió para tramos anuales destinados a grandes proyectos en construcción y para una nueva fase de un proyecto subvencionados anteriormente por la Comisión.

Proyectos de suministro de agua

La mayor parte de la ayuda se comprometió para concluir los tramos anuales de ayuda destinada para dos proyectos que ya estaban en marcha.

3.1.3.2. Transporte

Carreteras

En 1999 se comprometieron 98,9 millones de euros para proyectos de carreteras. Toda la ayuda se destinó a tramos anuales de grandes proyectos en construcción. No se aprobó ningún proyecto totalmente nuevo en 1999, si bien una fase adicional de un proyecto principal de construcción de una autopista se subvencionó en parte mediante un tramo único anual.

Con el fin de lograr una gestión financiera sana, la Comisión tomó la decisión de reducir la ayuda concedida para dos proyectos que estaban experimentando retrasos relacionados con cuestiones medioambientales. Como consecuencia, aumentaron los fondos comprometidos para el proyecto de la variante de Drogheda (fase II).

Ferrocarril

Se comprometieron 22,9 millones de euros para tramos anuales finales dedicados a dos proyectos prioritarios existentes de la red de ferrocarriles.

3.1.4. *Portugal*

3.1.4.1. Medio ambiente

En el periodo de 1993-1999, las prioridades sectoriales en el capítulo de medio ambiente siguieron siendo el suministro de agua potable, la recogida y el tratamiento de las aguas residuales y la gestión de los residuos sólidos urbanos.

El medio ambiente representó en el conjunto del periodo el 51,9% de las intervenciones del Fondo de Cohesión en Portugal, con un crecimiento importante en los últimos años y especialmente en 1999, en el que ese porcentaje llegó al 59% del total comprometido.

La distribución por sectores de intervención pone de manifiesto, a lo largo de todo el periodo, un predominio de los compromisos para actuaciones vinculadas con las aguas residuales (el 18,4% del total y 552 millones de euros) con relación al suministro de agua potable (el 16,9% y 507 millones de euros) y al tratamiento de residuos (el 14,6% y 437 millones de euros).

En 1999 se produjo una aceleración de los compromisos relativos a los proyectos de tratamiento de las aguas residuales y los residuos (respectivamente, el 24,7% y el 21,4% del total), como resultado del esfuerzo del Estado miembro por recuperar el retraso existente en el cumplimiento de la Directiva 91/271/CE.

En lo tocante al tratamiento de residuos, se dio prioridad a los sistemas de recogida y tratamiento previstos en el Plan estratégico financiado por el Fondo de Cohesión y aprobado en Portugal en 1996.

Entre 1994 y 1999, la evolución del porcentaje de la población portuguesa afectada por los tres ámbitos considerados fue la siguiente:

	1994	1999
Suministro de agua potable	77%	90%
Tratamiento de las aguas residuales	21%	70%
Tratamiento de residuos	42%	94%

Suministro de agua potable

Las intervenciones del Fondo de Cohesión en el sector del suministro de agua potable durante el periodo de 1993-1999 llegaron a 507 millones de euros, lo que representa en torno al 17% de la ayuda total del Fondo de Cohesión en Portugal y un tercio del importe atribuido al sector del medio ambiente para el mismo periodo.

La estrategia de intervención empleada tenía por objeto concentrar los recursos en las tres regiones portuguesas más pobladas (Gran Lisboa, Gran Oporto y región de Algarve) con el fin de tratar de recuperar el retraso existente en este ámbito en Portugal y de ajustarse a las Directivas comunitarias 80/778/CEE y 98/83/CE.

La puesta en marcha de sistemas de gestión en los que intervienen varios municipios contribuyó a la realización de proyectos de gran dimensión, perfectamente adaptados a la estrategia de intervención escogida, que permiten realizar economías de escala considerables y utilizar capacidades técnicas y de gestión fiables.

En 1999, el índice de las intervenciones del Fondo de Cohesión en este ámbito descendió al 13%, aproximadamente, del total comprometido, puesto que, en ese último año, ya no quedaban medios presupuestarios disponibles para aprobar nuevos proyectos, salvedad hecha del compromiso de los tramos anuales de los grandes proyectos en curso y el incremento financiero solicitado para la realización de los trabajos relativos a la elaboración del Plan nacional del agua y de los Planes de cuencas hidrográficas.

Tratamiento de las aguas residuales

En lo relativo al tratamiento de las aguas residuales, el Fondo de Cohesión interviene casi exclusivamente en las tres zonas de mayor concentración urbana de Portugal: Lisboa, Oporto y Algarve. Las excepciones a este criterio geográfico son proyectos

encaminados a ofrecer soluciones a problemas de medio ambiente especialmente graves y cuya urgencia requiere una intervención rápida y a veces de gran envergadura.

En 1999, los compromisos de créditos del Fondo de Cohesión destinados a este sector supusieron el 24,7 % de los recursos dedicados a proyectos de medio ambiente.

A pesar de este esfuerzo, la situación en el sector del tratamiento de las aguas residuales sigue presentando retrasos considerables en relación con las fechas fijadas por la Directiva 91/271/CEE para la creación de sistemas de tratamiento, por lo que es necesario que este esfuerzo se intensifique en el futuro. Como se señala en el estudio realizado por la empresa *WS ATKINS International* para el Fondo de Cohesión, Portugal necesita grandes inversiones para tratamiento de las aguas residuales de origen urbano a fin de poder llegar a cumplir todas las normas comunitarias.

En 1999, la Comisión y las autoridades portuguesas intensificaron su actuación en el terreno de las aguas residuales asignando a este sector el tramo más importante de las inversiones dedicadas a medio ambiente. Gracias a ello se pudo avanzar considerablemente en la aplicación de las directivas comunitarias de este ámbito, principalmente la Directiva 91/271/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1991, tal como la modificó la Directiva 98/15/CE de la Comisión, de 27 de febrero de 1998.

En cuanto a las ayudas concedidas como consecuencia de nuevas decisiones, el sector de las aguas residuales obtuvo en 1999 un importe de 11 045 750 euros de los nuevos créditos asignados, que corresponde a un nuevo proyecto (véase el anexo III).

Primera fase del proyecto de descontaminación integrada de las cuencas hidrográficas del río Lis y de la Ribeira de Seiça: este sistema integrado de saneamiento y tratamiento de las aguas residuales de las aglomeraciones urbanas que descargan en estas cuencas prevé soluciones para el tratamiento de las aguas residuales de las explotaciones porcinas, muy contaminantes, que hay en esas cuencas. Las soluciones previstas tienen en cuenta el principio de quien contamina paga e incluyen la participación del Ministerio de Agricultura y de los agricultores por mediación de sus asociaciones. La solución adoptada, cuyo objetivo global es la mejora de la calidad del entorno en la cuenca del Lis, servirá de ejemplo a otros casos similares en otras cuencas hidrográficas del país.

Residuos

Al igual que el año anterior, la actividad del Fondo de Cohesión en el sector de los residuos urbanos se concentró fundamentalmente en el seguimiento de la ejecución de los proyectos aprobados en años anteriores.

En 1999 se aprobó una única intervención que tiene por objeto la primera fase del proyecto sobre la unidad de valoración de los residuos de la isla de Madeira. Esta primera fase representa una inversión de 46 millones de euros, de los cuales el Fondo de Cohesión financia un máximo de 31 millones, y en ella está prevista la construcción y equipamiento de un incinerador para residuos urbanos y otro para residuos hospitalarios. Una vez terminado, este proyecto aportará una solución integrada al problema de los residuos, tanto en la isla de Madeira como en la de Porto

Santo. Esta inversión tiene gran importancia ya que su realización conlleva mejoras del medio ambiente, de la salud pública y de la calidad de vida. Hay que señalar además los efectos directos y positivos sobre el turismo, sector económico clave del archipiélago.

A finales de 1999, el primer periodo de ejecución del Fondo de Cohesión toca a su fin. Por consiguiente, es posible hacer un balance sobre la intervención del Fondo en Portugal a lo largo del periodo de 1993-1999 en el ámbito de los residuos

La elaboración en 1996 del Plan estratégico sobre residuos sólidos urbanos, cofinanciado por el Fondo de Cohesión, permitió diagnosticar los problemas y determinar la estrategia de intervención con el fin de corregir los deficientes indicadores de Portugal en materia de tratamiento de residuos urbanos.

Para la puesta en marcha de las infraestructuras necesarias, Portugal se ha dotado de un modelo de gestión basado en la creación de entidades multimunicipales, asociaciones de ayuntamientos y empresas de capital mixto (públicas y privadas).

A lo largo de este periodo, el Fondo de Cohesión financió seis proyectos dependientes de entidades multimunicipales, tres de asociaciones de ayuntamientos y dos de empresas de capital mixto. Tanto estos proyectos como el de la unidad de valoración de los residuos de la isla de Madeira constituyen la parte fundamental del Fondo. En conjunto representan una inversión de 646 millones de euros, de los cuales el Fondo cofinancia hasta un máximo de 438 millones, lo que representa el 14,6% del total de los créditos asignados a Portugal durante el periodo.

Estos proyectos, que han permitido la construcción de una red de infraestructuras básicas destinada a lograr una gestión adecuada de los residuos urbanos, cubren casi toda la franja costera portuguesa, en donde la densidad de población es más elevada. En concreto, la población que se beneficia de estos proyectos se cifra en 7,2 millones de habitantes, es decir el 73% del total, y se asienta en una superficie que representa aproximadamente el 29% del territorio.

3.1.4.2. Transporte

- Un año de consolidación

El año 1999 fue fundamentalmente un año de consolidación de los proyectos portugueses de infraestructuras de transporte, más que de puesta en marcha de nuevos proyectos. Ello se explica sobre todo porque 1999 coincidió con el final del primer periodo de intervención del Fondo de Cohesión.

Los compromisos de 225,5 millones de euros realizados en 1999 para proyectos del sector del transporte se refieren exclusivamente a los tramos de 1999 de proyectos aprobados en años anteriores.

En 1999 se pudo pagar el saldo de la ayuda adjudicada al puente *Vasco da Gama* (más de 29,3 millones de euros, de una ayuda total de 311,2 millones), después de varias reuniones con las autoridades portuguesas que permitieron garantizar el pleno respeto de las cláusulas medioambientales a las que se supeditaba la cofinanciación comunitaria. También en 1999 y basándose en el informe final correspondiente, la

Comisión pudo clausurar financieramente los proyectos relativos a la línea ferroviaria de *Beira Alta*.

- Preparación del próximo periodo de intervención

El año 1999 permitió sentar las bases de una reflexión con las autoridades portuguesas sobre las perspectivas de futuro de las actividades del Fondo, basada en una visión de conjunto de la evolución desde 1993, de la que se ofrece un resumen a continuación en lo tocante al sector de los transportes.

En diversas reuniones celebradas con las autoridades portuguesas, sobre todo con motivo de mesas redondas organizadas antes de la presentación del Programa de Desarrollo Regional de Portugal, la Comisión aprovechó la ocasión para anunciar sus prioridades de actuación y manifestar sus preocupaciones, en particular en el sector del medio ambiente.

- Se pusieron de relieve las orientaciones siguientes:

- una evaluación rigurosa de los recursos disponibles para el periodo de 2000-2006 permitiría determinar mejor las prioridades, en concreto para la terminación de las redes transeuropeas de transporte, y coordinar mejor la intervención de los diferentes instrumentos comunitarios;
- efectuar una concentración para la puesta en marcha del proyecto prioritario n° 8 de Essen («Enlace multimodal Portugal/España con el resto de Europa»);
- dar prioridad a la mejora del rendimiento de los medios ferroviario y marítimo, con el fin de garantizar la utilización de medios de transporte menos contaminantes que el tráfico viario y para contribuir a la promoción de un desarrollo sostenible;
- una mayor utilización de la cooperación entre los sectores público y privado debería permitir aumentar el efecto multiplicador de las ayudas comunitarias y hacer posible la cofinanciación de un conjunto más amplio de proyectos.

- Visión de conjunto de la evolución desde 1993

La contribución financiera asignada a los transportes desde 1993, que ha alcanzado 1 446 millones de euros (el 48,1% de la dotación global asignada a Portugal), ha constituido el centro de una estrategia que tenía por objeto garantizar una inserción adecuada en las redes transeuropeas y potenciar, habida cuenta de la situación periférica del país, la eficacia de su sistema de transportes.

La intervención del Fondo –relativamente concentrado (el 29% de la «cuota» de Portugal), sobre todo al comienzo del periodo, en el medio viario– ha permitido concluir los pasillos de Lisboa/Madrid y Lisboa/La Coruña, y acelerar la construcción del eje Lisboa/Valladolid. Estos tres pasillos, de gran prioridad, integran la red transeuropea, y los dos últimos forman parte también del proyecto prioritario n° 8 de Essen. Por otro lado, se ha asignado una ayuda decisiva para la eliminación de puntos en los que se produce una intensa congestión del tráfico en las zonas urbanas de Lisboa (mediante la cofinanciación de proyectos como las rondas interior y exterior, ampliaciones de la autopista al norte de la ciudad y el nuevo

punto sobre el Tajo) y de Oporto (aumento de la capacidad en el tramo de Oporto/Aguas Santas y una parte de las obras del puente *de Freixo*).

En lo tocante a las infraestructuras ferroviarias, se ha realizado un esfuerzo importante a lo largo de todo este periodo (334 millones de euros, es decir, el 11% del total) en favor de dos pasillos ferroviarios de importancia estratégica que unen Portugal con el centro de Europa. El Fondo ha prestado su ayuda a varios proyectos que forman parte de los Planes globales de modernización de estas dos líneas ferroviarias, con el fin de respaldar el ambicioso programa de inversiones de infraestructuras puesto en marcha por Portugal en este ámbito. Las obras de la línea *Beira Alta* pudieron terminarse gracias en concreto a una intervención conjunta del Fondo de Cohesión y del FEDER, mientras que el programa de modernización de la línea del norte deberá continuarse a lo largo del periodo de 2000-2006.

El transporte marítimo ha disfrutado también, a lo largo de este periodo de intervención, de ayudas del Fondo que representan un importe que no excede del 3% del total. Al asignar las ayudas del Fondo, se ha dado prioridad a las inversiones relacionadas con el transporte marítimo de corta distancia (puertos de Lisboa y Leixões) que pueden facilitar el que una parte del tráfico efectuado mediante enlaces terrestres se realice por vías marítimas, así como a las actuaciones destinadas a incrementar la posibilidad de interacción con los demás medios de transporte y a mejorar la seguridad portuaria (puertos de Leixões y Sines).

En el sector aéreo, el Fondo sólo ha intervenido en un proyecto –el aeropuerto de Funchal, en la isla de Madeira–, mediante una ayuda de unos 160 millones de euros (el 5% del total), con el fin de mejorar el acceso a esta región ultraperiférica y de impulsar el sector turístico, que cuenta con una importante presencia en la isla.

3.2. Asistencia técnica y estudios

3.2.1. Política general del Fondo

Para realizar correctamente las tareas de gestión que tiene encomendadas y aumentar la eficacia de las ayudas concedidas, la Dirección del Fondo de Cohesión recibe la asistencia 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

La asistencia técnica ofrecida por asesores exteriores desempeña una función muy importante de cara al cumplimiento de las tareas atribuidas al Fondo de Cohesión.

Esta actividad permite completar las competencias disponibles en los servicios de la Comisión.

Los asesores escogidos mediante licitación, de acuerdo con los procedimientos establecidos en la Directiva 92/50/CEE, sobre coordinación de los procedimientos de

adjudicación de los contratos públicos de servicios, están entre los mejores de Europa.

La mayoría de los asesores que trabajan para el Fondo de Cohesión son sociedades originarias de países que no son los Estados beneficiarios y que, con frecuencia, se asocian con asesores de esos Estados.

En 1999 se comprometieron 157 412 euros para asistencia técnica y estudios con cargo al presupuesto del Fondo de Cohesión correspondiente a ese año. Este importe, ligeramente más bajo (-10 %) que el del año anterior, es bastante reducido ya que varios contratos marco de asistencia técnica son contratos de varios años que siguen vigentes, por lo que no se requieren nuevos compromisos financieros.

En el periodo de 1993-1999 se comprometieron 8,6 millones de euros, es decir aproximadamente el 0,05 % de los recursos comprometidos por el Fondo.

Los contratos marco actuales expiran, de ahí que, en junio de 1999, se publicaran dos grandes licitaciones para la selección de asesores para el nuevo periodo, que comienza en el año 2000. Se escogieron dos consorcios de asesores que deberán ayudar a los servicios de la Comisión a evaluar técnicamente los proyectos en curso o que deban financiarse, uno para un contrato en el sector del transporte y el otro en el del medio ambiente.

4. SEGUIMIENTO, CONTROL E IRREGULARIDADES

4.1. Seguimiento: comités e inspecciones

4.1.1. Grecia

Comités de seguimiento

El Comité de seguimiento de los proyectos del Fondo de Cohesión se reunió en marzo y octubre de 1999 en relación con los Comités de transporte y medio ambiente. También hubo comités de seguimiento especiales, como el del proyecto de Spata (transporte), el del proyecto de Evinos-EYDAP, y el del proyecto de Psitalia (medio ambiente).

El Comité de seguimiento lo preside el Secretario General del Ministerio de Economía Nacional y lo componen los secretarios generales de los demás ministerios que participan en las intervenciones del Fondo de Cohesión, representantes de la Comisión (a saber, el Fondo de Cohesión y las demás Direcciones y Direcciones Generales interesadas), representantes del BEI, de ministerios griegos y de las asociaciones de ayuntamientos y alcaldes por su calidad de autoridades contratantes.

El Comité examinó los cuadros resumidos por decisiones y proyectos, así como los informes de cada uno de los proyectos. Por su parte, la Comisión se ocupa de examinar detenidamente si se cumplen las políticas comunitarias.

Las reuniones del Comité de seguimiento permitieron asimismo:

- dar a conocer los importes de los compromisos y pagos realizados en 1999 correspondientes a los proyectos griegos de transportes y medio ambiente;

- comunicar a la autoridad designada del Estado miembro, a los ministerios tutelares y a los beneficiarios finales los resultados del examen de las nuevas solicitudes de ayuda;
- conocer directamente los problemas que se les plantearon a los beneficiarios finales durante la realización de los trabajos;
- indicar las posiciones mutuas (Estado miembro y Comisión) respecto a la continuación de los proyectos, la admisibilidad de los gastos y la información que debe facilitarse a la Comisión;
- conocer a través de las autoridades griegas las posibles modificaciones que se iban a realizar en 1999 en los proyectos ya aprobados, sobre las cuales debe pronunciarse la Comisión.

En el sector de los **transportes**, la ejecución de los proyectos PATHE y Egnatia alcanzó en 1999 un ritmo satisfactorio desde el punto de vista de los compromisos y la construcción. Por su parte, se produjeron retrasos importantes en la ejecución de los proyectos ferroviarios, por lo que la Comisión envió una carta de advertencia.

El Comité especial del nuevo aeropuerto de Atenas (Spata) se reunió asimismo dos veces en 1999. El Comité de seguimiento se ocupó de los avances materiales y financieros y del cumplimiento de las políticas comunitarias, sobre todo de la de medio ambiente, así como de las disposiciones especiales de la decisión de la Comisión. Estas se refieren fundamentalmente a la terminación de las vías de acceso al aeropuerto y a la instalación del equipo aeronáutico en los plazos fijados. Gracias a los esfuerzos de las partes interesadas se adoptaron las disposiciones adecuadas. Por otro lado, la construcción de este aeropuerto avanza según lo previsto.

En el sector del **medio ambiente**, la ejecución material y financiera de los proyectos en 1999 fue también satisfactoria en general, si bien se produjeron algunos retrasos. Cuando las explicaciones recibidas al respecto no resultaron convincentes, la Comisión envió una carta de advertencia basada en las cláusulas que se recogen en el anexo VI de la decisión de concesión de la ayuda del Fondo de Cohesión.

El Comité especial de Evinos se reunió dos veces en 1999. Este Comité se encarga del seguimiento del suministro de agua a Atenas desde el río Evinos y de los proyectos de la Compañía de aguas de Atenas (EYDAP), vinculados al transporte de agua y a la gestión de los recursos hídricos de la aglomeración de Atenas.

El proyecto de Evinos es objeto de un seguimiento material, financiero y técnico; una parte fundamental del mismo, financiada por el Fondo de Cohesión, está terminada. La elaboración del estudio final ampliado avanza tal como se esperaba. La compañía Montgomery Watson se hizo cargo de la dirección de los proyectos EYDAP.

El Comité de seguimiento de la segunda fase del proyecto de tratamiento biológico de Psitalia (Atenas) se reunió dos veces en 1999. Este proyecto es objeto de un seguimiento material, financiero y técnico.

Inspecciones de seguimiento

Con motivo de la puesta en marcha de los proyectos piloto, el Fondo de Cohesión realizó en 1999 dos visitas de inspección al lago Koronia (Tesalónica), con el fin de

que el proyecto de protección de este lago pudiera iniciar su andadura. Se celebraron numerosos debates sobre el terreno con las autoridades locales, regionales y nacionales, así como reuniones de esas autoridades con los expertos escogidos por el Fondo de Cohesión para elaborar el plan director del proyecto. Los representantes de los pueblos situados alrededor del lago participaron en esas reuniones, informándoseles de la importancia ecológica, económica y social de ese proyecto. La aprobación de la primera fase a finales de 1999 permitirá que comience a protegerse el lago de Koronia.

En 1999 se realizaron otras inspecciones con vistas a la puesta en marcha del proyecto piloto de Santorini (traída de aguas, tratamiento de las aguas residuales y de residuos), asimismo con motivo de las reuniones celebradas con las autoridades locales, regionales y nacionales y con el fin de informar a la población local de esta isla griega de la importancia del proyecto emprendido. La aprobación de la primera fase a finales de 1999 contribuirá a la mejora de las condiciones de protección del medio ambiente de la isla de Santorini mediante un enfoque integrado de los problemas planteados.

Se prestó un interés especial a los proyectos situados en las proximidades de Tesalónica, que tienen por objeto el suministro de agua potable a esta ciudad desde el río Aliakmon y el saneamiento del golfo de Salónica.

En 1999, los ponentes del Fondo de Cohesión realizaron otras inspecciones de seguimiento. Tanto éstas como las inspecciones de control de la calidad se recogen en el anexo II del presente informe.

4.1.2. España

Comités de seguimiento

En 1999, el Comité de seguimiento de los proyectos financiados con cargo al Fondo de Cohesión se reunió en dos sesiones en Madrid: la undécima reunión los días 27, 28 y 29 de abril y la duodécima reunión los días 19, 20 y 21 de octubre.

Este Comité está subdividido en siete comités específicos :

- Comité del proyecto de 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 pública-privada

Se examinaron una 220 fichas de seguimiento de la situación de los proyectos o grupos de proyectos.

Si bien los trabajos relativos a varios proyectos se han terminado ya, los aspectos administrativos concernientes a la clausura de los contratos retrasan el envío de los informes finales y, por consiguiente, el pago del saldo. En el informe final que se adjunta al pago del saldo se pidió que se especificara que se habían alcanzado los objetivos fijados y que se incluyera el proyecto en un plan.

Se observó que los proyectos se ejecutan de forma eficaz; no obstante se plantean problemas de gestión debido al elevado número de modificaciones y fusiones.

El Comité de proyectos de cooperación pública-privada se reunió por primera vez en 1999. Este comité se ocupa de los proyectos que comportan financiación privada. Los contratos de la mayoría de estos proyectos se atribuyen en forma de concesión. Otros se administran mediante sociedades públicas creadas con la participación de la Administración central, regional y local.

Dado que estos comités han sido los últimos antes de la entrada en vigor del nuevo reglamento, constituyen la ocasión de efectuar una reflexión sobre el pasado y las orientaciones futuras a partir de la experiencia adquirida.

Se abordaron tres ejes de reflexión para el próximo periodo:

- (1) Modificaciones aportadas por el nuevo reglamento.
- (2) Nuevos principios de dirección estratégica de las intervenciones del Fondo de Cohesión.
- (3) Nuevas prácticas encaminadas a lograr una gestión más sencilla, eficaz y transparente.

Inspecciones de seguimiento

Las inspecciones realizadas permitieron visitar sobre el terreno proyectos en fase de ejecución y en fase de tramitación. Se organizaron reuniones con los organismos encargados de la presentación de los proyectos y de la ejecución, con el fin de conocer con más detalle los diferentes planes sectoriales de las regiones visitadas. Estas inspecciones permitieron comprobar el grado de avance de las obras, aclarar las dificultades que se presentaron en la ejecución de los proyectos y, tratándose de los proyectos en fase de tramitación, conocer mejor los objetivos perseguidos.

La lista de estas inspecciones figura en el anexo II.

4.1.3. Irlanda

Comité de seguimiento

En 1999, el Comité de seguimiento se reunió en dos ocasiones en Irlanda: el 15 de abril y el 25 de noviembre.

Como en años anteriores, la Comisión estuvo representada por la Dirección del Fondo de Cohesión y por representantes de otras Direcciones interesadas en las operaciones del Fondo en Irlanda. Las autoridades irlandesas estuvieron representadas por el Ministerio de Finanzas, que preside el comité y ejerce las funciones de secretaría, por representantes de las carteras del Gobierno irlandés que

se ocupan de los sectores que reciben ayuda y por representantes de los organismos públicos encargados de la ejecución de los proyectos (por ejemplo, *Irish Rail*, la empresa estatal de ferrocarriles, las juntas portuarias). Al igual que en reuniones anteriores, también participaron representantes de determinados organismos locales encargados de la concepción, ejecución y gestión de proyectos viarios, de tratamiento del agua y de suministro de agua.

En general, la Comisión siguió estando satisfecha con la calidad de la información facilitada sobre la gestión de los proyectos. Respecto a un número limitado de éstos fue necesario, no obstante, solicitar datos complementarios sobre determinados aspectos para poder tener una idea precisa de los avances realizados o sobre la justificación de los retrasos en la ejecución de los proyectos.

La Comisión se mostró satisfecha en general con los logros conseguidos. Los avances fueron evidentes en el caso de algunos proyectos que se terminaron en 1999, si bien a finales de ese año estaba pendiente de conclusión aproximadamente la mitad de todos los proyectos. En concreto, la Comisión mostró su preocupación por el número de proyectos de medio ambiente para los que se solicitaron prórrogas y por la magnitud del aumento de los costes de algunos de ellos. Asimismo, mantuvo su postura en relación con el incremento de las subvenciones, a saber: que sólo se aceptaría un aumento de éstas si se aportaban pruebas concluyentes que justificasen el aumento de los costes. Además, todo aumento estaría supeditado a la disponibilidad de recursos. Las autoridades irlandesas aceptaron esta posición y no se presentaron solicitudes concretas para paliar aumentos de los costes.

Inspecciones de seguimiento

Las inspecciones figuran en el anexo II.

4.1.4. Portugal

Comité de seguimiento

En 1999, el Comité de seguimiento se reunió en dos ocasiones: los días 25 y 26 de marzo y 26 y 27 de octubre. Como en ocasiones anteriores, en estas reuniones se siguió adoptando un planteamiento sistémico, poniendo de relieve los vínculos entre los diferentes proyectos y la coherencia global de las intervenciones. Asimismo, estas reuniones son un instrumento determinante que permite garantizar un seguimiento adecuado de cada proyecto, ya que en ellas se descubren las dificultades que se hayan planteado durante la ejecución de los proyectos y se buscan las soluciones más apropiadas.

En estas reuniones se crean varios subcomités de seguimiento específicos. Así, además del comité de seguimiento general, se crearon los comités de seguimiento de los proyectos sobre residuos urbanos y del proyecto de ampliación del aeropuerto de Funchal en la isla de Madeira. Por su parte, el proyecto relativo a la financiación de la central hidroeléctrica de Alqueva fue objeto de un seguimiento dentro del comité creado por los Fondos Estructurales para asegurar el seguimiento del Programa Específico de Desarrollo Integrado de la Zona de Alqueva (PEDIZA). Este comité se reunió dos veces en 1999.

Inspecciones de seguimiento

Además de su participación en las reuniones del Comité de seguimiento, la unidad E/2 de la DG Política Regional efectuó varias visitas de seguimiento en 1999 para evaluar el grado de avance de los proyectos, conocer sobre el terreno los problemas que hubiera planteado su ejecución y buscar las soluciones más adecuadas que permitieran una ejecución normal de aquellos.

La unidad E/2 de la DG Política Regional participó también en reuniones técnicas encaminadas a determinar o mejorar las estrategias de intervención en algunos sectores que afectan al Fondo de Cohesión, como la gestión del agua y el transporte ferroviario, así como en reuniones cuyo objetivo era la aplicación de nuevas técnicas de financiación, principalmente la cooperación entre los sectores público y privado.

Las inspecciones de seguimiento efectuadas por la unidad E/2 de la DG Política Regional se enumeran en el anexo II.

4.2. Inspecciones

4.2.1. Grecia

Controles de la DG Política Regional

Los servicios de control de la DG Política Regional realizaron una inspección en enero con el fin de comprobar el funcionamiento del sistema de declaraciones de gastos en el Ministerio de Economía Nacional de Atenas así como de examinar la gestión financiera y el seguimiento por parte de las autoridades competentes y la ejecución de los proyectos por los beneficiarios finales.

Los proyectos objeto del control fueron los siguientes:

93-94.09.61.070 - Centro de investigación sobre el medio ambiente y de formación Museo Gulandris de historia de la naturaleza.

95.09.65.040 - Nuevo aeropuerto de Atenas en Spata.

94.09.61.027 - Red de alcantarillado de Keratea.

93.09.65.005 - Ronda del puerto de El Pireo.

94.09.65.005 - Muelle II de la nueva estación de contenedores de N. Ikonion en el puerto de El Pireo.

A continuación se exponen los principales resultados, que se han analizado con las autoridades nacionales:

- gastos que tal vez no fueran subvencionables, bien porque no se incluían en la decisión o porque se realizaron antes del periodo de subvencionabilidad;
- ausencia de contabilidad separada para el proyecto del aeropuerto;
- retrasos en la presentación de las solicitudes de pago a la Comisión;
- defectos en la comprobación de las declaraciones de gasto antes de presentar las solicitudes a la Comisión.

Con motivo de una segunda visita realizada en febrero, los servicios de inspección de la DG Política Regional examinaron dos proyectos:

94.09.61.043 - Rehabilitación de las zonas de descarga y estudio para la construcción de una estación de tránsito de los residuos de Tesalónica.

94.09.61.075 - Traída, alcantarillado y tratamiento biológico de las aguas residuales de Nausa.

No se observó nada especial que exigiera la adopción de medidas al realizar esta inspección

Control financiero

La primera inspección realizada en Grecia se llevó a cabo los días 17 y 18 de febrero de 1999 con el fin de supervisar cuatro proyectos de medio ambiente ubicados en Volos y Larisa (proyectos 95/09/61/062, 94/09/61/042, 94/09/61/062-1 y 96/09/61/085).

La segunda inspección en Grecia se realizó entre el 15 y el 18 de marzo de 1999 con el objetivo de supervisar proyectos de medio ambiente y transporte en Corfú (proyectos 94/09/61/028, 93/09/65/003 y 93/09/65/001).

Tras la realización de las inspecciones se elaboraron los informes pertinentes y se enviaron a las autoridades nacionales. Los resultados principales de las inspecciones se trataron con las autoridades nacionales griegas pertinentes en la reunión de coordinación bilateral anual.

Los citados resultados ponen de manifiesto lo siguiente:

- resultó difícil determinar la correspondencia entre el gasto declarado y el sistema de contabilidad debido a que en las mismas cuentas se registra el gasto subvencionable y no subvencionable;
- no quedó claro si las declaraciones de gasto presentadas por los directores de los proyectos se supervisan antes de entregarlas a la Comisión ni cómo se efectúa esa supervisión;
- los anticipos pagados por la Comisión al Ministerio de Finanzas sólo se transfirieron parcialmente (65%) a los directores de los proyectos y no quedó claro cuándo ni en qué condiciones se transfirió el saldo restante a los mencionados directores.

4.2.2. *España*

Controles de la DG Política Regional

El mes de octubre, los servicios de control de la DG Política Regional realizaron una inspección de diversos proyectos.

Los objetivos de esta inspección fueron los siguientes:

- cerciorarse de la eficacia del sistema de gestión financiera y del seguimiento por las autoridades competentes en todo el país y en las Comunidades Autónomas;
- comprobar la ejecución de algunos proyectos por parte de los beneficiarios finales;
- comprobar la calidad del control realizado de las declaraciones de gasto;
- analizar el efecto de los proyectos sobre el desarrollo de las zonas incluidas en el programa.

El control abarcó los proyectos siguientes:

95.11.65.001 - Autovía del Baix Llobregat.

96.11.65.004 - Autovía de las Rías Bajas. Tramo: Alto Allariz-San Ciprián.

97.11.61.047 - SOGAMA.

96.11.61.051 - Gestión de residuos sólidos urbanos en el Área Metropolitana de Barcelona.

96.11.61.052 - Saneamiento en el Área Metropolitana de Barcelona.

94.11.61.021 - Regeneración ambiental de Ciutat Vella (Barcelona).

Control financiero

Se realizó una inspección en España entre los días 17 y 20 de mayo de 1999 con el fin de supervisar una parte del proyecto de transporte “Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa” (proyecto 95/11/65/007). Los servicios de control de la DG Política Regional también participaron en esta inspección organizada por la DG Control Financiero.

Los principales resultados fueron los siguientes:

- se examinaron las medidas adoptadas con vistas a la gestión financiera del proyecto y se vio que eran satisfactorias;
- el sistema de contabilidad utilizado era adecuado y los inspectores tuvieron acceso a toda la documentación pertinente;
- los resultados de la auditoría resultaron satisfactorios con respecto a la comprobación de las declaraciones de gasto presentadas a la Comisión;
- la DGAPP certificó algunos datos que no habían sido comprobados por este servicio.

Se recomendó a las autoridades que realizaran controles por muestreo.

Se elaboró un informe y se envió a las autoridades nacionales. Los principales resultados de la auditoría se examinaron con las autoridades nacionales españolas pertinentes en la reunión de coordinación bilateral anual.

4.2.3. *Irlanda*

Controles de la DG Política Regional

En 1999, la unidad de control financiero de la DG Política Regional realizó una inspección en relación con el proyecto de suministro regional de agua de Lough Mask financiado por el Fondo de Cohesión (proyecto FC n° 94/07/61/019). La inspección se realizó en Irlanda entre los días 21 y 25 de junio y formaba parte de un programa de controles similares.

Se examinaron los sistemas de gestión y control creados por las autoridades nacionales y se comprobó que funcionaban bien. En efecto, el proyecto se sometía a controles detallados por parte de la unidad de ejecución y por la unidad de control interno del Fondo de Cohesión, creada recientemente y que se ocupa de realizar el 5% de los controles que exige el Reglamento (CE) n° 2064/1997 de la Comisión.

El importante aumento de los costes (de hasta el 50%) registrado en el caso de algunos contratos se atribuyó a diversos factores (utilización de cláusulas de variación de precios, adición de obras extras, obras arqueológicas, restauración de carreteras y compra de terrenos). Se pidió a las autoridades nacionales y locales que mejorasen la calidad de las previsiones de costes en el futuro. Con el fin de fomentar mejoras en este ámbito, la Comisión ha decidido que no se adaptarán los aumentos de costes de los proyectos del Fondo de Cohesión.

4.2.4. *Portugal*

Controles de la DG Política Regional

En febrero, los servicios de control de la DG Política Regional efectuaron una inspección en relación con dos proyectos:

- Distribución de agua en Barlavento Algarvio.
- Aguas residuales de Vila do Conde.

Las comprobaciones realizadas, que se centraron en la normativa aplicable a los contratos públicos, las expropiaciones, las garantías, la admisibilidad de los gastos, los pagos, las transferencias y la compatibilidad con las políticas comunitarias, no condujeron a observaciones especiales sobre el proyecto.

4.3. Irregularidades y suspensión de la ayuda

Basándose en el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 1164/94 del Consejo, la Comisión adoptó el Reglamento (CE) n° 1831/94, relativo a las irregularidades y a la recuperación de las sumas indebidamente abonadas en el marco de la financiación del Fondo de Cohesión, así como a la organización de un sistema de información en este ámbito¹³.

¹³ DO L 191 de 29.7.1994.

En virtud del artículo 3 de ese Reglamento, los Estados miembros beneficiarios tienen la obligación de comunicar a la Comisión los supuestos de irregularidades que hayan sido objeto de un primer acto de comprobación administrativa o judicial.

Desde la entrada en vigor de los Reglamentos (CE) n^{os} 1831/94 y 1681/94 (este último se aplica al instrumento financiero de cohesión), se han comunicado cinco supuestos, tres de ellos durante 1999. Se trata de un supuesto de incumplimiento de las normas aplicables a la contratación pública comunicado por las autoridades griegas y de otros dos casos sobre gastos no subvencionables comunicados por las autoridades españolas e irlandesas.

La Oficina de Lucha contra el Fraude (OLAF) no llevó a cabo inspección alguna relacionada con el Fondo de Cohesión.

Además, la línea presupuestaria B2-301, destinada a créditos para medidas de lucha contra el fraude en el ámbito del Fondo de Cohesión y dotada con 300 000 euros, no se utilizó debido a que las autoridades competentes no se manifestaron al respecto y a causa de la reorganización de la OLAF.

5. APRECIACIÓN Y EVALUACIÓN

5.1. Aspectos generales

Para poder hacer una evaluación exacta de los proyectos, es indispensable que toda solicitud de ayuda dirigida por los Estados miembros vaya acompañada de la documentación oportuna así como de un análisis económico que demuestre que el proyecto considerado aportará a medio plazo unas ventajas sociales y económicas que guarda relación con los recursos movilizados. A tal fin, se procede generalmente a un análisis de los costes y beneficios. Sin embargo, dado que la aplicación de este método no siempre es posible en el campo del medio ambiente, la normativa comunitaria autoriza que en él se recurra a otros procedimientos. Aunque tanto el análisis de los costes y beneficios como los otros procedimientos de examen incumben en principio a los Estados miembros beneficiarios, la Comisión puede participar en la evaluación de los proyectos aplicando medidas de asistencia técnica o financiando una primera fase consagrada a esa evaluación.

Además, si lo estima necesario, la Comisión puede recurrir a la competencia técnica de consultores externos o, también, al Banco Europeo de Inversiones, en este caso, en el marco del acuerdo permanente que ha celebrado con él para la evaluación de los proyectos que le presente.

5.2. Tramitación y apreciación 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

El acuerdo marco de cooperación del Fondo de Cohesión con el Banco Europeo de Inversiones firmado en 1994 expiró en 1999. El 16 de junio de 2000 se firmó un nuevo acuerdo marco con el fin de continuar esta cooperación tan fructífera en lo relativo a la evaluación previa de los proyectos durante todo el nuevo periodo de programación, que llega hasta el fin de 2006.

El acuerdo marco permite el intercambio de información permanente, la celebración de reuniones periódicas y el empleo de los conocimientos técnicos del BEI para la apreciación de los proyectos para los que el promotor o las autoridades nacionales tengan previsto solicitar cofinanciación del BEI o del Fondo de Cohesión. La utilización de los conocimientos técnicos del BEI en los proyectos de grandes dimensiones o de gran complejidad financiera permite determinar la combinación óptima de las fuentes de financiación (subvenciones y préstamos).

El nuevo acuerdo marco de cooperación con el BEI abarca no sólo los proyectos del Fondo de Cohesión, sino también los del ISPA y los grandes proyectos del FEDER.

5.4. 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. Hasta ahora se han evaluado 71 proyectos, 40 del sector de transportes y 31 del de medio ambiente.

5.4.1. Medio ambiente

En 1999 se evaluaron 18 proyectos de medio ambiente, que se enumeran en el anexo IV, en cuatro Estados miembros.

Todos los proyectos han influido satisfactoriamente en el medio ambiente. Los relativos a saneamiento son los que han tenido un efecto más inmediato y evidente, si bien, en algunos casos, los retrasos en la realización de los programas hicieron que se aplazaran también los efectos sobre el medio ambiente. En general, los proyectos de suministro de agua han mejorado la gestión de este elemento y han contribuido a una mejor conservación de los recursos hídricos. Por su parte, los proyectos de mejora del entorno costero, urbano y natural han contribuido decisivamente a la conservación de la flora y la fauna y a vincular los entornos urbano y natural.

En general, los proyectos analizados demostraron ser provechosos para la población local y el entorno en el que se llevaron a cabo. El rendimiento de los proyectos se ajusta a sus objetivos iniciales, salvo en el caso de un proyecto español de suministro de agua (95/11/61/028-2), cuya puesta en funcionamiento se retrasó.

Los efectos económicos externos de los proyectos fueron positivos ya que las repercusiones ambientales también lo fueron. En el caso de algunos proyectos se produjo una reevaluación indirecta del suelo que impulsó un cierto desarrollo económico, con el consiguiente fomento de las actividades y el empleo.

5.4.2. *Transporte*

En 1999 se evaluaron 27 proyectos de transporte en España e Irlanda, que figuran en el anexo V. En Grecia, ninguno de los proyectos de transporte estaba listo para ser evaluado y el programa de evaluaciones posteriores de este país no empezó hasta el año 2000.

Las principales conclusiones que pueden extraerse de los informes realizados en 1999 se resumen a continuación:

- Los proyectos evaluados contribuyen de manera decisiva a la convergencia social y económica, reduciendo las diferencias entre las regiones y los países de la Unión Europea.
- Se ha conseguido una repercusión transfronteriza positiva, que contribuye a una integración de los mercados en la Unión Europea.
- Ha mejorado espectacularmente el acceso en amplias zonas del territorio de la cohesión, lo que se ha traducido en unas condiciones de comunicación mejores y más confortables.
- Los flujos de tráfico en las carreteras de las redes transeuropeas y en las conexiones de las redes nacionales han mejorado en general más de lo esperado. La reducción del tiempo de viaje ha sido considerable y las condiciones de seguridad han mejorado significativamente.
- Las grandes zonas metropolitanas salen muy beneficiadas: reducción de los costes debidos a la congestión, mejor rendimiento de los sistemas urbanos, reducción de los efectos medioambientales negativos y nuevas oportunidades de desarrollo urbano.

Los aspectos relacionados con el medio ambiente se han tenido muy en cuenta, sobre todo en los proyectos más modernos. Para minimizar los efectos medioambientales negativos, se han aplicado las medidas necesarias.

6. DIÁLOGO INTERINSTITUCIONAL, INFORMACIÓN Y PUBLICIDAD

6.1. Presentación del informe anual

El artículo 14 del Reglamento por el que se crea el Fondo de Cohesión dispone que la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones un informe anual sobre las actividades del Fondo para que dichas instituciones lo examinen y emitan su dictamen.

El 15 de octubre de 1999, la Comisión aprobó el informe anual de 1998 y lo remitió a las mencionadas instituciones.

6.1.1. Parlamento Europeo

El Parlamento Europeo se mostró en conjunto muy satisfecho de la actuación del Fondo de Cohesión en 1998.

El Parlamento felicitó a la Comisión y a los Estados miembros por la buena ejecución presupuestaria del Fondo de Cohesión en 1998 y por la ausencia de fraudes relacionados con el Fondo en ese mismo año.

En cuanto a las infraestructuras de transporte, el Parlamento se felicitó por el aumento de las inversiones ferroviarias y marítimas con relación a las viarias, lo que supone la concretización de la petición realizada por esta institución en 1998 para que se aumentara la financiación destinada a medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente.

El Parlamento hizo hincapié en la necesidad de tener más en cuenta el problema del tratamiento de los residuos sólidos. La Comisión recordó que los proyectos del Fondo se han centrado hasta ahora en tres sectores que son objeto de directivas comunitarias, a saber: el tratamiento del agua potable, de las aguas residuales y de los residuos sólidos. Respecto a estos últimos, se ha destinado a su tratamiento el 14% de la dotación presupuestaria, lo que constituye un aumento considerable con relación a la media del periodo de 1993-1997.

El Parlamento expresó su inquietud por la fecha de presentación del Informe de 1998 (octubre de 1999), que considera tardía. La Comisión, aun siendo sensible a los argumentos del Parlamento, recordó que ciertos retrasos son inevitables, ya que es preciso presentar un informe lo más completo posible para que sea útil, lo que requiere tiempo. Además, las relaciones entre el Parlamento y la Comisión son lo suficientemente intensas como para que los problemas se analicen fuera del marco formal del examen del informe anual.

El Parlamento deplora que se haya tardado cinco años (tiempo transcurrido entre el comienzo de los proyectos evaluados y la evaluación final) para realizar el estudio encargado a la *London School of Economics*. La Comisión considera que cinco años no es un periodo poco habitual para la realización de estudios de tal amplitud. Actualmente está evaluando este estudio, que pondrá a disposición del Parlamento a la mayor brevedad posible.

6.1.2. *Comité Económico y Social (CES)*

En general, la opinión del CES en relación con el informe anual de 1998 es muy positiva.

Al igual que el Parlamento, el CES deplora el retraso con el que se presentó el informe anual. De la misma forma que en el caso del Parlamento, la Comisión destacó la necesidad de presentar un informe exhaustivo y la dificultad para comprimir los plazos.

El CES deplora que las tareas sobre subvencionabilidad no hayan concluido hasta 1998, es decir, menos de dos meses antes del término del Fondo de Cohesión actual. La Comisión ha explicado que este plazo es el resultado de un largo proceso de coordinación interna y externa en la Comisión, ya que ha sido necesario consultar a los Estados miembros, a distintos niveles y en varias ocasiones, sobre las normas de subvencionabilidad.

El CES precisa que el informe de 1998 no está, en relación con algunos aspectos, a la altura de los de años anteriores, ya que la presentación de los datos por Estados

miembros era demasiado sintética y a veces no estaba armonizada. La Comisión ha respondido que, habida cuenta de los abundantes medios de información de que dispone el público, sobre todo Internet, los informes anuales deben concentrarse en los datos fundamentales. La información relativa a la ejecución puede consultarse en la página que la DG Política Regional tiene en Internet y que se llama Inforegio.

El CES, que muestra su satisfacción por el nivel medio de ejecución de los proyectos, subraya las disparidades que existen entre los dos ámbitos de intervención del Fondo (transportes y medio ambiente).

El motivo fundamental de este desfase es la utilización diferenciada del mecanismo de « tramo único » según los sectores. En general, el tramo único se utiliza más en el sector de medio ambiente. Por ello, el compromiso se hace de una sola vez, mientras que los pagos se escalonan a lo largo de varios años, a medida que se ejecuta el proyecto. En el sector de los transportes, los compromisos se hacen con mayor frecuencia mediante tramos anuales ya que se trata generalmente de grandes proyectos. De ahí que el indicador "porcentaje de pagos/compromisos" sea automáticamente más elevado.

El CES reitera su preocupación por la evolución de las ayudas en ámbitos como la protección de la naturaleza y, en concreto, el apartado dedicado a erosión y reforestación, cuya importancia relativa ha disminuido.

La Comisión ha recordado que, en primer lugar, tenía que aplicar el acervo comunitario en el ámbito del agua potable o del tratamiento de las aguas residuales, y que la lucha contra la desertización no se incluye entre los objetivos prioritarios del Fondo. Los Estados miembros beneficiarios pueden, no obstante, presentar solicitudes que son examinadas por la Comisión. Esto es, con más motivo, válido para todo lo que se refiere a la protección de la naturaleza.

En lo tocante a los transportes, el CES se muestra preocupado, una vez más, por la distribución de los recursos a lo largo del periodo de 1993-1998, dado que el sector de las carreteras y del transporte viario absorbe la mayor parte de aquellos (64,1%), a pesar de la reciente evolución en favor de lo ferrocarril.

La Comisión no ha dejado de insistir ante los Estados miembros beneficiarios para que presenten otros tipos de proyectos por los que deseen recibir financiación. La parte dedicada a los ferrocarriles está creciendo, debido principalmente al auge que está cobrando en España.

El CES expresa de nuevo su preocupación por el escaso peso de las inversiones dedicadas a proyectos marítimos, portuarios y fluviales.

La Comisión subraya que estas actividades son en general de tipo comercial y con frecuencia generan ingresos considerables, lo que reduce mucho la necesidad de solicitar ayudas procedentes del presupuesto comunitario.

El CES desearía tener más información sobre el modelo económico elaborado por la *London School of Economics*, para evaluar los efectos del Fondo de Cohesión.

El estudio completo de la *London School of Economics* se ha publicado por mediación de la Comisión y actualmente es objeto de una gran difusión.

6.2. Información de los Estados miembros

El Fondo de Cohesión organiza reuniones periódicas de información de los Estados miembros que, en principio, se celebran dos veces al año.

En 1999, la primera reunión se celebró en Bruselas el mes de enero y la segunda tuvo lugar en Madrid el mes de julio.

En la primera reunión se presentaron a los Estados miembros las actividades del Fondo de Cohesión correspondientes a 1998, en particular las solicitudes de ayuda, el seguimiento intermedio, la evaluación, la evaluación posterior y la información relativa al artículo H del anexo II del Reglamento (CE) nº 1164/94.

En la segunda reunión anual, la Comisión presentó el Informe anual de las actividades del Fondo de Cohesión correspondientes a 1998 y las perspectivas para finales de 1999. También se presentó el nuevo reglamento del Fondo de Cohesión y se celebró un debate.

6.3. Otras manifestaciones

6.3.1. Información de los interlocutores sociales

En 1999, no se organizó ninguna reunión especial con los interlocutores sociales. Estos últimos recibieron información sobre el Fondo de Cohesión con motivo de las reuniones celebradas con la Comisión sobre los Fondos Estructurales.

6.3.2. Otros

Seminario en Lisboa sobre las *Freight Villages* (plataformas multimodales de mercancías)

El 26 de marzo de 1999, la Dirección del Fondo de Cohesión organizó un seminario en Lisboa sobre las plataformas multimodales de mercancías a la que se invitó a especialistas en la materia de diversos Estados miembros para que expusieran las ventajas de este tipo de inversiones.

El seminario, destinado a los operadores de transportes y los responsables de los departamentos de transportes de la Administración portuguesa, contó con la presencia del ministro y del secretario de Estado de Transportes. El objetivo de esta iniciativa era informar a los medios interesados en este tipo de proyectos económicamente interesantes que pueden rentabilizar mejor los transportes ferroviarios y aligerar el transporte por carretera, con consecuencias muy positivas para el medio ambiente.

Preparativos para el próximo periodo de programación (2000-2006)

En 1999 se realizaron diversos preparativos para el periodo de 2000-2006, entre los que cabe destacar los siguientes:

- dos mesas redondas con las autoridades griegas encargadas de los dos sectores (transportes y medio ambiente), en junio de 1999;

- elaboración, entre junio y octubre de 1999, de un vademécum resumido por parte del servicio competente del Fondo de Cohesión, con el fin de orientar a los Estados miembros sobre el nuevo reglamento del Fondo de Cohesión para el periodo de 2000-2006, así como presentación del mismo y debate con los cuatro Estados miembros (30 de noviembre de 1999).

6.4. Medidas de la Comisión sobre publicidad e información

El Fondo de Cohesión es también objeto de publicaciones de la DG Política Regional sobre política regional y cohesión.

El informe anual se publica en un formato adecuado y se resume en los boletines informativos Inforegio, que publica la DG Política Regional.

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

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.

ANEXOS

- Anexo I : Proyectos acabados en 1999**
- Anexo II : Lista de inspecciones en 1999**
- Anexo III : Ayuda del Fondo por Estados miembros beneficiarios**
- Anexo IV : Evaluaciones posteriores en el sector del medio ambiente**
- Anexo V : Evaluaciones posteriores en el sector del transporte**

ESPAÑA

Medio Ambiente

Proyecto n° 94.11.61.022 Decisión : C(94)3696 de 21/12/1994

Decisión : C(96)2740 de 7/10/1996

Decisión : C(99)1241 de 12/5/1999

Recuperación medioambiental en espacios físicos

Restauración del entorno de obras públicas. Conjunto de actuaciones destinadas a restaurar el medio natural y principalmente los espacios degradados por la construcción de infraestructuras viarias públicas.

Coste total : 14 941 777 euros

Ayuda concedida : 12 700 510 euros

Proyecto n° 95.11.61.010-2 Decisión : C(96)3384/F de 17/12/1996

Grupo de proyectos sobre forestación, lucha contra la erosión, desertización y regeneración de ecosistemas dañados por los incendios en la cuenca hidrográfica de las islas Canarias.

Coste total : 4 956 751 euros

Ayuda concedida : 4 213 238 euros

Proyecto n° 95.11.61.021-A Decisión : C(95)3074/F de 8/11/1995

Decisión : C(97) 873/F de 25/3/1997

Decisión : C(98) 390/F de 23/2/1998

Saneamiento en Madrid-1995

Grupo de proyectos sobre la desodorización de las aguas residuales, que contribuirá a la mejora de la calidad del medio ambiente de las orillas del Manzanares en Madrid.

Coste total : 2 013 335 euros

Ayuda concedida : 1 610 668 euros

Proyecto n° 95.11.61.021-E Decisión : C(95)3029/F de 6/12/1995

Decisión : C(97) 511/F de 24/2/1997

Entorno urbano en 1995-Madrid

Grupo de proyectos sobre la construcción de un centro de estudios acústicos en Madrid, rehabilitación de zonas degradadas y mejora del entorno en el parque de la Casa de Campo (primera fase).

Coste total : 4 130 652 euros

Ayuda concedida : 3 304 522 euros

Proyecto nº 95.11.61.023-A Decisión : C(95)3115/F de 12/12/1995

Decisión : C(98) 390/F de 23/2/1998

Saneamiento de la zona metropolitana de Barcelona-1995

Grupo de 23 proyectos sobre el saneamiento de la zona metropolitana de Barcelona (1995).

Coste total : 15 813 813 euros

Ayuda concedida : 12 651 050 euros

Proyecto nº 95.11.61.024-3 Decisión : C(95)3512/F de 11/1/1996

Decisión : C(97) 349/F de 7/2/1997

Saneamiento y depuración 1995-colector del Gobelás en Bilbao

Coste total : 10 300 449 euros

Ayuda concedida : 8 240 359 euros

Proyecto nº 95.11.61.024-5 Decisión : C(96) 404/F de 19/2/1996

Decisión : C(98)1313/F de 13/5/1998

Saneamiento y depuración en San Sebastián

Grupo de siete proyectos para el saneamiento y la reestructuración de colectores en diversas zonas de San Sebastián.

Coste total : 3 237 698 euros

Ayuda concedida : 2 590 158 euros

Proyecto nº 95.11.61.026-5 Decisión : C(96) 404/F de 19/2/1996

Decisión : C(98)1313/F de 13/5/1998

Entorno urbano de Zaragoza

Grupo de tres proyectos: Parque de Las Glorietas (fase 2), acondicionamiento de las orillas del Canal Imperial (fase 2) y « Pasillo verde » del Huerva (fase 3).

Coste total : 3 237 698 euros

Ayuda concedida: 2 590 050 euros

Proyecto nº 95.11.61.030 Decisión : C(95)3134/F de 11/12/1995

Estación depuradora de las aguas residuales de Jaén

Coste total : 11 628 050 euros

Ayuda concedida : 9 302 440 euros

Proyecto nº 95.11.61.034 Decisión : C(95)3294/F de 18/12/1995

Decisión : C(97) 661/F de 13/3/1997

Recogida y tratamiento de las aguas residuales de la costa catalana

Grupo de nueve proyectos que engloba un conjunto de sistemas formado por depuradoras, redes de colectores y emisarios marinos.

Coste total : 73 649 452 euros

Ayuda concedida : 58 919 562 euros

Proyecto nº 95.11.61.043-3 Decisión : C(95)3254 de 18/12/1995

Decisión : C(97) 661 de 12/3/1997

Cierre y saneamiento de vertidos clandestinos en Extremadura

Grupo de 22 proyectos: transporte de residuos; traslado y compactación de residuos; restauración del medio natural.

Coste total : 9 610 468 euros

Ayuda concedida : 7 688 374 euros

Proyecto nº 96/11/61/029 Decisión : C(96)2514/F de 13/9/1996

Obtención de recursos hidráulicos suplementarios en Palma de Mallorca

Grupo de tres proyectos: aprovechamiento de aguas de escorrentía superficial, recuperación de rechazo de la planta de ósmosis inversa y tratamiento terciario para la reutilización de aguas residuales en los servicios urbanos de Palma de Mallorca.

Coste total : 7 088 960 euros

Ayuda concedida : 5 671 169 euros

Transporte

Proyecto nº 93.11.65.016 Decisión : C(93)3258/F de 15/11/1993

Decisión : C(94)2796/F de 27/10/1994

Decisión : C(95)3519/F de 11/1/1996

Carretera nacional 234, tramo Gilet-Soneja

Coste total : 48 845 621 euros

Ayuda concedida : 41 518 775 euros

Proyecto nº 94.11.65.006 Decisión : C(94)3757/F de 21/12/1994

Decisión : C(96)1375/F de 28/5/1996

Líneas ferroviarias de Madrid-Alicante y La Encina-Valencia, fase II (supresión de pasos a nivel y adaptación a velocidades de 200/220 km/h).

Coste total : 86 102 110 euros

Ayuda concedida : 73 186 792 euros

Proyecto nº 95.11.65.002 Decisión : C(95)2935/F de 27/11/1995

Decisión : C(97)2566/F de 29/7/1997

Decisión : C(98)4327/F de 21/12/1998

Autovía Zaragoza-Huesca.

Coste total : 120 070 769 euros

Ayuda concedida : 102 060 153 euros

PORTUGAL

Medio ambiente

Proyecto Nº 95/10/61/028

Decisión : C(96)2955 de 24/10/1996

Decisión : C(98)432 de 25/2/1998

Refuerzo del dispositivo de suministro de agua potable a cuatro municipios que se abastecen mediante la red de la Gran Lisboa y del Tajo Medio.

Coste total: 5 289 470 euros

Ayuda concedida: 4 496 050 euros

Transporte

Proyecto Nº93/10/65/010 – 94/10/65/007

Decisión : C(98) 2233 de 27/7/1998

Modernización de la línea de ferrocarril de Beira Alta – La realización de los tramos I y III a los que se refiere este proyecto permite completar el proyecto global y mejorar los enlaces ferroviarios de Portugal con España y Europa.

Coste total: 64 392 000 euros

Ayuda concedida 51 513 600 euros

IRLANDA

Medio ambiente

Proyecto No: 94/07/61/008 Decisión: C(96)1696 de 25/6/1996,

Decisión: C(97)2609 F/4 de 29/7/1997

Plan de mejora del alcantarillado de Killarney

Los proyectos consisten en el aumento de la capacidad de la red y la depuradora para una población equivalente de 42 000 habitantes y en la instalación de nuevo alcantarillado en la zona próxima a los lagos. La mejora incluye el refuerzo del alcantarillado de escasa capacidad, la creación de nuevos sistemas de recogida de aguas de tormenta y residuales, la construcción de nuevas estaciones de bombeo de aguas residuales y la ampliación de la depuradora actual para una población equivalente de 42 000 habitantes. Se incluye también la redacción del proyecto de línea de fangos con el que se quiere aplicar los resultados de la estrategia nacional irlandesa sobre fangos en la región de South Kerry.

Coste total: 12 960 000 euros

Ayuda concedida: 11 019 000 euros

Proyecto No: 94/07/61/009 Decisión C(95)3008/4 de 6/12/1995

Alcantarillado principal de Tralee

El proyecto incluye la creación de una red de alcantarillado para la ciudad de Tralee y las zonas circundantes, la mejora de las alcantarillas de escasa capacidad, la construcción de cámaras separadas para las aguas de tormenta y las residuales, la instalación de estaciones de bombeo para estos dos tipos de aguas, la construcción de una nueva depuradora y un emisario en la bahía de Tralee. La depuradora tiene capacidad biológica para una población equivalente de 40 000 habitantes e incluye una planta de desinfección ultravioleta.

Coste total: 10 866 000 euros

Ayuda concedida: 9 237 000 euros

Transportes

Proyecto No: 93/07/65/014 Decisión C(95)1641 final/3 de 13/7/1995

Puerto de carga y descarga vertical de Dublín

Mejora de uno de las tres terminales de contenedores del Puerto de Dublín

El proyecto consiste en la remodelación de una parte del muro del muelle existente para dragarlo hasta una profundidad de 7,5 metros y poder aprovecharlo al máximo en las

operaciones de carga y descarga creando el espacio necesario para el desplazamiento de las grúas.

Coste total: 4 169 000 euros

Ayuda concedida: 3 543 650 euros

Proyecto No: 93/07/65/029

Decisión C(95)1641/4 de 13/7/1995,

Decisión C(96)1111/2 de 3/5/1996,

Decisión C(97) 2606/5 de 28/7/1997,

Decisión C(98)2085 final/1 de 22/7/1998

Variante de Balbriggan (fase 2)

Este proyecto consiste en la variante de la autopista de dos bandas de Balbriggan, desde el sur de Balrothery al norte de Gormanstown, e incluye también la construcción de tres enlaces. En el futuro, formará parte de una nueva autopista comprendida entre Dublín y la frontera, que estará incluida en la carretera EOI que enlaza Rosslare con Larne, y formará parte de la M1 desde Dublín a Belfast.

Coste total: 40 370 000 euros

Ayuda concedida: 34 314 000 euros

Proyecto No: 93/07/65/034

Decisión C(95)1867/1N4 de 24/7/1995,

Decisión C(96)1111/final/2 de 3/5/1996

Transporte de la variante de Curlows

El proyecto, que tiene por objeto la carretera N4 Dublín–Sligo, proporciona la infraestructura básica necesaria para el desarrollo económico (especialmente en los sectores de la industria y el turismo), mejorando el acceso a puertos, aeropuertos y los principales mercados nacionales. También ayuda a mejorar el acceso a determinadas subregiones (en especial del noroeste y del oeste), lo que aumenta su atractivo como zonas para la inversión y el desarrollo económico.

Coste total: 21 794 000 euros

Ayuda concedida: 18 525 000 euros

Proyecto No: 93/07/65/042

Decisión C(94)2684/9 de 14/10/1994,

Decisión C(95)1874/4 de 25/7/1995,

Decisión C(96)1111/2 de 3/5/1996,

Decisión C(97)2606 final/5 de 28/7/1997,

Decisión C(98)2085 final/1 de 22/7/1998.

Variante de Arklow

El proyecto consiste en 12 km de variante de doble vía junto a la ciudad de Arklow, al sur de Co. Wicklow, e incluye dos puentes para el ferrocarril, un cruce fluvial, seis puentes sobre carreteras existentes, dos enlaces y dos puentes de acceso.

Coste total: 47 247 000 euros

Ayuda concedida: 40 159 000 euros

Proyecto No: 94/07/65/006

Decisión: C(96)3690/1 de 9/12/1996,

Decisión: C(97)2606/1 de 28/7/1997

Enlace de Rathcoole

Este proyecto supuso la realización de mejoras en la carretera N7 de Dublín a Cork/Limerick, 15 km al suroeste de Dublín, para eliminar tráfico en la N7 y las señales de tráfico de Rathcoole. Para ello se sustituyeron 0,8 km de la carretera de doble vía actual, se construyeron un puente, tres nuevas glorietas y vías de enlace nuevas y de mejor calidad.

Coste total: 22 119 500 euros

Ayuda concedida: 18 801 575 euros

ANEXO II LISTA DE INSPECCIONES DE SEGUIMIENTO DE LA CALIDAD EFECTUADAS EN 1999

España

Inspecciones de seguimiento

3 y 4 de febrero - Cataluña

Proyecto nº 98.11.61.022 - Sistema de saneamiento y depuración del Prat de Llobregat

Proyecto nº 95.11.61.022E - Regeneración medioambiental de Ciutat Vella – Casc Antic. Barcelona

1-2 de junio - Andalucía

Proyecto nº 98.11.61.050 - Recuperación de la zona minera de Riotinto (Huelva)

14 de diciembre – País Vasco

Proyecto nº 95.11.61.043-7 - Recuperación de suelos contaminados en el País Vasco. Célula de seguridad de HCH.

Grecia

Otras inspecciones de seguimiento

- (1) Proyectos del sector « puertos »: puerto de El Pireo (proyecto nº 93.09.65.005: ronda del puerto de El Pireo, proyecto nº 94.09.65.005: terminal de contenedores Ikonio-II del puerto de El Pireo, proyecto nº 99.09.65.001: Palataki, construcción de muelles para paquebotas en el puerto de El Pireo), puerto de Heraclión (proyecto nº 93.09.65.032: unificación de los muelles IV y V para la carga y descarga de mercancías en el puerto de Heraclión), puerto de Igumenitsa (proyecto nº 93.09.65.004: construcción del nuevo puerto de Igumenitsa).
- (2) Proyectos del sector « ferrocarril »: evaluación del contrato del director de proyectos, presentación del nuevo plan director para el complejo ferroviario de Triasio, examen de los contratos y de sus apéndices relativos a la adquisición de suministros y la construcción de proyectos ferroviarios. Seguimiento de proyectos ferroviarios: proyecto nº 94.09.65.004: electrificación de la tracción en la vía de los ferrocarriles entre El Pireo (Atenas) y Tesalónica, proyecto nº 93.94.09.65.009: Evangelismos – Leptokaria, proyectos nºs 94.09.65.011 y 95.09.65.034: complejo ferroviario de la estación de Triasio y sus líneas de enlace con la red y el puerto de El Pireo.
- (3) Proyectos de estudios de los *Freight Villages* (plataformas multimodales de mercancías) de Quíos/Lesbos y Kilkis.
- (4) Proyectos de la EYDAP se comprueban todos los proyectos en curso de este organismo.

- (5) Proyectos del sector aeropuertos: proyecto del aeropuerto de Corfú (n° 93.09.65.003 y 94.09.65.014: ampliación de la terminal de este aeropuerto y construcción de una estación de protección contra los incendios).
- (6) Proyectos de autopistas: Pathe y Egnatia.

El Fondo de Cohesión realizó ese año un examen pericial del funcionamiento de la gestión del proyecto EYDE/PATHE por mediación de su asesor “KAMPSAX”. Los resultados principales son los siguientes:

- (1) EYDE/PATHE no cuenta con suficiente personal para efectuar una supervisión adecuada de los diferentes contratos. ¡URGENTE!
- (2) Los diseños finales de las estructuras los preparan los contratistas, lo que permite que aumente el coste.
- (3) No se da suficiente importancia a las cuestiones relacionadas con la seguridad en las obras que se realizan en la autopista.
- (4) La transferencia de conocimientos por parte de los directores de proyectos es escasa. Convendría crear un mecanismo de control.
- (5) Los informes de situación son escasos también. Resultan repetitivos y no se presentan periódicamente.

Inspecciones de control de la calidad

Inspecciones de control de la calidad de las obras realizadas por ESPEL y solicitadas por las autoridades griegas.

La categoría "i" indica que el proyecto no tiene casi ningún fallo y no es necesario tomar medidas correctoras. La categoría "ii" indica que los proyectos presentan fallos que no afectan a la estabilidad de las construcciones, siendo necesario tomar medidas correctoras.

– Información sobre los controles realizados en la autopista PATHE.

Sección: “Variante de Patras, K1-K4: categoría ii

EYDE/PATHE afirma que ha demostrado a ESPEL que ninguna de las observaciones realizadas es válida y pide que se haga un nuevo control del proyecto. EYDE/PATHE indica lo siguiente:

- El director del proyecto y el servicio tomaron muestras simultáneamente con ESPEL y los resultados se ajustaban al pliego de condiciones.
- Aunque los documentos de la licitación forman un volumen, ESPEL señala que falta el documento sobre el “presupuesto del estudio”.

Sección: “Variante de Patras, K5-K6-K7-A:

El informe técnico con la indicación de la categoría de este proyecto no se le ha comunicado a EYDE/PATHE.

Sección: “SKOTINA-LITOHORO”: categoría i

Sección: “LITOHORO-DION”: categoría i

– Información sobre los controles realizados en Vía EGNATIA.

Se controlaron 16 contratos.

Cuatro de ellos financiados por el Fondo de Cohesión, correspondientes a la variante de Kavala.

De los 16 contratos 10 son de categoría i.

Cinco de esos 16 son de categoría ii. Los directores de construcción ya han tomado las medidas necesarias para corregir los fallos.

El proyecto “Variante de Kavala y seis viaductos” se sometió a un control por parte de un grupo de administradores del Departamento de Contabilidad General del Ministerio de Economía Nacional y de la Unidad de Seguimiento y Organización, quienes comprobaron los avances del proyecto, los procedimientos aplicados por la agencia, la conformidad con las disposiciones nacionales y comunitarias durante la realización del proyecto, la integridad y legalidad de los justificantes y otros documentos relativos a la declaración de gastos, además de comprobar sobre el terreno la realización material. Los resultados del control fueron muy positivos.

Irlanda

Inspecciones de seguimiento

21-25 de junio:

Proyecto nº 94/07/61/019: Suministro de agua regional desde Lough Mask. Visita de control financiero efectuada por la DG Política Regional.

26 de noviembre

Proyecto nº 95/07/61/010: Depuración de las aguas residuales de Dublín, fases I y II; visita de inspección sobre el terreno de la depuradora de lodos provisional - La planta se iba a encargar.

Portugal

Inspecciones de seguimiento

Cuatro proyectos sobre el Sistema multimunicipal de suministro de agua a « Barlavento Algarvio ». La inspección se realizó con la ayuda de asesores externos que ayudan a la Dirección E de la DG Política Regional en el sector del agua potable.

Reunión sobre la situación de un estudio relativo a la elaboración del Plan nacional del agua y de los Planes de cuencas hidrográficas.

Dos proyectos sobre el Sistema de tratamiento de los residuos sólidos urbanos del « Litoral Centro ».

Tres proyectos sobre el Sistema de tratamiento de los residuos sólidos urbanos de « Margem Sul ».

Trece proyectos sobre el Sistema de saneamiento de la región de Algarve.

Proyecto sobre el puerto de Lisboa (Sta. Apolónia).

Reuniones con BRISA (empresa concesionaria de las autopistas) sobre la aplicación de la cooperación entre los sectores público y privado.

Reunión con los organismos encargados de los transportes para evaluar la compatibilidad entre los proyectos ya financiados en la « Linha do Norte » con la nueva estrategia que se prepara para el sector ferroviario.

ANEXO III AYUDA DEL FONDO POR ESTADOS MIEMBROS BENEFICIARIOS

GRECIA

GRECIA - MEDIO AMBIENTE			
PROYECTOS APROBADOS O MODIFICADOS O FASES DE PROYECTOS CONTINUADOS EN 1999			
Número	Nombre	Tipo de compromiso	Ayuda del FC (millones de euros)
94/09/61/005	Suministro de agua a Tesalónica, Aliakmon	Tramos anuales	26
94/09/61/010	Ampliación de la estación biológica de Tesalónica	Tramos anuales	21,1
94/09/61/029-1	Depuración aguas residuales de Patras	Tramos anuales	0,4
94/09/61/034	Rehabilitación vertido de Ano Liosia	Tramos anuales	2,8
94/09/61/041-1	Depuración aguas residuales Heraclión	Tramos anuales	3,3
94/09/61/046-1	Saneamiento de Rodas	Tramos anuales	1,6
94/09/61/078,027	Markopulo, Kalivia, Kuvaras	Tramos anuales	2,5
94/09/61/004	Psitalia: depuración aguas residuales	Tramos anuales	27,5
96/09/61/085	Saneamiento – Larisa	Tramos anuales	0,8
EYDAP			
94/09/61/011-6	Seguridad del acueductos de Mornos en Taxiaron	Compromiso único	0,4
94/09/61/011-9	Aumento de capacidad y sobreelevación del acueducto de Mornos	Tramos anuales	17,4

94/09/61/070	Centro « GAIA » de investigación formación sobre el medio ambiente	Compromiso único	0,5
95/09/61/063	Mitilene: traída, alcantarillado y depuradora	Compromiso único	4,8
94/09/61/034-1	Schisto: vertedero	Compromiso único	0,9
94/09/61/046	Rodas: aguas residuales	Compromiso único	0,9
94/09/61/055-2	Serres: aguas residuales	Compromiso único	2,4
94/09/61/055-3	Yanitsa: aguas residuales	Compromiso único	0,7
94/09/61/015-2	Kria – Vrisi: aguas residuales	Compromiso único	0,9
94/09/61/017	P. Kavala: aguas residuales	Compromiso único	1,1
94/09/61/019-1	Villia: aguas residuales	Compromiso único	0,7
94/09/61/022&041-2	La Canea: aguas residuales	Compromiso único	2,7
94/09/61/031-1	Xilokastro: aguas residuales	Compromiso único	0,4
94/09/61/050	Metsovo: aguas residuales y depuradora	Compromiso único	0,4
94/09/61/053-1,059	Argos: agua y aguas residuales	Compromiso único	3,1
94/09/61/055-4,	Alexandria: aguas residuales	Compromiso único	0,3
94/09/61/056	Florina: aguas residuales	Compromiso único	2,6
94/09/61/060	Rétimno: agua y aguas residuales	Compromiso único	2,3
94/09/61/064-1	Lamia: agua y aguas residuales	Compromiso único	0,6
94/09/61/067	Didimoticho: aguas residuales	Compromiso único	0,4
94/09/61/076	Katerini: vertido	Compromiso único	0,6
94/09/61/080	Presa de Aposelemi	Compromiso único	8,3
97/09/61/002	Mesolonghi: aguas residuales y depuradora	Compromiso único	5,4
	Zante: agua y aguas residuales		
97/09/61/004	Alexandropolis: agua	Compromiso único	6,1
97/09/61/005	Mesini: aguas residuales	Compromiso único	13,0
97/09/61/006	Kalimnos: aguas residuales	Compromiso único	1,0
97/09/61/007	Mantudi-Prokopi: aguas residuales	Compromiso único	3,4
97/09/61/009	Plomari: agua y aguas residuales	Compromiso único	4,0
97/09/61/012	Archanes: aguas residuales	Compromiso único	3,5

98/09/61/003	Sarantapotamos: torrente	Compromiso único	2,6
98/09/61/005	Elasona: aguas residuales	Compromiso único	2,5
98/09/61/008	Corinto: aguas de lluvia	Compromiso único	4,7
98/09/61/010	Kalamata: aguas res., aguas de lluvia	Compromiso único	5,0
98/09/61/012	Rodas: vertido Mesolonghi: vertido	Compromiso único	1,8
99/09/61/001	Komotini: vertido	Compromiso único	2,2
99/09/61/002	Corfú: vertido	Compromiso único	2,3
99/09/61/003	Aridea – Pella: vertido	Compromiso único	2,0
99/09/61/004	Koronia: rehabilitación del lago	Compromiso único	2,2
99/09/61/005	Santorini: actuación coordinada	Compromiso único	1,8
99/09/61/008		Compromiso único	2,5
99/09/61/009		Compromiso único	1,6
		Total	206

GRECIA - PROYECTOS VIARIOS			
APROBADOS O MODIFICADOS O FASES DE PROYECTOS CONTINUADOS EN 1999			
Número	Nombre	Tipo de compromiso	Ayuda del FC (millones de euros)
EGNATIA 94/09/65/019	Asprovalta-Strimonas	Compromiso único	45,9

PATHE			
94/09/65/012-c,d,f	Martino-Atalanti-Arkitsa – Ag. Konstantinos: Viaducto Iliki	Compromiso único	0
94/09/65/028-d	Paso subterráneo de Katerini	Compromiso único	11,0
94/09/65/028-a,b,c,	Skotina-Litohoro-Dion-Katerini	Compromiso único	13,2
94/09/65/013-a,b	Peajes de Rashes-Agroinvest Pelasgia –Ag. Theodori	Compromiso único	8,3
94/09/65/015-f	Variante de Patras	Compromiso único	4,1

Otras carreteras de acceso pasillo			
94/09/65/023	Corinto-Tripolis-Kalamata	Compromiso único	10,0

GRECIA - PROYECTO DE AEROPUERTO CONTINUADO EN 1999

Número	Nombre	Tipo de compromiso	Ayuda del FC (millones de euros)
AEROPUERTO 95/09/65/040	Aeropuerto internacional de Atenas en Spata	Tramos anuales	99,9

GRECIA - PROYECTOS FERROVIARIOS CONTINUADOS EN 1999

Número	Nombre	Tipo de compromiso	Ayuda del FC (millones de euros)
FERROCARRIL			
94/09/65/004	Electrificación de la línea PATHE	Tramos anuales	3,9
94/09/65/009	Evangelismos-Leptokaria	Tramos anuales	90,2
94/09/65/010	Elefsina Corinto	Tramos anuales	16,0
94/09/65/011	Complejo de instalaciones en Triasio Cruce del río Axios	Tramos anuales	0,9
98/09/65/001	Paleofarsalos-Kalambaka	Compromiso único	15,2
94/09/65/006	Tesalónica-Alexandropolis	Compromiso único	2,7
94/09/65/008		Compromiso único	12,8

GRECIA - TRANSPORTE MARÍTIMO - PROYECTO APROBADO EN 1999			
Número	Nombre	Tipo de compromiso	Ayuda del FC (millones de euros)
99/09/65/001	Palataki: muelles para los paquebotes del puerto de El Pireo	Compromiso único	9,7

ESPAÑA

ESPAÑA - PROYECTOS APROBADOS EN 1999			
SUMINISTRO DE AGUA			
Nombre	Tipo	Ayuda del FC en 1999	Ayuda total del FC (millones de euros)
- Elevación de aguas de Rabasa a Fenollar (98/11/612/014)	Suministro de agua a Marina Baja de Alicante	5 898 817	5,9
- Suministro de agua a Madrid – Tramos de Pardo/Fuencarral y NIII (98/11/61/037 ;051)	Interconexión de las fuentes de suministro de agua a Madrid	28 885 063	28,9
- Suministro de agua a Madrid - Obras de interconexión de cuencas (98/1161/042)	Interconexión de las cuencas de suministro de agua de Madrid	253 793 336	25,8
- Abastecimiento de agua a Madrid y a la Mancomunidad de Aguas del Sorbe-Guadalajara- (98/1161/035 ;043 ;044)	Suministro de agua a Madrid	31 419 440	31,4
- Traída de aguas a Lérida y su región desde la presa de Santa Ana (98/11/61/039)	Suministro de agua	7 798 649	7,7
- Traída de agua a Albacete desde de I.A.T.S (98/1161/052)	Regularización del suministro de agua a la ciudad de Albacete	20 434 412	20,4
- Presa de Ibiur (97/11/61/056-1)	Suministro de agua a la comarca de Tolosa	12 901 710	12,9
- Suministro común de las aglomeraciones del Bajo Ebro (98/11/61/045)	Suministro de agua	7 795 025	7,8
- Medidas de protección y realimentación de los acuíferos del Poniente Almeriense (99/11/61/003)	Conservación de la naturaleza	28 190 820	28,1
- Canalización de traída y embalse de regulación de Calvià y Andratx (99/1161/004)	Suministro de agua a las islas Baleares	9 088 203	9,0
- Plan especial de desarrollo de Cartagena (99/11/61/002)	Obras de traída de agua a la aglomeración de Cartagena	7 709 191	7,7

- Captación y traída de agua a Salamanca (99/11/61/006)	Suministro de agua a Salamanca	17 710 600	17,7
---	--------------------------------	------------	------

ESPAÑA - PROYECTOS EN CURSO Y APROBADOS EN AÑOS ANTERIORES (1993-1999)			
SUMINISTRO DE AGUA			
Nombre	Tipo	Ayuda del FC en 1999 (millones de euros)	Ayuda total del FC (millones de euros)
- Unidades de desalación (M 94/11/61/014)	Instalaciones de obtención de agua potable en varias cuencas	5,9	35,0
- Suministro de agua a Madrid-Sistema de CASRAMA (96/11/61/001)	Suministro de agua potable	13,1	43,6
- Unidad de desalación de Canarias (M 96/11/61/004)	Instalación de obtención de agua potable	1,4	26,4
- Sistema automático de información hidrológica de la cuenca del Tajo (M96/11/61/005)	Sistema de alerta y prevención del flujo de la cuenca	1,8	30,7
- Desalación en la Bahía de Palma de Mallorca (M 96/11/61/007)	Instalación de obtención de agua potable	1,9	33,3
- Desalación en Las Palmas-Telde - Canarias (M 97/11/61/057)	Instalación de obtención de agua potable	7,1	41,8
- Adecuación del curso bajo del río Guadalhorce (M 97/11/61/062)	Regularización del caudal de agua. Prevención de crecidas	29,3	58,6

ESPAÑA - PROYECTOS APROBADOS EN 1999			
SANEAMIENTO-DEPURACIÓN			
Nombre	Tipo	Ayuda del FC en 1999	Ayuda total del FC (millones de euros)
Ampliación de la depuradora de aguas residuales de Santa Cruz y	Obras de mejora y ampliación de las depuradoras de aguas residuales	14,8	14,8

Las Palmas. Canarias . 98.11.61.003			
Depuradora de aguas residuales de Arroyo Culebro (Fuenlabrada). Madrid. 98.11.61.004	Construcción de la infraestructura necesaria para la recogida, tratamiento y expulsión de las aguas residuales	36,9	36,9
Colectores y depuradora de aguas residuales de Vélez Málaga. Andalucía. 98.11.61.005	Construcción de la infraestructura necesaria para el saneamiento y depuración de las aguas residuales	17,9	17,9
Depuradora de aguas residuales de Benalmádena y colectores de Torremuelle (Benalmádena). Andalucía. 98.11.61.006	Construcción, puesta a punto y realización de pruebas de funcionamiento de la depuradora y medidas de mejora de las infraestructuras de saneamiento	22,4	22,4
Depuradora de aguas residuales de Aranda de Duero, Béjar y Medina del Campo. Castilla y León. 98.11.61.007	Construcción de la infraestructura necesaria para el saneamiento y depuración de las aguas residuales	25,4	25,4
Colectores y depuradora de aguas residuales de Rincón de la Victoria. Andalucía. 98.11.61.017	Construcción de la depuradora y de un estanque de regulación para el almacenamiento del agua tratada	12,9	12,9
Depuradora de aguas residuales de La Gavia. Madrid. 98.11.61.018	Construcción de la infraestructura necesaria para el saneamiento y depuración de las aguas residuales	25,7	25,7
Depuradora de aguas residuales de Benidorm. Colectores de Benidorm y Villajoyosa. 98.11.61.019	Ejecución de obras de recogida así como de ampliación y acondicionamiento de depuradoras	19,1	19,1
Depuradora de aguas residuales del sur de Gran Canaria. Canarias. 98.11.61.021	Instalaciones de desbaste y bombeo de agua, canalizaciones, emisario y sustitución del colector	3,7	10,3
Depuradora de aguas residuales de Prat de Llobregat. Cataluña. 98.11.61.022	Depuradora y emisario marino, incluidas la estación de bombeo y una red de colectores del sistema	204,3	204,3
Depuradora de aguas residuales de Palma de Mallorca. Baleares. 98.11.61.026	Construcción, puesta a punto y realización de pruebas de funcionamiento de la nueva depuradora de aguas residuales	19,1	19,1
Saneamiento de Saja-Besaya, Sorravides-Cartes y Reocín Valle del Buelna. Cantabria. 98.11.61.049	Saneamiento global de varios tramos de la cuenca del sistema fluvial	19,4	19,4
Actuaciones medioambientales en los alrededores de la presa del Ebro. Castilla y León y Cantabria. 98.11.61.054	Tratamiento y gestión de las aguas, interpretación del medio ambiente y mejoras medioambientales	13,7	13,7

ESPAÑA – PROYECTOS EN CURSO Y APROBADOS EN AÑOS ANTERIORES (1993-1999)			
SANEAMIENTO-DEPURACIÓN			
Nombre	Tipo	Ayuda del FC en 1999	Ayuda total del FC (millones de euros)
Depuración de agua en Huesca y Teruel. Aragón. 95.11.61.031	Depuradoras de aguas residuales	0,6	15,3
Depuración de vertidos de la región de Valencia. 97.11.61.028	Tratamiento de los residuos arrojados a corrientes de agua y al mar Mediterráneo	41,2	75,0
Depuración de aguas residuales en Andalucía. 97.11.61.030	Varias depuradoras	3,0	53,3
Colectores de la cuenca sur de Oviedo y colectores de San Claudio. Asturias. 98.11.61.020	Canalizaciones de captación de las aguas de lluvia en varios ríos y conducciones de aguas residuales	23,7	24,6
Colectores del Mar Menor Sur. Murcia. M94.11.61.018	Instalación de conducciones de aguas residuales, colectores, estaciones de bombeo, tuberías de impulsión de aguas residuales	11,8	34,7
Depuradoras de aguas residuales en Murcia este. Murcia. M95.11.61.015	Modificaciones necesarias que deben realizarse en las instalaciones de tratamiento de las aguas residuales	4,1	23,9
Saneamiento de la Costa del Sol (Motril, La Línea, Almuñécar). Andalucía. M95.11.61.013	Recogida de las aguas producidas en los núcleos urbanos y conducción hasta las depuradoras de aguas residuales	23,1	40,0
Saneamiento del Campo de Dalías. Andalucía. M95.11.61.014	Tratamiento terciario mediante microfiltrado en dos depuradoras	3,8	46,0

ESPAÑA - PROYECTOS APROBADOS EN 1999			
GESTIÓN DE RESIDUOS			
Nombre	Tipo	Ayuda del FC en 1999	Ayuda total del FC (millones de euros)
Planta de aprovechamiento y valorización de RSU de las zonas 2 y 3 (Córdoba, Andalucía). 98.11.61.046	Gestión de residuos	9 281 244	9,3

Complejo medioambiental para el reciclado y la recuperación de residuos sólidos urbanos en el « Campo de Gibraltar » (Cádiz, Andalucía). 98.11.61.047	Gestión de residuos	13 302 802	13,3
---	---------------------	------------	------

ESPAÑA - PROYECTOS APROBADOS EN AÑOS ANTERIORES CON COMPROMISOS EN 1999

GESTIÓN DE RESIDUOS

Nombre	Tipo	Ayuda del FC en 1999	Ayuda total del FC (millones de euros)
Residuos sólidos urbanos (Barcelona, Cataluña) 95.11.61.022D	Gestión de residuos urbanos	7 868 139	19,2
Plan de gestión de residuos especiales destinados a la incineración (Tarragona, Cataluña) 97.11.61.001	Incinerador	1 596 3154	31,9
Gestión de residuos sólidos urbanos (Galicia) 97.11.61.047	Gestión de residuos urbanos	38 285 694	71,8

ESPAÑA - PROYECTOS APROBADOS EN 1999

FORESTACIÓN/LUCHA CONTRA LA EROSIÓN

Nombre	Tipo	Ayuda del FC en 1999	Ayuda total del FC (millones de euros)
Adaptación de cursos de agua naturales en Valencia (Valencia) 98.11.61.012	Acondicionamiento de cursos de agua	19 517 310	19,5
Actuaciones en las orillas y cursos de agua (Aragón) Cuenca del Ebro 98.11.61.053	Acondicionamiento de cursos de agua	14 199 822	14,2

ESPAÑA - PROYECTOS EN CURSO Y APROBADOS EN AÑOS ANTERIORES

CARRETERAS

Nombre	Tipo	Ayuda del FC	Ayuda total del FC
--------	------	--------------	--------------------

		en 1999	(millones de euros)
Túnel de Somport (Fase II). 94.11.65.005	Ampliación de carretera	15 843 114	80,8
Autovía de Baix Llobregat M95.11.65.001	Nueva carretera	33 645 286	171,0
Autovía Madrid-Valencia: Atalaya-Motilla. 96.11.65.007	Nueva carretera	5 379 976	101,9
Autovía Madrid-Valencia: Minglanilla-Caudete. 96.11.65.008	Nueva carretera	3 892 088	102,9
Autovía de circunvalación de las Palmas de Gran Canarias 97.65.11.001	Nueva carretera	10 430 035	43,6
Autovía Rías Bajas: Benavente- Camarzana de Tera 96.11.65.009	Nueva carretera	9 991 868	47,1
TOTAL		79 192 367	

ESPAÑA - PROYECTOS APROBADOS EN 1999			
FERROCARRIL			
Nombre	Tipo	Ayuda del FC en 1999	Ayuda total del FC (millones de euros)
Línea alta velocidad (Madrid – Barcelona) Acceso a Lérida 99.11.65.001	Nueva línea	22 862 540	22,9
ESPAÑA - PROYECTOS EN CURSO Y APROBADOS EN AÑOS ANTERIORES (1993-1999)			
FERROCARRILES			
Nombre	Tipo	Ayuda del FC en 1999	Ayuda total del FC (millones de euros)
Pasillo mediterráneo-adaptación a 200/220m/h (3ª fase) (Valencia, Cataluña) 95.11.65.005	Modernización de ferrocarril	12 790 458	172,7
Línea alta velocidad Madrid- Barcelona (Calatayud-Ricla-	Nueva línea ferroviaria	347 896 663	411,8

Zaragoza-Lérida). 95.11.65.007			
Línea de metro de Madrid- Acceso al aeropuerto de Barajas. M97.11.65.002-003	Nueva línea de metro	58 442 425	139,9
Línea alta velocidad Madrid- Barcelona (Chiloeches- Calatayud). 98.11.65.004	Nueva línea ferroviaria	260 557 485	339,6
Línea alta velocidad Madrid- Barcelona (Madrid-Chiloeches). 98.11.65.002	Nueva línea ferroviaria	101 780 273	132,4
Línea alta velocidad Madrid- Barcelona (Ricla-Zaragoza). 98.11.65.003	Nueva línea ferroviaria	125 871 417	164,0
TOTAL		725 136 586	

ESPAÑA - PROYECTOS APROBADOS EN 1999			
PUERTOS			
Nombre	Tipo	Ayuda del FC en 1999	Ayuda total del FC (millones de euros)
Puerto de Ibiza (Baleares). 98.11.65.005	Acondicionamiento del puerto	28 158 006	28,2

IRLANDA

IRLANDA - PROYECTOS SUBVENCIONADOS EN 1999			
TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES			
	Nombre	Tipo de proyecto/compromiso	Ayuda concedida en 1999 (millones de euros)
93/07/61/007 93/07/61/013 93/07/61/014 93/07/61/033 95/07/61/010	Tratamiento de las aguas residuales de la región de Dublín (Fases I y II)	Tramo anual final	1,7
93/07/61/020 95/07/61/015	Dundalk (Fases I y II)	Tramo anual final	15,8
96/07/61/010	Cork (Fases I y II)	Tramo anual final	50,7
93/07/61/031 94/07/61/022	Wexford (Fases I y II)	Tramo anual final	8,3
93/07/61/018 96/07/61/003	Drogheda (Fases I y II)	Tramo anual final	13,5
94/07/61/021	Lough Ree	Tramo final del grupo actual de proyectos	4,0
94/07/61/014	Río Suir	Tramo final del grupo actual de proyectos	4,4
98/07/61/004	Tratamiento de las aguas residuales de la región de Dublín (Fase IV)	Nueva fase de proyecto (construcción)	23,0
TOTAL			121,4

IRLANDA - PROYECTOS SUBVENCIONADOS EN 1999**SUMINISTRO DE AGUA**

	Nombre	Tipo de proyecto/compromiso	Ayuda concedida en 1999 (millones de euros)
96/07/61/001	Conservación del agua de Dublín	Tramo anual final	23,7
96/07/61/007	Suministro de agua a la región de Dublín (Fase III)	Tramo anual final	5,0
TOTAL			28,7

IRLANDA - PROYECTOS SUBVENCIONADOS EN 1999				
CARRETERAS				
		Nombre	Tipo de compromiso	Ayuda concedida en 1999 (millones de euros)
N1 Dublín-Belfast	98/07/65/001	Variante de Drogheda (II)	Tramo único	52,2
	95/07/65/007	Dunleer-Dundalk (II)	Tramo final	33,3
Ronda de Dublín	94/07/65/010	Cruce sur	Tramo final	13,4
Varios			Liberación de créditos	2,2
TOTAL				96,7

IRLANDA - PROYECTOS SUBVENCIONADOS EN 1999			
FERROCARRILES			
	Línea ferroviaria	Tipo de proyecto y compromiso	Ayuda concedida en 1999 (millones de euros)
96/07/65/002- 96/07/65/006	Dublín – Galway Dublín -Waterford Dublín-Sligo Mallow-Tralee Señalización de la red	Tramo final de proyectos de mejora de algunas partes de la red transeuropea de ferrocarriles	17,2
96/07/65/001	Ampliación de DART	Tramo final	5,7
	TOTAL		22,9

En los dos cuadros anteriores, "tramo final" indica proyectos plurianuales en los que la ayuda se compromete cada año hasta su terminación. Los dos tramos finales enumerados debajo completan la ayuda de la Comisión para estos proyectos.

PORTUGAL

PORTUGAL - Projets adoptés en 1999			
Traitement des eaux usées			
N° du Projet	Titre du projet	Type engagement	Concours FC
97/10/61/021	Dépollution Intégrée de Lis et Seiça	Engagement unique	11.045.750
99/10/61/004	Etude - Inventaire des zones contaminées	Engagement unique	123.802
Divers	Renfort du concours de 6 projets	Engagement unique	31.186.089

PORTUGAL - Projets adoptés en 1999			
Traitement des déchets urbains			
96/10/61/017	Traitement des déchets de l'île de Madère	Engagement unique	30.953.086

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Traitement des eaux usées			
N° du Projet	Titre du projet	Concours	Tranche 1999
93/10/61/014-96/018	Assainissement Costa do Estoril	52.048.900	8.925.852
94/10/61/006-007	Dépollution du fleuve Trancão	49.816.223	5.415.270
95/10/61/004-013	Assainissement de Ria de Aveiro	59.252.362	27.078.472
95/10/61/027	ETAR de Chelas	21.862.256	9.174.256
96/10/61/020	ETAR de Beirolas	19.096.950	4.709.910
97/10/61/002	Assain.G.Porto-Bassin Douro este	30.555.885	9.902.061
97/10/61/004	Assain.G.Porto-Bassin Douro nord est	18.045.976	6.097.849
97/10/61/018	Traitement eaux usées de Setúbal	18.302.200	14.028.400
97/10/61/020	Assainissement Caldas da Rainha/Obidos II	13.744.901	8.444.513

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Approvisionnement en eau			
93/10/61/006-015-96/016	Approvi.en eau au Barlavento Algarvio	61.211.878	6.171.188
93/10/61/017	Barrage de Enxoé	21.698.045	140.598
94/10/61/028	Alqueva I	64.553.443	6.314.221
95/10/61/009-96/015	Approvisionnement eau Région Porto Nord	86.099.310	17.219.862
95/10/61/010	Approvisionnement eau Sotavento Algarve	41.367.095	8.273.419
95/10/61/008	Approvisionnement eau Région.Porto Sud	112.142.514	32.444.514

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Traitement des déchets urbains			
93/10/61/016-94/026-95/023	LIPOR	87.735.976	25.620.482
95/10/61/024-96/013-013A	Déchets Algarve	46.800.186	13.047.670
95/10/61/026	VALORSUL	96.930.476	16.550.223
96/10/61/009	Déchets Litoral Centro	36.805.000	7.361.000
96/10/61/010	Déchets Feira/Gaia	18.467.950	3.693.590
96/10/61/011	Déchets Litoral Noroeste	31.319.100	6.263.820
96/10/61/012	Déchets Margem Sul	24.043.950	14.024.000

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Projets routiers			
94/10/65/005	Pont sur le Tage	311.211.212	29.286.595
96/10/65/002-97/004	A3 Braga/Ponte de Lima/Valença	128.300.670	41.560.134
97/10/65/003	A6 Montemor/Evora	34.064.000	5.695.704

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Projets ferroviaires			
96/10/65/001	Ligne du Nord II	104.929.607	10.492.961
97/10/65/001	Ligne du Nord III - Pampilhosa/Quintãs	66.087.548	24.911.808
97/10/65/002	Ligne du Nord IV-Albergaria/Alfarelos	74.256.310	32.441.195

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Projets portuaires			
95/10/65/002	Port de Lisbonne - Staz Apolónia	29.892.885	19.715.820
95/10/65/004	Port de Leixõesq - Accès routier	24.504.800	16.518.210

PORTUGAL - Tranche de 1999 relative aux projets adoptés précédemment			
Projets aéroportuaires			
96/10/65/003	Aéroport de Madère	159.981.983	44.917.692

ESPAÑA

95/11/61/041, Reciclado de baterías y fluorescentes, Fábrica de Vilomara.

El proyecto consistía en la construcción de una fábrica de reciclado de baterías y lámparas fluorescentes en Cataluña, con el fin de recuperar mercurio y metales pesados. La fábrica se terminó en julio de 1998 y la inversión ascendió a 8,4 millones de ecus.

95/11/61/036, Construcción de una red de alcantarillado y una depuradora de aguas residuales, Turia II.

La ejecución de la fase II incluía la construcción de la depuradora de aguas residuales del Turia y dos redes principales de alcantarillado. Gracias a este proyecto se ha logrado reducir el volumen de contaminantes que antes se vertían en el río; no obstante, es necesaria la intervención de los municipios para poder sacar el máximo provecho del mismo. El proyecto se terminó en noviembre de 1997 y la inversión ascendió a 11,7 millones de ecus.

93/11/61/026, Parque y obras civiles en el río Ter (Gerona)

Gracias al proyecto han mejorado las condiciones ambientales y sociales de una zona de Gerona, se ha eliminado un vertedero ilegal, se ha creado una zona verde en la ciudad, se ha construido un puente peatonal y, sobre todo, se han conectado los entornos urbano y natural. El proyecto se terminó en abril de 1998 y la inversión ascendió a 3,9 millones de ecus.

95/11/61/024-3, Colector de Gobela – Gran Bilbao (España)

Construcción de la red de alcantarillado principal de Gobela, en el Gran Bilbao. El proyecto forma parte de un gran sistema de saneamiento del que se beneficia más de un millón de habitantes y gracias al cual han mejorado las aguas de baño y la calidad del agua del río Nervión. El proyecto se terminó en febrero de 1998 y la inversión ascendió a 10,9 millones de ecus.

93/11/61/055, Regeneración de la playa de Gros - Zurriola

El objetivo del proyecto era proteger la costa norte de la erosión y regenerar la playa de La Zurriola mejorando las condiciones de vida del barrio donostiarra de Gros. El proyecto se terminó en marzo de 1995 y la inversión ascendió a 9,8 millones de ecus.

95/11/61/043-2, Recuperación de suelos contaminados en Boecillo (Valladolid)

El proyecto incluía la retirada y correcta eliminación de residuos tóxicos y la rehabilitación de tres hectáreas de terreno. Se terminó en marzo de 1997 y la inversión ascendió a 1,7 millones de ecus.

95/11/61/028-2, Infraestructuras urgentes contra la sequía, cuenca hidrológica del Segura, depuradora de aguas residuales de Mula

Ampliación de la depuradora de aguas residuales de Mula mediante estanques y filtrado por arena. El proyecto se terminó en diciembre de 1995 y la inversión ascendió a 2,1 millones de ecus.

95/11/61/028-2, Infraestructuras urgentes contra la sequía, cuenca hidrológica del Segura, depuradora de agua de La Pedrera

Construcción de una depuradora de agua por ósmosis inversa con el fin de utilizar el agua de drenaje como agua potable. El proyecto se terminó en diciembre de 1995 y la inversión ascendió a 4,4 millones de ecus.

95/11/61/025-4, Reciclado de material de embalaje en Tudela.

Construcción de una fábrica de reciclaje para recuperar plástico y metales procedentes de embalajes desechados, de la que se beneficiará una población de unos 350 000 habitantes. El proyecto se terminó en junio de 1998 y la inversión ascendió a 4,4 millones de ecus.

95/11/61/039-1, Construcción de la depuradora de aguas residuales de Alcudia, en la isla de Mallorca

Ampliación de la depuradora de aguas residuales de Alcudia para absorber la contaminación turística punta y posibilitar la ampliación de zonas residenciales. El proyecto se terminó en marzo de 1995 y la inversión ascendió a 1,1 millones de ecus.

GRECIA

94/09/61/043, Terminación de la depuradora de aguas residuales de la zona turística de Tesalónica

Terminación de la planta depuradora de aguas residuales de Ainia, situada al sur de Tesalónica. El proyecto, que forma parte de un sistema de saneamiento en construcción del que se beneficiará una población equivalente de 90 000 habitantes, se terminó en octubre de 1997 y la inversión ascendió a 3,3 millones de ecus.

94/09/061/037-2, Redes de alcantarillado, drenaje y suministro de agua de Xanthi.

El proyecto incluía la ampliación de la red de alcantarillado y drenaje de Xanthi y la renovación parcial de la red de suministro de agua. Se terminó en noviembre de 1995 y la inversión ascendió a 2 millones de ecus.

IRLANDA

93/07/61/015 - 94/07/61/001, Suministro de agua a la región de Dublín (Fase I).

Mejora de dos depuradoras de agua y de las conducciones de agua de dos zonas. El proyecto se inscribe en las obras de ampliación y mejora de la red de suministro de agua al Gran Dublín. Se terminó en enero de 1999 y la inversión ascendió a 65,8 millones de ecus.

94/07/61//008, Mejora del alcantarillado de Killarney

Ampliación de la depuradora de aguas residuales y la red de alcantarillado de Killarney para hacer frente al crecimiento de las zonas turísticas, industriales y residenciales. El proyecto se terminó en junio de 1999 y la inversión ascendió a 15,3 millones de ecus.

93/07/61//038 y 94/07/61/019, Suministro regional de agua a Lough Mask

Ampliación de la red de suministro de agua existente mediante la construcción de nuevas conducciones, líneas de distribución y un embalse. El proyecto se terminó en marzo de 1997 y la inversión ascendió a 25,8 millones de ecus.

PORTUGAL

93/10/61/002, Ampliación de la depuradora de agua de Asseiceira

Ampliación de la depuradora para suministrar agua a la zona metropolitana de Lisboa y a la región de Tajo Medio. La ampliación consistió en ocho nuevos filtros gravitacionales rápidos y un espesador de lodos. El proyecto se terminó en septiembre de 1996 y la inversión ascendió a 4,9 millones de ecus.

94/10/61/016, Conducción de Castelo de Bode

Ampliación de la conducción de Castelo do Bode para suministrar agua a la zona metropolitana de Lisboa y a la región de Tajo Medio. El proyecto se terminó en julio de 1996 y la inversión ascendió a 27,1 millones de ecus.

94/10/61/015, Sistema hídrico de Odeleite Beliche

Construcción de la presa de Odeleite, de la conducción principal, de la estación de bombeo y de la primera fase de la depuradora de agua de Tavira. El proyecto se terminó en julio de 1998 y la inversión ascendió a 101.

ANEXO V EVALUACIONES POSTERIORES EN EL SECTOR DE LOS TRANSPORTES

ESPAÑA

93/11/65/012, Ronda Este de Valladolid - Contribución del Fondo de Cohesión: 26,2 millones de ecus.

93/11/65/018, Autovía Trinidad-Montgat - Contribución del Fondo de Cohesión: 37,1 millones de ecus.

93/11/65/003, Bailén-Granada, Primera fase - Contribución del Fondo de Cohesión: 7,9 millones de ecus.

94/11/65/003, Autovía Bailén-Granada, segunda fase - Contribución del Fondo de Cohesión: 309,3 millones de ecus.

93/11/65/023, Autovía Ribadesella-Luarca - Contribución del Fondo de Cohesión: 16,5 millones de ecus.

93/11/65/024, Ferrocarril Madrid-Valencia-Játiva - Contribución del Fondo de Cohesión: 64,2 millones de ecus.

93/11/65/027, STB Atlántico septentrional Finisterre-Coruña - Contribución del Fondo de Cohesión: 18,4 millones de ecus.

93/11/65/029, STB Atlántico meridional Sta. Cruz de Tenerife - Contribución del Fondo de Cohesión: 18,4 millones de ecus.

94/11/65/001, Autovía A-6 Madrid - Contribución del Fondo de Cohesión: 75,6 millones de ecus.

94/11/65/004, Variante de Lérida - Contribución del Fondo de Cohesión: 83,1 millones de ecus.

94/11/65/008, Autovía Costa del Sol-San Roque - Contribución del Fondo de Cohesión: 34,7 millones de ecus.

94/11/65/009, Variante de Luarca - Contribución del Fondo de Cohesión: 24,6 millones de ecus.

94/11/65/010, Ronda de Gijón - Contribución del Fondo de Cohesión: 50,7 millones de ecus.

94/11/65.011, Carretera de Novellana-Cadavedo - Contribución del Fondo de Cohesión: 28,3 millones de ecus.

95/11/65/008, Eje transversal de Cataluña: Lérida-Gerona - Contribución del Fondo de Cohesión: 53,9 millones de ecus.

96/11/65/002, Eje transversal de Cataluña: Artés-Sta. Maria d'Oló - Contribución del Fondo de Cohesión: 19,3 millones de ecus.

94/11/65/009-011 y **93/11/65/023**, Autovía del Cantábrico: Novellana-Cadavedo-Luarca-Ribadesella.

IRLANDA

93/07/65/026, Puerto de Waterford. Muelle de Belview - Contribución del Fondo de Cohesión: 4,0 millones de ecus.

93/07/65/015, Terminal del puerto de transbordadores de Cork Ringaskiddy - Contribución del Fondo de Cohesión: 7,5 millones de ecus.

93/07/65/008, Variante de la carretera N1 Balbriggan - Contribución del Fondo de Cohesión: 3,1 millones de ecus.

93/07/65/014, Carretera Galway Eastern A. - Contribución del Fondo de Cohesión: 8,4 millones de ecus.

95/07/65/003, Variante de Dunkettle-Carrigtowill de la N-25 - Contribución del Fondo de Cohesión: 27,2 millones de ecus.

PORTUGAL

93/10/65/001, Mejora del ferrocarril de Linha do Norte - Contribución del Fondo de Cohesión: 32,1 millones de ecus.

93/10/65/005, Carretera de Pamela-Marateca - Contribución del Fondo de Cohesión: 15,5 millones de ecus.

93/10/65/032, Carretera de Marateca-Montemor - Contribución del Fondo de Cohesión: 46,6 millones de ecus.

93/10/65/033, Autopista de Atalaia-Abrantes - Contribución del Fondo de Cohesión: 33,8 millones de ecus.

95/10/65/001, Muelle de Rocha-Conde de Ovidos (puerto) - Contribución del Fondo de Cohesión: 7,7 millones de ecus.