



## Fondo de cohesión 1995: resumen del Informe anual

---

El Informe del Fondo de cohesión de 1995 es el primero en abarcar las actividades de todo un año civil. Durante 1995, el Fondo aumentó sus esfuerzos a fin de lograr su principal objetivo de cohesión económica y social en toda la Unión Europea.

A lo largo del año se desarrolló aún más la estrategia financiera del Fondo, obteniéndose un equilibrio más cercano del 50/50 entre sus dos ámbitos de actuación: infraestructuras de transporte y medio ambiente. En el sector del transporte se hizo mayor hincapié en el aumento de las prestaciones ferroviarias que en el de la red de carreteras. El Fondo continúa financiando exclusivamente los proyectos de infraestructuras que forman parte de la Red Transeuropea de Transporte o que permiten el acceso directo a ella. La conclusión de los tramos prioritarios de esta red constituye, por lo tanto, el principal criterio de financiación por lo que respecta al transporte.

En el ámbito del medio ambiente, las prioridades se basan en las directivas europeas sobre el abastecimiento de agua potable, el tratamiento de aguas residuales y los sistemas de alcantarillado y evacuación de los residuos urbanos. Asimismo, se financiaron otras medidas medioambientales, tales como la repoblación forestal, la protección del hábitat y la conservación de la naturaleza. Todas las ayudas del Fondo se concedieron de acuerdo con el principio de "quien contamina paga".

El presente resumen informativo sintetiza los principales proyectos financiados y aprobados en 1995 para los cuatro países de la cohesión: Grecia, España, Irlanda y Portugal.

## El Fondo de cohesión

Establecido por el Tratado de Maastricht, el Fondo de cohesión se creó con el fin de facilitar el acceso a la Unión Económica y Monetaria de los Estados miembros cuya renta per cápita es inferior al 90% de la media comunitaria (Grecia, España, Irlanda y Portugal).

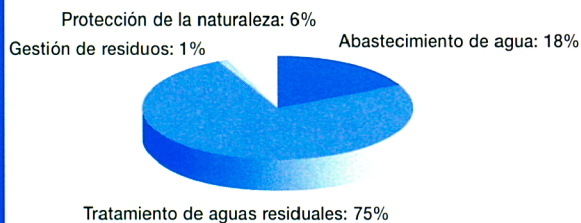
El Fondo financia proyectos en el ámbito de la protección del medio ambiente y de las redes transeuropeas de transporte en los cuatro países en cuestión. Para el período 1993-1999, el Fondo contribuyó con 16.000 millones de ecus (en precios de 1994).

# GRECIA

## Medio ambiente

El estado del medio ambiente en Grecia es relativamente satisfactorio. El país posee un medio ambiente variado, rico en biotopos y con una biodiversidad notable. No obstante, se observa una grave carencia de infraestructuras para el abastecimiento y la distribución de agua, el tratamiento de aguas residuales y la gestión de residuos. En 1995, la financiación del Fondo de cohesión en Grecia en el ámbito del medio ambiente se elevó a 228 millones de ecus.

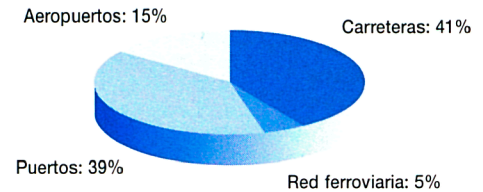
Se aprobaron dos proyectos fundamentales sobre una base plurianual: el abastecimiento de agua a Salónica, a partir del río Aliakmon, y la segunda fase del tratamiento biológico de aguas residuales en la misma ciudad, el cual reviste una importancia fundamental para la calidad del agua en el Golfo de Salónica. Otras acciones incluyen la continuación de las obras del proyecto Evinos para el abastecimiento de agua a Atenas, y los trabajos de mejora del acueducto del Mornos. Asimismo, se financió parcialmente un elevado número de proyectos de tratamiento de aguas residuales en diversas ciudades, grandes y medianas. La gestión de residuos no despertó el interés que hubiera deseado la Comisión; no obstante, el Fondo de cohesión aprobará la construcción de vertederos controlados en Sijisto, Liossia, Zante, Patrás y Salónica. En el ámbito de la protección de la naturaleza, el Fondo de cohesión ofreció su apoyo a la investigación y a la información en la materia, incluida la financiación del Centro Goulandrís de investigación y educación medioambientales.



## Transportes

Los compromisos financieros para los proyectos aprobados en el sector del transporte se elevaron a 160 millones de ecus, de un total de 388 millones de ecus. Se aprobaron cinco proyectos en la Vía Egnatia, uno de los dos ejes viarios principales del país. Asimismo, se aprobó otro proyecto, la carretera Corinto-Tripoli, para completar dos enlaces que faltaban en la autopista Atenas-Tripoli. El proyecto ferroviario aprobado consistió en el enlace Evangelismos-Leptocaria, en

el eje Norte-Sur, que es uno de los tramos clave de la línea entre Salónica y Atenas. El Fondo de cohesión adoptó igualmente tres proyectos portuarios (incluida la terminal de Iconion, en el Pireo), y un proyecto de modernización del control del tráfico aéreo que implica la adquisición y la instalación de siete radares, y aprobó también la financiación de futuros trabajos en el aeropuerto de Corfú.



# ESPAÑA

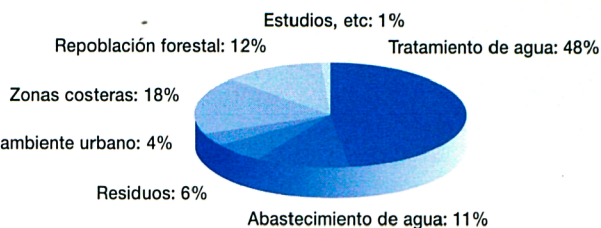
## Medio ambiente

En 1995, España recibió 574 millones de ecus de compromiso para proyectos medioambientales. La financiación se aplica a cinco sectores: abastecimiento de agua, tratamiento de aguas residuales, residuos urbanos, repoblación forestal y ordenación y rehabilitación del litoral y del medio ambiente urbano.

Los ámbitos de asistencia de 1995 revelan las prioridades de España para el medio ambiente. El drenaje y tratamiento de las aguas residuales constituye una de las principales prioridades, puesto que representa el 48% de la ayuda en favor del medio ambiente destinada, principalmente, a aplicar la Directiva comunitaria 91/271/CEE sobre aguas residuales. En febrero de 1995, España aprobó un plan nacional de drenaje y de tratamiento de aguas residuales. Los proyectos de abastecimiento de agua incluían 56 medidas para mejorar la calidad del agua destinada a las grandes ciudades y para abastecer a las zonas afectadas por la sequía y la escasez de agua en las cuencas fluviales de la España meridional. Los proyectos presentados en otros sectores incluyeron la recogida selectiva de residuos urbanos (residuos sólidos), medidas destinadas a regenerar la cobertura vegetal de los ecosistemas deteriorados por los incendios (repoblación forestal) y la rehabilitación del centro histórico de Barcelona (medio ambiente urbano).

La administración central presentó tres decisiones relativas a 35 proyectos relacionados con la

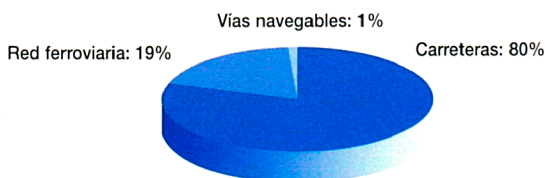
ordenación costera, la rehabilitación de playas y la restauración de la costa en distintos puntos del litoral mediterráneo y atlántico.



## Transportes

En 1995, los proyectos viarios desempeñaron un importante papel en España, aprobándose la financiación del Fondo de cohesión para diversos tramos de autopistas y autovías, incluidas la de las Rías Bajas (se comprometieron 160,2 millones de ecus del presupuesto de 1995), que establece una conexión clave entre Galicia y el norte de Portugal y el eje Irún-Valladolid, y las autopistas Lérida-Gerona y Madrid-Valencia. Asimismo, se aprobó el proyecto del túnel de Somport (26,9 millones de ecus), que descongestionará los accesos a Francia por Irún y La Junquera, y completará el eje Zaragoza-Huesca-Francia.

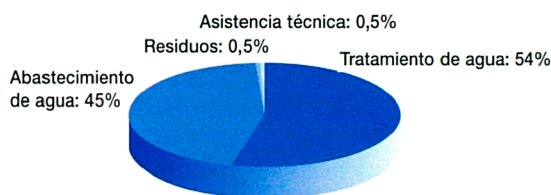
Los principales proyectos ferroviarios aprobados para España en 1995 consistieron en la actualización del corredor mediterráneo (58,3 millones de ecus), cuyo objetivo es alcanzar velocidades de 200-220 km/h, y la modernización general de la red convencional de ferrocarriles (46,1 millones de ecus). En el sector del transporte marítimo, los proyectos del Sistema de Tráfico de Buques incluyen la creación de una red de centros de control del tráfico marítimo en puntos particularmente sensibles de las costas españolas con el fin de evitar accidentes. En total, los proyectos de transporte españoles obtuvieron 600 millones de ecus en 1995.



# IRLANDA

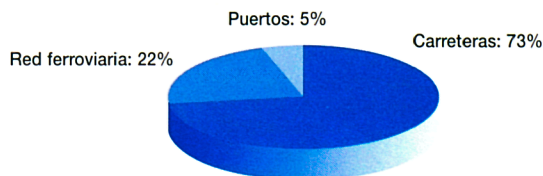
## Medio ambiente

En 1995, el Fondo de cohesión asignó 190 millones de ecus a Irlanda, 93 de los cuales (49% del total) se destinaron a proyectos medioambientales. Las prioridades de asistencia en 1995 continuaron siendo las mismas de los años anteriores. En el sector del medio ambiente, la prioridad principal sigue siendo el tratamiento de aguas residuales, dejando en segundo lugar al abastecimiento de agua. Encabezaron la lista los proyectos de tratamiento de aguas residuales en las grandes áreas urbanas y en zonas de medio ambiente muy vulnerable. Los proyectos de abastecimiento de agua se centraron en la ciudad de Dublín y en zonas en las que el abastecimiento es de escasa calidad. Las instalaciones de tratamiento de residuos sólidos de Ballymount, en la periferia suroccidental de Dublín, recibieron 1,1 millones de ecus para completar las obras iniciadas en 1993.



## Transportes

El Fondo de cohesión concedió 97 millones de ecus (51% de la ayuda total concedida a Irlanda) a proyectos de transporte. La mayor parte de la financiación siguió destinándose a proyectos de carreteras de la Red Transeuropea de Transporte. En 1995 se asignaron 71 millones de ecus a nueve proyectos de carreteras (por ejemplo la N1, Dublín-Belfast, y la circunvalación de Dublín). En cuanto a la red ferroviaria, la financiación se centró en el propio núcleo de la red, constituido por las líneas Dublín-Belfast y Dublín-Cork-Limerik (substitución de la vía y señalización y otras obras complementarias de infraestructura). La ayuda concedida a los puertos reflejó los objetivos de la política de concentración en los cuatro principales puertos, Dublín, Cork, Rosslare y Waterford (ampliación de la terminal de transbordo por elevación Lo-Lo y obras adicionales en la terminal de transbordo rodado, Ro-Ro).



## Condicionalidad

El Fondo de cohesión está sujeto al principio de condicionalidad establecido en el artículo 6 del Reglamento por el que se crea el Fondo. El 20 de diciembre de 1995, la Comisión decidió cómo poner en práctica dicho principio.

El Reglamento del Fondo de cohesión establece una relación entre la concesión de ayuda por parte del Fondo y la gestión de los déficits presupuestarios nacionales establecida en el artículo 104 C del Tratado de la Unión Europea. Es decir, el artículo 6 del Reglamento por el que se crea el Fondo exige que la Comisión suspenda la financiación de nuevos proyectos -o nuevas fases de proyecto-, en caso de que un Estado miembro se encuentre en una situación de déficit excesivo.

Las autoridades nacionales responsables de la ejecución del Fondo de cohesión son las siguientes:

#### España:

Ministerio de Economía y Hacienda  
Dirección General de Planificación  
Paseo de la Castellana 162  
E-28046 Madrid

#### Grecia:

Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας  
Πλατεία Συντάγματος  
GR-10180 Αθήνα

#### Portugal:

Direcção Geral do Desenvolvimento Regional (DGDR)  
Av. Dom. Carlos I 126-7º  
P-1200 Lisboa

#### Irlanda:

Department of Finance  
Upper Merion Street  
IRL-Dublin 2

## PORTUGAL

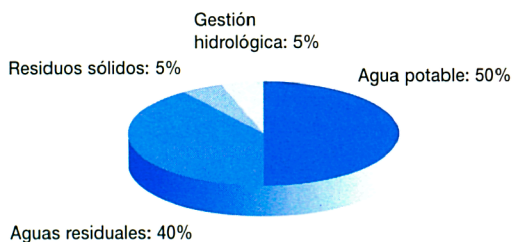
### Medio ambiente

Los proyectos presentados por Portugal en 1995 continuaron con la estrategia seguida en 1993, es decir, la construcción de infraestructuras de abastecimiento de agua, de tratamientos de aguas residuales y de gestión de residuos urbanos sólidos en las zonas más densamente pobladas del país: Lisboa, Oporto y el Algarve.

En 1995, los compromisos en el ámbito del medio ambiente se elevaron a 147 millones de ecus.

Entre los ejemplos están el drenaje en la región de Oporto y el abastecimiento de agua potable en la zona oriental del Algarve. Otros proyectos incluyen medidas que se prolongarán en los años próximos, tales como dos grandes sistemas para la obtención y distribución de agua en Oporto.

Si se compara con años anteriores, se registra un mayor número de proyectos a gran escala, principalmente en lo que se refiere al agua potable y a los residuos urbanos: por ejemplo, el abastecimiento de agua potable a Oporto y las incineradoras de esta ciudad y de Lisboa. En el Algarve, el Fondo apoyó la primera fase de tratamiento de aguas residuales en la ciudad de Portimão y un proyecto en la zona de Loulé. En esta región, si bien se financiaron menos proyectos que en años anteriores, el Fondo continuará aportando su ayuda, principalmente en la Ría Formosa, parque natural clasificado como zona pantanosa de interés internacional.

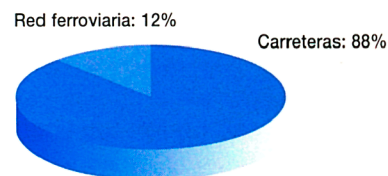


### Transportes

En 1995, la ayuda a la red de carreteras portuguesa representó un porcentaje particularmente elevado (88,1%), reflejando la decisión adoptada a finales de 1994 de asignar 311 millones de ecus para el segundo puente sobre el Tajo en el área de Lisboa. Los compromisos del presupuesto de 1995 relativos a este proyecto se elevaron a 178,09 millones de ecus. En 1995, los compromisos totales para los proyectos de transporte en Portugal ascendieron a 240 millones de ecus.

De las principales carreteras que constituyen la red básica de Portugal, la cual se encuentra plenamente integrada en la Red Transeuropea, se seleccionaron tres proyectos prioritarios: la conclusión de la carretera Valença-Vila Real de S. Antonio en el sentido norte, hasta la frontera española, el comienzo del tramo portugués del eje Lisboa-Madrid y la aceleración de las obras en la carretera Lisboa-Valladolid.

En el ámbito de las infraestructuras ferroviarias, el principal objetivo estratégico consiste en la revitalización de las principales líneas que unen Portugal con el centro de Europa. El Fondo participa en dos de dichas líneas, las del Norte y las de Beira Alta, ambas parte integrante de la Red Transeuropea.



### Compromisos del Fondo de cohesión en 1995 (millones de ecus)

	Medio ambiente	Transporte
Grecia	228	160
España	574	610
Irlanda	93	97
Portugal	147	240
<b>Total</b>	<b>1042</b>	<b>1107</b>



Comisión Europea  
Dirección General de Política Regional y Cohesión

GA-01-96-648-ES-C