



Fundo de Coesão 1995: Resumo do relatório anual

O relatório do Fundo de Coesão para 1995 é o primeiro a abranger as actividades de um ano civil na sua totalidade. No decorrer de 1995, o Fundo de Coesão reforçou o seu contributo para a execução dos principais objectivos da coesão económica e social em toda a União Europeia.

No decorrer do ano, a estratégia financeira do Fundo foi evoluindo, tendo o equilíbrio entre as duas áreas de assistência - infra-estruturas de transportes e ambiente - registado uma progressão no sentido de uma repartição idêntica (50% para cada uma das áreas). No sector dos transportes foi dada maior ênfase ao aumento das instalações ferroviárias do que às estradas. O Fundo continua a financiar exclusivamente aqueles projectos de infra-estruturas que constituem parte da ou que permitem um acesso directo à Rede Transeuropeia de Transportes. A execução das secções prioritárias desta rede constitui, portanto, a principal estratégia de financiamento no domínio dos transportes.

No domínio do ambiente, as prioridades reflectem as directivas europeias relativas ao abastecimento de água potável, ao tratamento das águas residuais e dos esgotos e aos resíduos urbanos. Outras medidas relativas ao ambiente têm igualmente recebido financiamento, por exemplo, a arborização, a protecção do habitat e a conservação da natureza. Toda a assistência proveniente do Fundo tem sido utilizada de acordo com o princípio do poluidor-pagador.

O presente boletim informativo resume os principais projectos financiados e aprovados no decorrer de 1995 relativamente aos quatro países da coesão: Grécia, Espanha, Irlanda e Portugal.

Fundo de Coesão

Estabelecido no Tratado de Maastricht, o Fundo de Coesão foi criado para facilitar o acesso à União Económica e Monetária dos Estados-membros cujo rendimento per capita é inferior a 90% da média comunitária (Grécia, Espanha, Irlanda e Portugal).

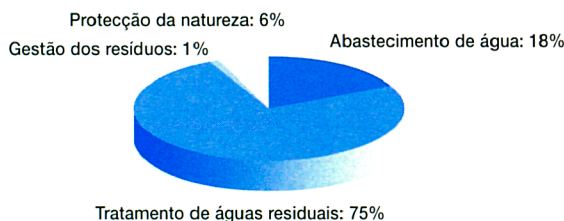
Este Fundo apoia projectos no domínio da protecção ambiental e das redes de transportes transeuropeias nos quatro países referidos. 16 000 milhares de MECU (a preços de 1994) foram afectos ao Fundo de Coesão, para o período 1993-1999.

GRÉCIA

Ambiente

O estado do ambiente na Grécia é relativamente bom. O ambiente é variado, rico em biótopos e contém uma biodiversidade notável. Regista-se, no entanto, uma grave ausência de infra-estruturas para abastecimento e distribuição de água, tratamento de águas residuais e gestão de esgotos. Em 1995, a assistência à Grécia, por parte do Fundo de Coesão, elevou-se a 228 milhões de ecus para o ambiente.

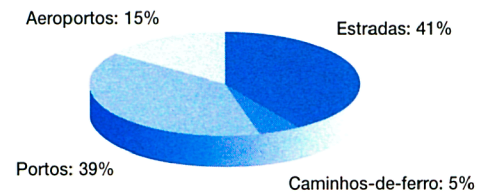
Dois projectos fundamentais foram aprovados numa base multi-anual: o abastecimento de água a Salónica, proveniente do rio Aliakmon, e a segunda fase do tratamento biológico de águas residuais, na mesma cidade, o que se reveste de uma importância absolutamente fundamental para a qualidade da água na baía de Salónica. Outros projectos incluem a evolução do trabalho no projecto Evinos de abastecimento de água a Atenas e melhoramentos no aqueduto de Mornos. Um elevado número de projectos de tratamento das águas residuais e de efluentes foi parcialmente financiado em diversas cidades regionais de grande ou média dimensão. A gestão dos resíduos não gerou ainda o interesse que a Comissão apreciaria; mesmo assim, o Fundo de Coesão aprovará a construção de aterros sanitários em Schisto, Liossia, Zante, Patras e Salónica. No domínio da protecção da natureza, o Fundo de Coesão dedicou a sua assistência à investigação e à informação do domínio do ambiente, incluindo o financiamento do Centro Goulandris para a investigação e a educação ambientais.



Transportes

A autorização financeira para os projectos aprovados no sector dos transportes elevou-se a 160 milhões de ecus, de um total de 388 milhões de ecus. Foram aprovados cinco projectos na Via Egnatia, uma das duas principais estradas do país. Um outro projecto, a estrada Corinto-Tripolis, foi aprovado porque providencia duas ligações até agora inexistentes na auto-estrada Atenas-Tripolis.

O projecto ferroviário adoptado consistiu na ligação Evangelismos-Leptokarya, situada na linha Norte-Sul que é uma das secções-chave da via férrea entre Salónica e Atenas. O Fundo de Coesão aprovou igualmente três projectos portuários (incluindo o terminal de Ikonion, no Pireu) e um projecto de modernização do controlo do tráfego aéreo que implica a aquisição e instalação de sete radares, tendo ainda concordado em financiar trabalhos posteriores no aeroporto de Corfu.



ESPAÑA

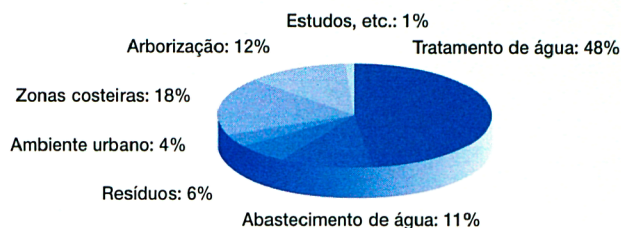
Ambiente

Em 1995, a Espanha recebeu 574 milhões de ecus em autorizações para projectos ambientais. As aplicações dividiram-se por cinco sectores: abastecimento de água, tratamento de águas residuais, resíduos urbanos, arborização e planeamento e restauração da faixa costeira e do ambiente urbano.

Os sectores assistidos em 1995 confirmam ser o ambiente a principal prioridade de Espanha. A dragagem e o tratamento das águas residuais constituem uma das mais importantes dessas prioridades, elevando-se a 48% da assistência para o ambiente e destinada, em especial, a implantar e desenvolver a Directiva comunitária 91/271/CEE sobre as águas residuais. Em Fevereiro de 1995, Espanha aprovou um plano nacional de dragagem e de tratamento de águas residuais. Os projectos de abastecimento de água incluíram 56 medidas destinadas a melhorarem ou a fornecerem água de boa qualidade a grandes cidades e a abastecerem zonas afectadas pela seca nas bacias hidrologicas do Sul de Espanha. Os projectos apresentados nos outros sectores incluíam uma recolha selectiva dos resíduos urbanos (resíduos sólidos), medidas destinadas a regenerar os níveis florestais nos locais onde os ecossistemas se encontram muito deteriorados devido aos fogos de floresta (arborização), e a regeneração do centro histórico de Barcelona (ambiente urbano).

A administração central apresentou três decisões que abrangiam 35 projectos relacionados com a

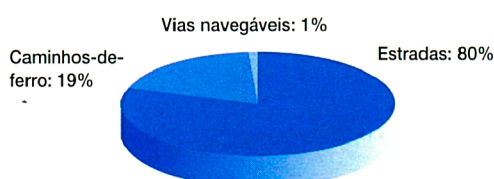
melhoria das faixas costeiras, a restauração das praias e a restauração ambiental da costa em diversos pontos do litoral do Mediterrâneo e do Atlântico.



Transportes

Os projectos rodoviários desempenharam um importante papel em Espanha, em 1995, tendo o financiamento do Fundo de Coesão sido aprovado para diversas novas secções de auto-estradas fundamentais e de estradas principais, incluindo a auto-estrada de Rías Bajas (160,2 milhões de ecus autorizados a título do orçamento de 1995), que estabelece a ligação-chave da Galiza e do Norte de Portugal com o eixo Irún-Valladolid, e as auto-estradas Lérida-Gerona e Madrid-Valência. Foi igualmente aprovado o projecto do túnel Somport (26,9 milhões de ecus), o qual deverá constituir uma alternativa ao congestionamento dos acessos a França, em Irún e La Junquera, e que completará o eixo Saragoça-Huesca-França.

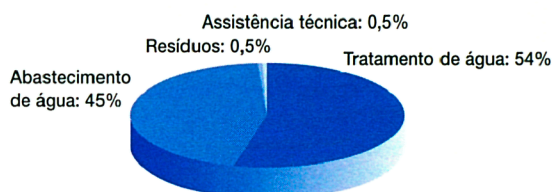
Os principais projectos ferroviários aprovados para Espanha, em 1995, consistiram na modernização do corredor mediterrânico (58,3 milhões de ecus), em que o objectivo era atingir velocidades de 200/220 km/h, e a modernização geral da rede de caminhos-de-ferro convencional de Espanha (46,1 milhões de ecus). No sector dos transportes marítimos, os projectos do Vessel Traffic System incluem o estabelecimento de uma rede de centros de controlo do tráfego marítimo em pontos particularmente sensíveis das costas espanholas, de modo a evitar acidentes. No total, os projectos de transportes espanhóis receberam 610 milhões de ecus em 1995.



IRLANDA

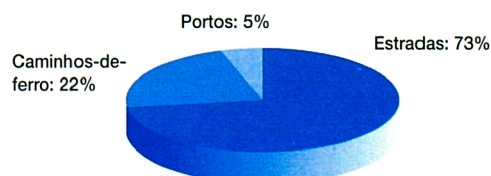
Ambiente

Em 1995, o Fundo de Coesão assegurou 190 milhões de ecus de ajuda à Irlanda, dos quais 93 milhões de ecus (49% do total) foram para projectos ambientais. As prioridades de assistência em 1995 continuaram a ser as mesmas dos anos anteriores. No sector do ambiente, as principais prioridades continuam a ser o tratamento das águas residuais, registando-se uma menor contribuição para o abastecimento de água. Os projectos de tratamento das águas residuais, no âmbito das áreas urbanas de maior dimensão, e em zonas muito sensíveis do ponto de vista ambiental, constituíram a primeira escolha para assistência. Os projectos de abastecimento de água concentraram-se na cidade de Dublin e em zonas em que o abastecimento de água é de uma qualidade particularmente fraca. As instalações de resíduos sólidos de Ballymount, nos subúrbios a Sudoeste de Dublin, receberam 1,1 milhões de ecus para completarem o trabalho iniciado em 1993.



Transportes

O Fundo de Coesão garantiu 97 milhões de ecus (51% da ajuda total atribuída à Irlanda, para os projectos de transportes. A maior parte do orçamento continuou a destinar-se aos projectos rodoviários que integram a rede transeuropeia. Em 1995, 71 milhões de ecus foram atribuídos a nove novos projectos rodoviários (por exemplo, a N1 Dublin-Belfast, e a Circular de Dublin). O financiamento destinado aos projectos de caminhos-de-ferro concentrou-se no próprio núcleo da rede, constituído pelas linhas Dublin-Belfast e Dublin/ Cork-Limerik (tais como modernização e substituição de sinalização associadas a outros trabalhos de infra-estruturas). A assistência concedida aos portos permaneceu, de acordo com a política de concentração, nos quatro maiores portos de Dublin, Cork, Rosslare e Waterford (expansão do terminal Lo-Lo, trabalhos adicionais no terminal Ro-Ro).



Condicionalidade

O Fundo de Coesão está sujeito ao princípio da condicionalidade estabelecido no artigo 6º do regulamento que institui o Fundo. Em 20 de Dezembro de 1995, a Comissão decidiu pôr em prática esse princípio.

O regulamento do Fundo de Coesão estabelece uma ligação entre a atribuição de assistência por parte do Fundo e a gestão dos défices orçamentais nacionais estabelecida no artigo 104º-C do Tratado da União Europeia. Ou seja, o artigo 6º do regulamento que institui o Fundo exige que a Comissão suspenda o financiamento de novos projectos - ou de novas fases de projectos - caso o Estado-membro em causa se encontre numa situação que tenda a conduzi-lo a um défice excessivo.

As autoridades nacionais responsáveis pela implantação e desenvolvimento do Fundo de Coesão são as seguintes:

Espanha:

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

Grécia:

Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
Πλατεία Συντάγματος
GR-10180 Αθήνα

Portugal:

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

Irlanda:

Department of Finance
Upper Merion Street
IRL-Dublin 2

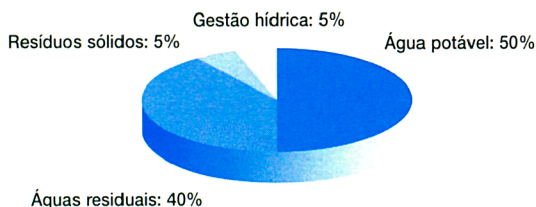
PORTUGAL

Ambiente

Os projectos apresentados por Portugal em 1995 insistiram na estratégia de assistência seguida em 1993, cujo principal objectivo consiste em fornecer infra-estruturas de abastecimento de água, de tratamento de águas residuais e da gestão dos resíduos sólidos urbanos nas regiões do país mais densamente povoadas, isto é, Lisboa, Porto e Algarve.

As autorizações elevaram-se, em 1995, a 147 milhões de ecus para o ambiente. Os exemplos incluem a dragagem, na região do Porto, e o abastecimento de água potável no Leste algarvio. Outros envolvem medidas que continuarão a vigorar nos anos mais próximos, tais como dois sistemas fundamentais para obtenção e distribuição de água no Porto.

Comparado com os anos anteriores, regista-se um maior número de projectos - nomeadamente no que diz respeito à água potável e aos sectores dos resíduos urbanos - os quais se inserem numa ampla escala, por exemplo, o abastecimento de água potável à cidade do Porto e os incineradores em Lisboa e no Porto. No Algarve, o Fundo apoiou a primeira fase do tratamento das águas residuais na cidade de Portimão e um projecto na zona de Loulé. Nesta região, foram financiados menos projectos do que nos anos anteriores, mas o Fundo continuará a fornecer assistência, nomeadamente à Ria Formosa, um parque natural classificado como zona pantanosa de importância internacional.

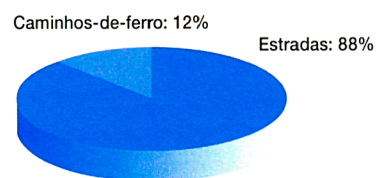


Transportes

Em 1995, a parcela assumida pelo sistema rodoviário foi particularmente elevada em Portugal (88,1%), o que reflecte a decisão, tomada no final de 1994, de aprovar 311 milhões de ecus de assistência para a segunda ponte sobre o Tejo na área de Lisboa. As autorizações a título do orçamento de 1995 e relativas a este projecto elevaram-se a 178,09 milhões de ecus. A autorização total para os projectos de transportes em Portugal foi de 240 milhões de ecus em 1995.

Das principais estradas que constituem a rede rodoviária básica de Portugal, que se encontra plenamente integrada na rede transeuropeia, foram seleccionadas três que registam a prioridade mais elevada: a conclusão da estrada Valença-Vila Real de Santo António no sentido Norte, até à fronteira espanhola, a recente abertura da secção portuguesa da estrada Lisboa-Madrid e a aceleração do trabalho na estrada Lisboa-Valladolid.

O principal objectivo estratégico do plano de infra-estruturas de caminhos-de-ferro em Portugal consiste na revitalização das principais linhas que ligam Portugal ao centro da Europa. O Fundo participa em duas dessas linhas: as linhas do Norte e da Beira Alta, que constituem parte integrante da rede transeuropeia.



Autorizações do Fundo de Coesão em 1995 (milhões de ecus)

	Ambiente	Transportes
Grécia	228	160
Espanha	574	610
Irlanda	93	97
Portugal	147	240
Total	1042	1107



Comissão Europeia
Direcção-Geral Política Regional e Coesão

GA-01-96-648-PT-C

Editor responsável: J.-P. Berg, CE DG XVI/F.2. Os textos da presente publicação não reflectem necessariamente o parecer da Comissão. Para qualquer informação complementar, contactar L. Nigri. Fax: +32 2 295 60 03. Endereço electrónico da DG XVI na Internet: <http://europa.eu.int/en/comm/dg16/dg16home.htm> Impresso em papel reciclado.