



União Europeia

Política Regional  
e Coesão

Ficha informativa

30.06.1998 PT

# Fundo de Coesão: Relatório anual de 1997

O quinto ano de funcionamento do Fundo de Coesão foi coroado de êxito: em 1997 cumpriram-se todos os objectivos orçamentais e foi concluído um elevado número de projectos.

O Fundo pretende alcançar um equilíbrio entre a ajuda financeira prestada ao sector do ambiente e a concedida ao sector dos transportes. Nos primeiros anos, foi maior o apoio dado aos projectos de transportes, mas nos últimos anos foram aprovados muitos mais projectos ambientais. Esta tendência para um melhor equilíbrio entre os dois sectores manteve-se em 1997, confiando a Comissão Europeia na possibilidade de atingir uma repartição equilibrada no conjunto do período de financiamento 1993-1999.

Os investimentos no sector do ambiente têm sido principalmente dirigidos para o abastecimento de água potável, o tratamento de águas residuais e a reciclagem e eliminação dos resíduos sólidos em condições seguras. Têm igualmente sido apoiadas outras medidas ambientais - por exemplo, de arborização (para combater a erosão) e de preservação da natureza. Os projectos de transportes têm abrangido todos os modos de transporte, incidindo na construção ou beneficiação de estradas, em melhoramentos no transporte ferroviário e na modernização de infra-estruturas portuárias e aeroportuárias.

A Comissão Europeia propôs que o Fundo de Coesão prossiga as suas actividades por um novo período de sete anos, de 2000 a 2006. Paralelamente, propôs também a criação de um instrumento estrutural de pré-adesão para os países da Europa Central e Oriental que se preparam para aderir à União - o qual apoiará projectos nos domínios dos transportes e do ambiente, em moldes similares aos do Fundo de Coesão.

info regio

## O Fundo de Coesão

O Fundo de Coesão é um instrumento financeiro comunitário, acessível a países cujo PNB por habitante é inferior a 90% da média da UE, que presta apoio a investimentos nos sectores do ambiente e dos transportes.

Este apoio tem por objectivo ajudar os países beneficiários - Grécia, Irlanda, Portugal e Espanha - a, por um lado, cumprir os objectivos de política ambiental estabelecidos no Tratado, e especialmente os fixados nas directivas comunitárias sobre ambiente, e, por outro, realizar progressos significativos para a conclusão da rede transeuropeia de transportes (TEN).

## Grécia

### Ambiente

Em 1997, foram aprovados 27 projectos ambientais e autorizados 210,5 milhões de ecus (42,6% da dotação do ano). Os projectos gregos contribuem para suprir as carências de infra-estruturas de abastecimento e distribuição de água (89 milhões de ecus), de tratamento de águas residuais (84 milhões de ecus) e de protecção do ambiente (36 milhões de ecus). Apesar dos financiamentos comunitários, as necessidades ultrapassam de longe os investimentos já realizados, embora se tenham registado em 1997 significativos melhoramentos no domínio do tratamento de resíduos, graças aos esforços desenvolvidos pelas autoridades gregas.

Os projectos de tratamento de águas residuais beneficiaram todas as regiões da Grécia. Em 1997, foram aprovados dois novos projectos importantes em Atenas: a segunda fase do tão necessário sistema de tratamento de águas residuais (21,8 milhões de ecus para 1997) e o apoio à terceira fase da rede de abastecimento de água.

Foram igualmente aprovados, para Atenas, Salónica e Katerini, importantes projectos de gestão dos resíduos - sector cujo desenvolvimento suscita grande interesse por parte da Comissão.

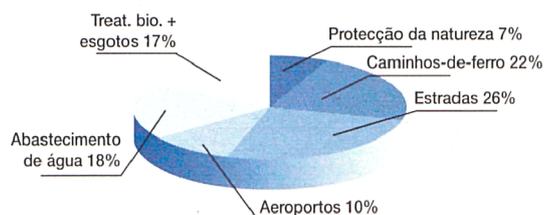
No que se refere à protecção do ambiente natural, o Fundo de Coesão aprovou um projecto na região de Kalochori-Chalastra e financiou uma série de estudos para identificar outros projectos de preservação da natureza.

### Transportes

Em 1997, as infra-estruturas de transporte receberam 283 milhões de ecus de ajuda do Fundo de Coesão, o que corresponde a 57,4% da dotação total. Desse montante, 125 milhões de ecus foram consagrados a projectos rodoviários, 110 milhões a melhoramentos da rede ferroviária e 48 milhões a aeroportos.

No mesmo ano, foram aprovados 21 projectos. A estratégia seguida em matéria de tráfego rodoviário consiste em concluir os dois grandes eixos rodoviários - a via Egnatia e a auto-estrada PATHE (Patras-Atenas-Salónica-Evzoni). As medidas relativas à rede ferroviária incidirão no complexo da estação ferroviária de Thriassio e infra-estruturas

conexas, bem como na construção da linha Thriassio-Elefsis-Corinto.



## Espanha

### Ambiente

Em 1997 foi dada maior atenção aos projectos ambientais, para os quais a contribuição do Fundo de Coesão foi de 848,91 milhões de ecus.

As autorizações para projectos de abastecimento de água ascenderam a 188 milhões de ecus.

O objectivo destes projectos é o de aumentar o número das pessoas ligadas a uma rede fiável de abastecimento de água, assegurar o abastecimento de água de zonas facilmente afectadas pela seca e melhorar os sistemas de vigilância da qualidade e da quantidade da água.

A gestão dos resíduos constitui uma outra área importante, representando 16% das contribuições do Fundo de Coesão em 1997 (136 milhões de ecus). No total, a Comissão aprovou 14 decisões, 4 das quais alteram decisões anteriores, em relação a um conjunto de 63 projectos.

Foram aprovados três projectos relativos ao ambiente urbano, dois para melhoramento da salubridade de rios (o Ebro em Logroño e o Arga em Pamplona, em Navarra) e um para criar um parque em Móstoles, próximo de Madrid. Para o sector do repovoamento florestal e da luta contra a erosão foram apresentados outros projectos, tendo sido adoptadas dez novas decisões e alteradas outras seis. O montante total das autorizações orçamentais neste sector foi de 119,5 milhões de ecus.

### Transportes

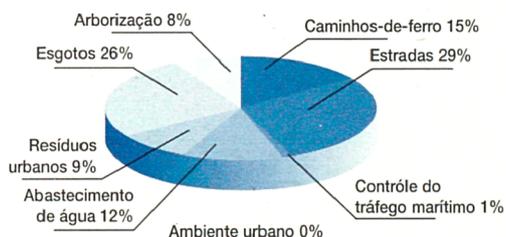
Em 1997, o Fundo de Coesão continuou a prestar um importante contributo para o financiamento dos

### Compromissos por Estado-membro e por sector d'intervention

Estado-membro	Total (milhões de ecus)	Ambiente (milhões de ecus)	%	Transportes (milhões de ecus)	%
Grécia	493,5	210,5	42,7	283,0	57,3
Espanha	1.514,6	853,1	56,3	661,5	43,7
Irlanda	245,5	134,1	54,6	111,4	45,4
Portugal	493,2	302,0	61,2	191,2	38,8
Assist. técnica	1,9	/	/	/	/
<b>Total</b>	<b>2.748,7</b>	<b>1.499,7</b>	<b>54,6</b>	<b>1.247,1</b>	<b>45,4</b>

projectos espanhóis de infra-estruturas de transportes, principalmente em matéria de ligações rodoviárias e ferroviárias. Em 1997, foi autorizado um total de 665,68 milhões de ecus a título de apoio do Fundo de Coesão para projectos do domínio dos transportes, dos quais 428,69 milhões de ecus para estradas e auto-estradas e 232,84 milhões de ecus para vias férreas. O apoio continuou a incidir, sobretudo, em projectos em curso aprovados nos anos anteriores; foram adoptadas algumas novas decisões, relativas, designadamente, à conclusão da auto-estrada das Rías Bajas e da ligação Madrid-Valência e aos estudos de viabilidade técnica e de concepção do lanço Salamanca-Fuentes de Oñoro, na auto-estrada de Castela.

No mesmo ano, o Fundo apoiou activamente projectos relativos às linhas ferroviárias de alta velocidade que integram a rede transeuropeia. O acontecimento mais importante a assinalar no sector ferroviário em 1997 foi a decisão de apoiar a construção dos dois primeiros troços da linha de alta velocidade Madrid-Barcelona. Uma vez terminado, este projecto terá um impacto fundamental no tempo de percurso e na capacidade de transporte do eixo Madrid-Saragoça-Lérida-Barcelona. Foi igualmente aprovada uma contribuição adicional para o projecto relativo ao corredor ferroviário mediterrânico, destinado a aumentar para 200/220 km/h as velocidades neste importante trajecto, cuja conclusão está prevista para o próximo ano.



## Irlanda

### Ambiente

Em 1997, a ajuda do Fundo de Coesão à Irlanda ascendeu a 245,5 milhões de ecus, dos quais 134,1 milhões (ou seja, 54,6 % do orçamento do ano) se destinaram a projectos ambientais. As actividades do Fundo concentraram-se na prossecução dos projectos prioritários anteriormente definidos.

À semelhança dos anos precedentes, continuaram a ser apoiados os projectos de tratamento de águas residuais nas grandes zonas urbanas e em áreas sensíveis do ponto de vista ambiental, os quais deverão ser concluídos até ao final da década, por exigência das directivas comunitárias. Continuaram, igualmente, a ser apoiados grupos de projectos

conexos de tratamento de água em instalações de captação de águas fluviais e lacustres, no intuito de otimizar o impacto do apoio financeiro concedido para a protecção ambiental nas zonas dos lagos Lough Derg e Lough Ree, bem como nas bacias dos rios Boyne e Barrow.

O apoio do Fundo de Coesão a projectos de abastecimento de água continuou a concentrar-se em grandes zonas urbanas e em áreas em que a qualidade da água potável é particularmente fraca. Um estudo de consultoria terminado em 1996 demonstrou que, na Irlanda, um melhor aproveitamento dos recursos hídricos existentes e dos sistemas de distribuição através de medidas de preservação da água é frequentemente mais rentável, em termos da relação custo/eficácia, do que a construção de novas infra-estruturas básicas. Consequentemente, o Fundo deu prioridade à preservação da água, tendo apoiado em 1997 medidas neste domínio em Dublin, Waterford, Cork, Limerick e Wexford.

### Transportes

Em 1997, as infra-estruturas de transportes beneficiaram de 111,5 milhões de ecus, isto é, 45,4% da dotação do ano. Ao longo do tempo, o perfil das autorizações para a Irlanda tem-se deslocado de projectos de dimensões relativamente modestas para grandes projectos, com orçamentos multianuais, e da aprovação de novos projectos para a prossecução de projectos importantes. Esta situação foi particularmente sentida no sector dos transportes em 1997: uma das características mais interessantes do ano, em que não foi adoptado nenhum novo projecto, é o número de projectos concluídos com êxito.

A estratégia seguida no domínio dos transportes em 1997 manteve-se a adoptada nos anos anteriores. A maior fatia do orçamento (88,1 milhões de ecus) continuou a ser aplicada em projectos rodoviários da rede transeuropeia de transportes, tendo a maior parte do apoio contemplado projectos na estrada Dublin-Belfast, na estrada periférica de Dublin e nas principais infra-estruturas rodoviárias radiais de Dublin, especialmente à estrada Dublin-Cork/Limerick.

No mesmo ano, os projectos ferroviários beneficiaram de um apoio no montante de 20,1 milhões de ecus. Foi concluído com êxito um grupo de projectos, principalmente nas linhas Dublin-Belfast e Dublin-Cork, tendo a maior parte do apoio ao sector ferroviário continuado a ser consagrada a secções das linhas Dublin-Galway, Dublin-Sligo, Dublin-Waterford e Mallow-Tralee, que constituem um grupo de projectos de linhas férreas aprovado pela primeira vez em 1996.

No que se refere ao sector dos portos, à semelhança dos anos anteriores, foi mantida a

## Fundo de Coesão: Agenda 2000

O Fundo de Coesão, criado pelo Tratado de Maastricht, entrou em vigor em Abril de 1993. O seu orçamento para o período 1993-1999 é de 15.610 milhões de ecus.

Com vista ao futuro, a Comissão elaborou o documento Agenda 2000, em que apresenta as suas propostas sobre as políticas e o enquadramento financeiro da União após o ano 2000. O futuro do Fundo de Coesão desempenha um papel importante nestes planos.

A Comissão propõe a manutenção do Fundo na sua forma actual no período 2000-2006. Embora proponha algumas alterações, após 1999, ao regulamento que rege o funcionamento do Fundo, há uma forte continuidade em relação às normas ora vigentes. Os Estados-membros que participem na união económica e monetária (UEM) e tenham um PIB por habitante inferior a 90 % da média comunitária poderão continuar a receber assistência do Fundo, mantendo-se em vigor as regras de condicionalidade.

A Comissão propõe que o Fundo tenha à sua disposição um orçamento anual de 3 000 milhões de euros. Em 2003 proceder-se-á a uma análise intercalar, a fim de determinar se os países beneficiários continuam a satisfazer os critérios de elegibilidade.

### Condicionabilidade

A assistência do Fundo de Coesão está subordinada a uma correcta gestão das finanças públicas pelos governos dos países beneficiários. Segundo o princípio de condicionalidade, se o Conselho decidir que num desses países existe um défice orçamental excessivo em relação ao nível acordado com a União, o financiamento de novos projectos pode ser suspenso.

## Alargamento à Europa Central e Oriental

O êxito do funcionamento do Fundo de Coesão levou a utilizá-lo como modelo de um fundo de pré-adesão para os países da Europa Central e Oriental que preparam a adesão à UE. Na sequência das conclusões do Conselho de Dublin, a Comissão propôs a criação de um instrumento estrutural de pré-adesão (IEPA).

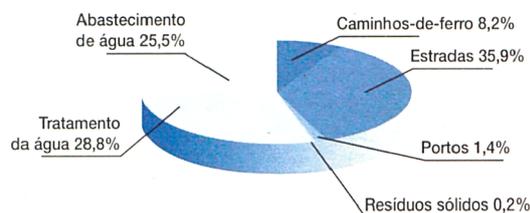
Propõe-se que este fundo proporcione uma assistência de 1 000 milhões de euros no campo estrutural, por um período de sete anos (2000-2006), destinada aos sectores de infra-estruturas de transportes e de ambiente. Esta assistência complementar o apoio prestado pelo programa PHARE, também concebido em função das necessidades dos países em fase de pré-adesão. A taxa de ajuda comunitária atingiria níveis de 85% do custo total dos projectos. Os países candidatos ficarão elegíveis à ajuda do ISPA até à data da sua adesão.

## Conformidade com a política comunitária

Os projectos apoiados pelo Fundo de Coesão devem respeitar as políticas comunitárias nos sectores correspondentes, nomeadamente em matéria da política da concorrência, sector dos mercados públicos e ambiente.

A Comissão realiza controlos periódicos para assegurar que os projectos do Fundo cumpram as exigências da legislação comunitária nesses sectores. Além disso, as autoridades nacionais e a Comissão reúnem regularmente no quadro dos comités de acompanhamento (em geral, pelo menos duas vezes por ano), a fim de garantir a eficaz gestão dos projectos.

política de concentração da ajuda financeira nos quatro maiores portos da Irlanda: Dublin, Rosslare, Waterford e Cork. Foram igualmente concluídos com êxito, em 1997, 3 projectos em portos (2 em Cork e 1 em Rosslare).



## Portugal

### Ambiente

Neste domínio, a Comissão adoptou, em 1997, 15 novos projectos de preservação das zonas costeiras, gestão dos resíduos sólidos, redes de drenagem e tratamento de esgotos. Foram autorizados 302,36 milhões de ecus para projectos ambientais, o que corresponde a 61,3% do total do orçamento em 1997.

O tratamento das águas residuais, uma das grandes prioridades em Portugal, representou 29,2% do apoio do Fundo de Coesão aos projectos ambientais em 1997. Estes incluem um vasto plano de despoluição do estuário do Douro, a despoluição do Vale do Ave, um grupo de projectos de tratamento de águas residuais em Albufeira, no Algarve, o melhoramento do sistema de tratamento de águas residuais de Beirolas, em Lisboa, e medidas de despoluição do rio Trancão, na região de Lisboa.

Na sequência de um estudo realizado em 1997 sobre a preservação das zonas costeiras, e em conformidade com as prioridades nele definidas, o Fundo de Coesão financiou um projecto de recuperação e melhoramento do sistema lagunar da Ria Formosa; está actualmente em estudo um

projecto semelhante para o sistema lagunar de Óbidos e para a baía de São Martinho do Porto.

No total, foram aprovados em 1997 oito novos projectos de tratamento de resíduos sólidos, a que corresponde um investimento de 177 milhões de ecus, dos quais 150 milhões a cargo do Fundo. Neles se inclui o tratamento e o destino final dos resíduos de 18 municípios da região do Minho, de Feira/Gaia (na margem sul do Douro, próximo do Porto), da Margem Sul do Tejo, do Barlovento e Sotavento algarvios, do Vale do Sousa, das regiões de Coimbra e Leiria e do Vale do Ave.

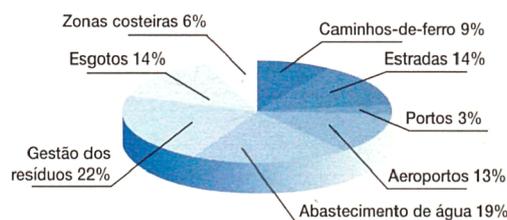
Com o objectivo de reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>, o Fundo de Coesão financiará a construção da central hidroeléctrica do Alqueva.

### Transportes

Em 1997, a Comissão aprovou 7 projectos no domínio dos transportes, que representam um investimento total de 503,10 milhões de ecus, dos quais 322,57 milhões a cargo do Fundo de Coesão.

Quatro desses projectos dizem respeito a infra-estruturas portuárias em Sines, Lisboa, Setúbal e Leixões. Foi igualmente aprovado um novo lanço da auto-estrada Lisboa-Madrid, entre Montemor e Évora. Prosseguiu a modernização do transporte ferroviário na linha do Norte, com a aprovação do financiamento de um novo troço entre Pampilhosa e Quintãs, aumentando assim o apoio do Fundo no sector ferroviário.

Ao financiar melhoramentos no aeroporto do Funchal, na Madeira, o Fundo de Coesão interveio pela primeira vez em Portugal no domínio dos transportes aéreos.



### Distribuição do Fundo de Coesão (por ano)

Ano	Total Milhões de ecus	Ambiente		Transportes	
		Milhões de ecus	%	Milhões de ecus	%
1993	1.564,8	606,0	38,7	958,3	61,2
1994	1.853,1	923,4	49,8	929,2	50,1
1995	2.151,7	1.042,2	48,4	1.107,6	51,5
1996	2.443,6	1.217,3	49,8	1.224,1	50,1
1997	2.748,7	1.499,9	54,6	1.246,9	45,4
<b>Total</b>	<b>10.761,9</b>	<b>5.288,8</b>	<b>49,1</b>	<b>5.466,1</b>	<b>50,8</b>



Comissão Europeia  
Direcção-Geral Política Regional e Coesão (DG XVI)

CX-11-97-027-PT-C